

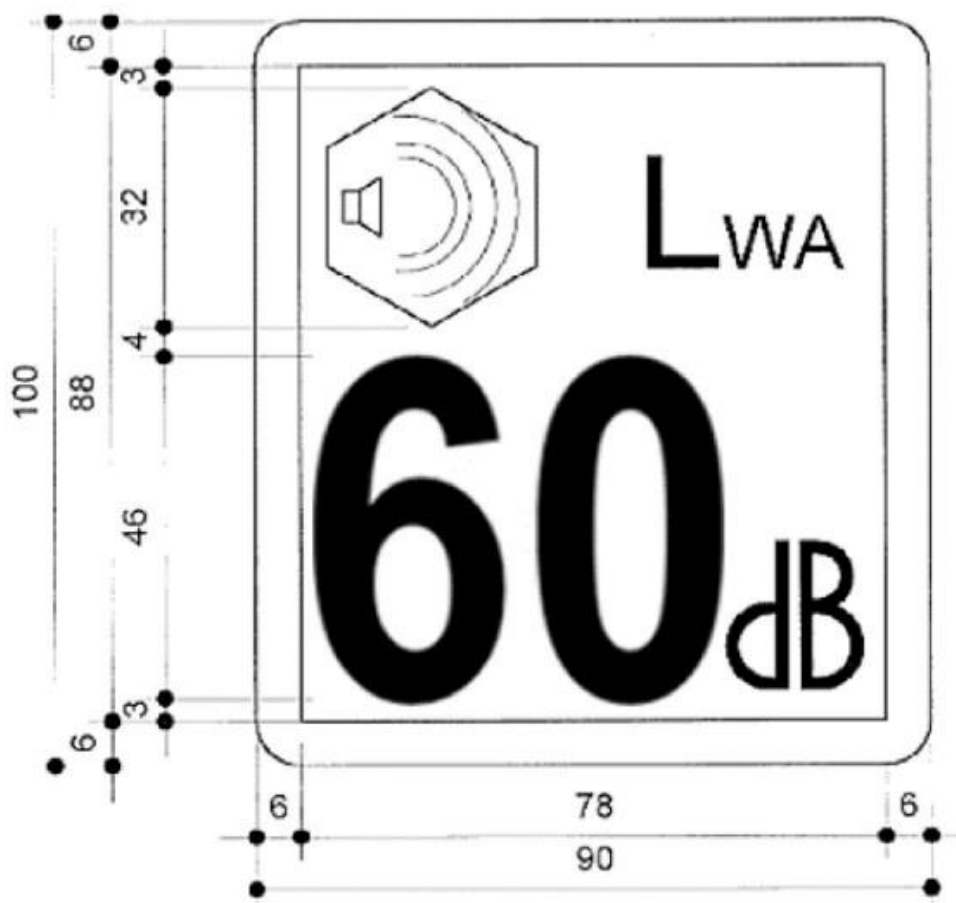
# PŘÍLOHY

## Příloha 1: Maximální hladina akustického výkonu bezpilotního letadla

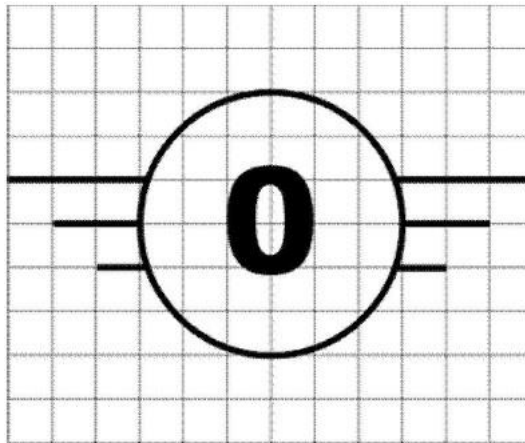
| Třída bezpilotního letadla | MTOM $m$ v gramech    | Maximální hladina akustického výkonu $L_{WA}$ v dB |  |  |
|----------------------------|-----------------------|--|--|--|
|                            |                       | od vstupu v platnost                               | po uplynutí 2 let od vstupu v platnost | po uplynutí 4 let od vstupu v platnost |
| C1                         | $250 \leq m < 900$    | 85   | 83                                     | 81                                     |
| C2                         | $900 \leq m < 4\ 000$ | $85 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$                      | $83 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$          | $81 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$          |

Kde „lg“ je logaritmus o základu 10.

## Příloha 2: Štítek garantované hladině akustického výkonu



## Bezpilotní systémy třídy C0<sup>1</sup>



Obrázek 1: Označení kategorie UAV C0

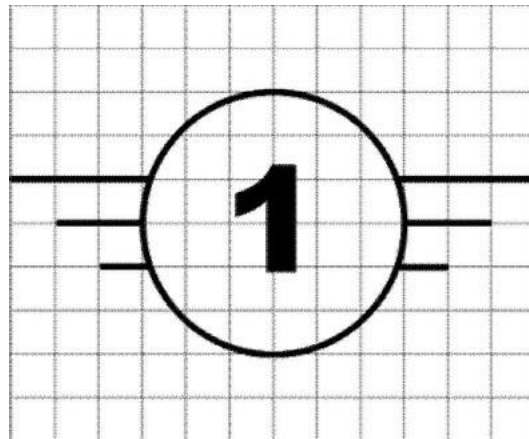
Jedná se o nejlehčí třídu bezpilotních prostředků, na kterou by se neměly vztahovat žádné požadavky na zabezpečení E-identifikace v žádném měřítku. Pro to, aby byl prostředek takto označen, musí splňovat následující požadavky:

- Jeho maximální vzletová hmotnost (**MTOM** – Maximum Take Off Mass) včetně užitečného zatížení je menší jak 250 g
- Při cestovním vodorovném letu jeho rychlost nepřesahuje 19 m/s
- Maximální dosažitelná výška je omezena na 120 m nad bodem vzletu
- Je zabezpečena jeho bezpečná říditelnost, co se týče stability, výkonosti datového spoje a manévrovatelnosti, v případě řízení se příručkou od výrobce, v jakékoliv předpokládané provozní situaci, a to i po poruše jednoho či více systémů
- Při jeho projektování a konstrukci je kladen důraz na minimalizaci případných poranění osob při provozu tohoto prostředku a na eliminaci ostrých hran, pokud nejsou projekčně nevyhnutelné. V případě poskytnutí pohonu pomocí vrtulí, musí být prostředek projektován tak, aby bylo zamezeno poranění těmito listy.
- Napájení elektřinou má jmenovité napětí 24 V stejnosměrného proudu, popřípadě odpovídající hodnotu střídavého proudu. To samé platí i pro všechny přístupné části i vnitřní napětí, není-li zajištěno, že výsledná kombinace napětí a proudů nezpůsobí úraz elektrickým proudem, a to ani v případě že by byl bezpilotní systém poškozen.
- V případě přítomnosti a činnosti funkce follow-me, je prostředek ve vzdálenosti nepřesahující 50 m od dálkově řídicího pilota a musí mu umožnit převzetí kontroly nad ovládáním prostředku.
- Musí mít uživatelskou příručku ve které se musí uvádět:
  - Vlastnosti bezpilotního letadla jako jsou:
    - Třída bezpilotního prostředku
    - Hmotnost prostředku (s popisem referenční konfigurace) a MTOM
    - Obecné vlastnosti přípustného užitečného zatížení jako je hmotnost, styčné plochy s bezpilotním prostředkem atd.

<sup>1</sup> V dalších kategoriích jsou rozváděny jen ty požadavky odlišující se od kategorie předchozí

- Vybavení a software užívaný pro řízení na dálku
  - Popis chování bezpilotního prostředku v případě ztráty datového spoje
- Provozní pokyny
- Provozní omezení (meteorologické podmínky, denní/noční provoz ...)
- Popis rizik spojených s provozem bezpilotního prostředku přizpůsobený věku uživatele
- Je připojeno informační sdělení zveřejněné agenturou EASA uvádějící použitelná omezení a povinnosti podle práva EU
- Pokud je z pohledu evropské legislativy bezpilotní prostředek brán jako hračka, tak se na něj nevztahují body týkající se zabezpečení říditelnosti a stability, napětí a minimalizace rizika poranění

## Bezpilotní systémy třídy C1



Obrázek 2: Označení kategorie UAV C1

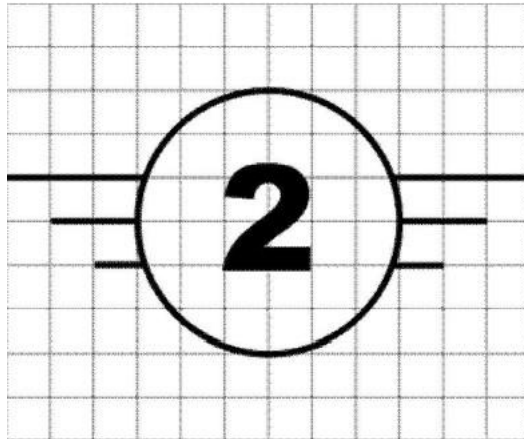
Požadavky odlišující se od předešlé kategorie:

- Je zajištěno aby, pokud narazí do lidské hlavy konečnou rychlostí, byla přenesená energie nižší než 80 J, nebo alternativně musí mít MTOM, včetně užitečného zatížení, nižší než 900 g
- Maximální dosažitelná výška nad bodem vzletu je 120 m nebo je prostředek vybaven systémem omezující výšku na tuto hodnotu, nebo na hodnotu, kterou může pilot sám zvolit. Pokud je tento systém omezující výšku přítomen, musí mít dálkově řídicí pilot zajištěn přísun informací o aktuální výšce prostředku nad bodem vzletu
- Jeho mechanická pevnost, včetně uvážení bezpečnostního faktoru, popřípadě stabilita, zabezpečuje to, aby odolal jakémukoliv namáhání, kterému je během využívání vystaven, aniž by došlo k jakémukoliv poškození, které by mohlo narušit bezpečné provedení letu
- V případě výpadku datového spoje má spolehlivou a předvídatelnou metodu pro účely obnovení nebo ukončení letu způsobem, který snižuje jakýkoliv účinek na třetí strany ve vzduchu nebo na zemi
- Pokud není bezpilotní letadlo s pevnými křídly, garantovaná hladina akustického výkonu  $L_{wa}$  určená podle části 13 nepřesahuje úroveň stanovené v části 15 [Příloha 1] tohoto nařízení
- Pokud není bezpilotní letadlo s pevnými křídly, má údaj o garantované hladině akustického výkonu A umístěný na prostředku samotném a/nebo na jeho obalu [Příloha 2]
- Napájení elektřinou má jmenovité napětí 24 V stejnosměrného proudu, popřípadě odpovídající hodnotu střídavého proudu. To samé platí i pro všechny přístupné části i vnitřní napětí, není-li zajištěno, že výsledná kombinace napětí a proudů nezpůsobí úraz elektrickým proudem, a to ani v případě že by byl bezpilotní systém poškozen
- Má jedinečné fyzické sériové číslo podle normy ANSI/CTA-2063 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers

- Má přímou identifikaci na dálku, která umožňuje:
  - Nahrát registrační číslo provozovatele
  - V reálném čase během celé doby letu zajišťovat přímé periodické vysílání následujících údajů, podle zdokumentovaného přenosového protokolu tak, aby jej bylo možné přijímat stávajícím mobilním zařízením v rámci vysílacího rozsahu.
    - Registrační číslo provozovatele
    - Jedinečné fyzické sériové číslo
    - Zeměpisnou polohu bezpilotního prostředku a jeho výšku nad povrchem nebo bodem vzletu
    - Letovou dráhu měřenou ve směru hodinových ručiček od zeměpisného severu a pozemní rychlost bezpilotního prostředku
    - Zeměpisnou polohu dálkově řídicího pilota, popřípadě bod vzletu
  - Zajištění proti upravování výš zmíněných údajů
- Musí být vybaven systémem „geo-awareness“ poskytující:
  - Rozhraní pro nahrávání a aktualizaci údajů obsahující informace o omezeních vzdušného prostoru ve vztahu k poloze a nadmořské výšce bezpilotního prostředku a které zajišťuje, aby proces aktualizace nebo nahrávání nenarušil jeho integritu a platnost
  - Varování pro pilota, pokud by měl narušit omezení vzdušného prostoru
  - Informace o stavu bezpilotního prostředku, jakož třeba i varování, pokud by systém navigace, popřípadě polohy nebyl schopný zajistit dostatečnou výkonost pro fungování funkce „geo-awareness“
- Pokud je nainstalovaná funkce zamezující prostředku přístupu do omezených prostorů, musí být zajištěno, že interakce tohoto systému nepříznivě neovlivní bezpečnost letu. Zároveň musí být zajištěno varování pro pilota, že mu tato funkce zamezuje ve vstupu do prostoru
- Má nainstalovanou funkci, která varuje dálkově řídicího pilota, pokud jeho řídicí stanice nebo bezpilotní prostředek samotný dosáhne nízké úrovně baterie v takovou dobu, aby měl pilot dostatečný čas na provedení bezpečného přistání.
- Je vybaven světly pro účely:
  - Řiditelnosti bezpilotního prostředku
  - Viditelnosti bezpilotního prostředku v noci, kdy konstrukce světel musí zabezpečit jasné rozlišení bezpilotního prostředku od letadla s posádkou na palubě

- Musí mít uživatelskou příručku ve které se musí uvádět:
  - Vlastnosti bezpilotního letadla jako jsou:
    - Třída bezpilotního prostředku
    - Hmotnost prostředku (s popisem referenční konfigurace) a MTOM
    - Obecné vlastnosti přípustného užitečného zatížení jako je hmotnost, styčné plochy s bezpilotním prostředkem atd.
    - Vybavení a software užívaný pro řízení na dálku
    - Popis datového protokolu používaný pro přímou identifikaci na dálku
    - Hladinu akustického výkonu
    - Popis chování bezpilotního prostředku v případě ztráty datového spoje
  - Provozní pokyny
  - Provozní omezení (meteorologické podmínky, denní/noční provoz ...)
  - Postup pro nahrávání omezení vzdušného prostoru
  - Pokyny pro údržbu
  - Postupy pro odstraňování poruch
  - Popis rizik spojených s provozem bezpilotního prostředku

## Bezpilotní systémy třídy C2

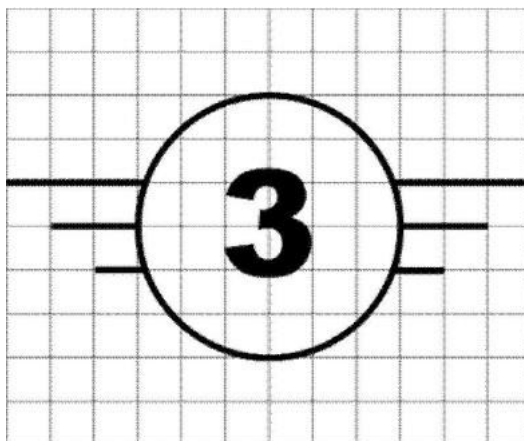


Obrázek 3: Označení kategorie UAV C2

Požadavky odlišující se od předešlých kategorií:

- Jeho maximální MTOM, včetně užitečného zatížení, je nižší než 4 kg
- V případě upoutání bezpilotního prostředku má tažnou délku lanka menší než 50 m a mechanickou pevnost, která není menší než:
  - Desetinásobek váhy letadla při max. hmotnosti, pokud jde o letadlo těžší jak vzduch
  - Čtyřnásobek síly vyvinuté kombinací maximální statického tahu a aerodynamické síly max. povolené rychlosti větru za letu, pokud jde o letadlo lehčí vzduch
- Při jeho projektování a konstrukci je kladen důraz na minimalizaci případných poranění osob při provozu tohoto prostředku a na eliminaci ostrých hran, pokud nejsou projekčně nevyhnutelné. V případě poskytnutí pohonu pomocí vrtulí, musí být prostředek projektován tak, aby bylo zamezeno poranění těmito listy
- Není-li upoután, je vybaven datovým spojením chráněným proti neoprávněnému přístupu k funkcím řízení
- Nejde-li o letadlo s pevnými křídly, je vybaven režimem nízké rychlosti, který může zvolit pilot a který omezuje maximální cestovní rychlost nanejvýš 3 m/s
- Napájení elektřinou má jmenovité napětí 48 V stejnosměrného proudu, popřípadě odpovídající hodnotu střídavého proudu. To samé platí i pro všechny přístupné části i vnitřní napětí, není-li zajištěno, že výsledná kombinace napětí a proudů nezpůsobí úraz elektrickým proudem, a to ani v případě že by byl bezpilotní systém poškozen

## Bezpilotní systémy třídy C3



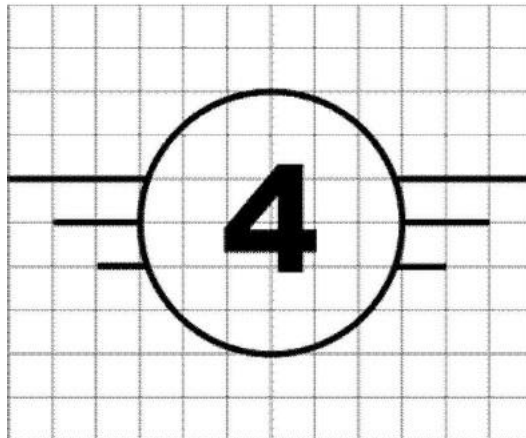
Obrázek 4: Označení kategorie UAV C3

Požadavky odlišující se od předešlých kategorií:

- Jeho maximální MTOM, včetně užitečného zatížení, je nižší než 25 kg a má charakteristický rozměr menší než 3 m



## Bezpilotní systémy třídy C4





Obrázek 5: Označení kategorie UAV C4

Podmínky pro označení prostředku touto kategorií:

- Jeho maximální MTOM, včetně užitečného zatížení, je nižší než 25 kg
- Je bezpečně říditelný a manévrovatelný dálkově řídicím pilotem, který se řídí pokyny výrobce, podle potřeby za všech předpokládaných provozních podmínek, a to i po poruše jednoho i více systémů
- Není schopen režimů automatického řízení s výjimkou podpory stabilizace letu bez přímého vlivu na dráhu letu a podpory při ztrátě spoje, pokud je případě ztráty spoje k dispozici předem stanovená poloha letových ovládacích prvků
- Musí mít uživatelskou příručku ve které se musí uvádět:
  - Vlastnosti bezpilotního letadla
    - Třidu bezpilotního letadla
    - Hmotnost bezpilotního letadla (s popisem referenční konfigurace) a MTOM
    - Obecné vlastnosti přípustného užitečného zatížení jako je hmotnost, styčné plochy s bezpilotním prostředkem atd.
    - Vybavení a software užívaný pro řízení na dálku
    - Popis chování bezpilotního prostředku v případě ztráty datového spoje
  - Provozní pokyny
  - Provozní omezení (meteorologické podmínky, denní/noční provoz ...)
  - Pokyny pro údržbu
  - Postupy pro odstraňování poruch
  - Popis rizik spojených s provozem bezpilotního prostředku
- Je připojeno informační sdělení zveřejněné agenturou EASA uvádějící použitelná omezení a povinnosti podle práva EU

## Příloha 4: Legenda doplněk X

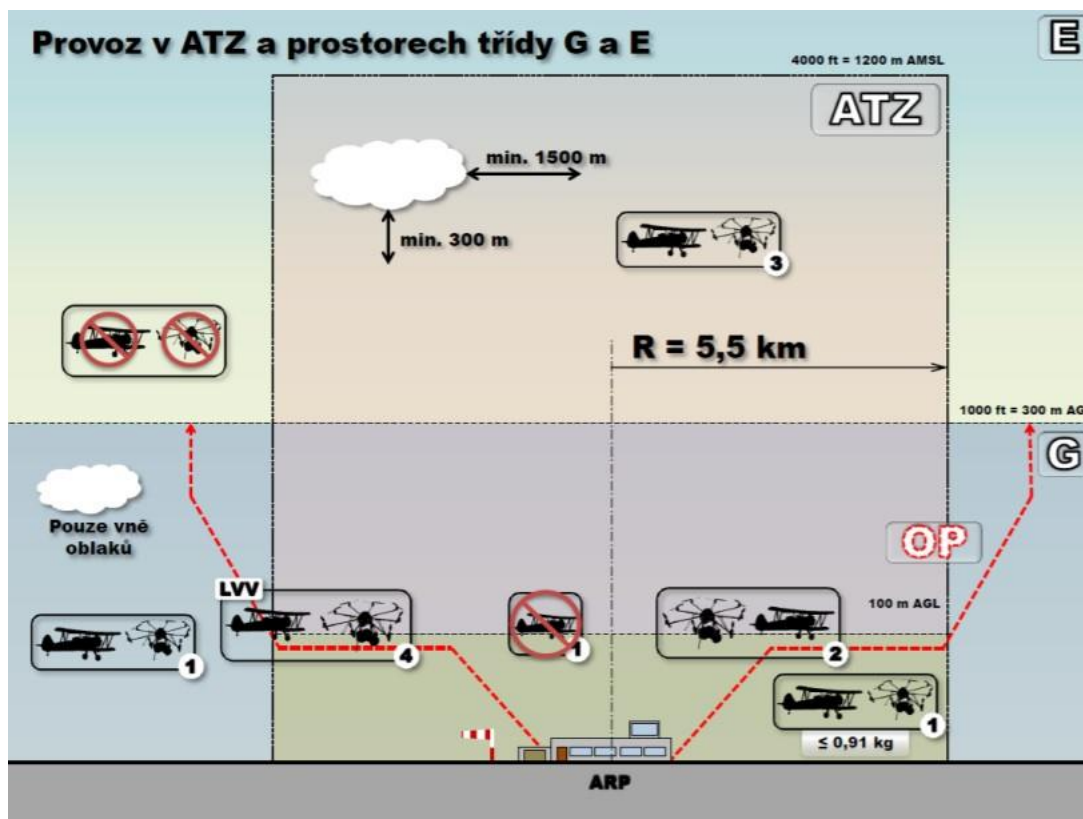
**Legenda k obrázkům 1 a 2:**

|   |  |            |                           |
|---|--|------------|---------------------------|
|  | Modely letadel s maximální vzletovou hmotností do 25 kg                                  |            |                           |
|  | Bezpilotní letadla (tj. včetně modelů letadel s maximální vzletovou hmotností nad 25 kg) |            |                           |
| <b>CTR</b>  | Řízený okresek letiště   | <b>LKR</b> | Omezený prostor           |
| <b>ATZ</b>  | Letištní provozní zóna neřízeného letiště  | <b>LKP</b> | Zakázaný prostor          |
| <b>OP</b>   | Ochranná pásma letiště   | <b>LKD</b> | Nebezpečný prostor        |
| <b>G / E</b>  | Označení třídy vzdušného prostoru  | <b>TSA</b> | Dočasně vyhrazený prostor |
| <b>ARP</b>  | Vztažný bod letiště  | <b>TRA</b> | Dočasně vymezený prostor  |
| <b>AMSL</b>   | Nadmořská výška  | <b>AGL</b> | Nad úrovní země           |

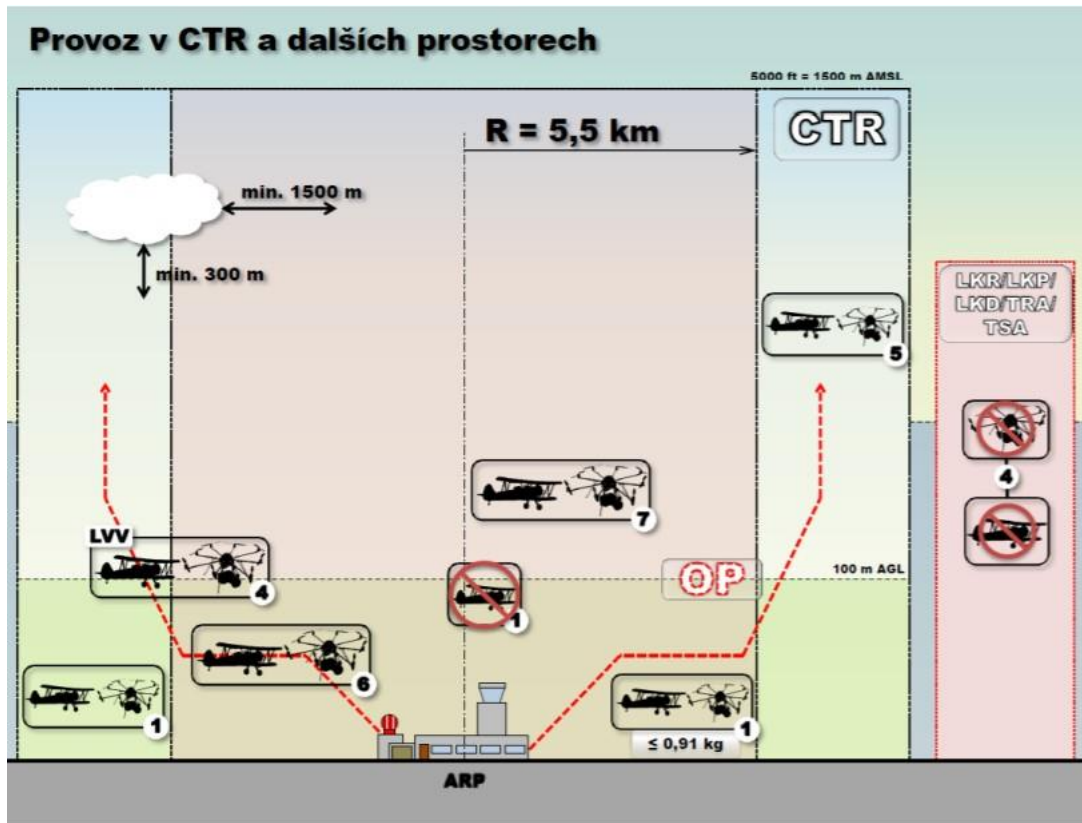
  

|   |  |
|---|--|
| 1 | Lety bez koordinace  |
| 2 | Splnění podmínek provozovatele letiště (PL) + koordinace s letištní informační službou (AFIS)  |
| 3 | Splnění podmínek PL + koordinace s AFIS  |
| 4 | Souhlas/povolení ÚCL   |
| 5 | Letové povolení příslušného stanoviště řízení letového provozu (ŘLP). ŘLP může dále požadovat: stálé obousměrné spojení a odpovídač sekundárního radaru                      |
| 6 | Povolení ÚCL (nebo v případě leteckých prací (LP) koordinace s ŘLP + koordinace s PL). ŘLP může dále požadovat: stálé obousměrné spojení a odpovídač sekundárního radaru     |
| 7 | Povolení ÚCL (nebo v případě LP koordinace s ŘLP + koordinace s PL) + letové povolení ŘLP. ŘLP může dále požadovat: stálé obousměrné spojení a odpovídač sekundárního radaru |

## Příloha 5: Provoz v prostorech třídy G, E (doplněk X)



Příloha 6: Provoz v CTR a dalších prostorch (doplněk X)



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

### **ČÁST A**

## **PROVOZ BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ V „OTEVŘENÉ“ KATEGORII**

### **UAS.OPEN.010 Obecná ustanovení**

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

### **UAS.OPEN.020 Provoz bezpilotních systémů v podkategorii A1**

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

- 1) u bezpilotních letadel uvedených v odst. 5 písm. d) je prováděn takovým způsobem, kdy dálkově řídicí pilot bezpilotního letadla nepřelétává nad shromážděními osob a důvodně předpokládá, že nepřeletí nad žádnou nezapojenou osobou. V případě neočekávaného přeletu nad nezapojenými osobami vzdálený pilot co nejvíce zkrátí dobu, po kterou bezpilotní letadlo nad těmito osobami letí;
  
- 2) u bezpilotních letadel uvedených v odst. 5 písm. a), b) a c) je prováděn takovým způsobem, kdy dálkově řídicí pilot bezpilotních letadel může přelétávat nad

nezapojenými osobami, ale nikdy nad shromážděními osob;

3) odchylně od čl. 4 odst. 1 písm. d) je prováděn, pokud je aktivní režim „follow-me“, až do vzdálenosti 50 metrů od dálkově řídicího pilota;

4) je prováděn dálkově řídicím pilotem, který:

a) je obeznámen s uživatelskou příručkou poskytnutou výrobcem bezpilotního systému;

b) jde-li o bezpilotní letadlo třídy C1, jak je definována v části 2 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, absolvoval on-line výcvikový kurz a poté úspěšně složil on-line zkoušku z teoretických znalostí stanovenou příslušným orgánem nebo subjektem uznaným příslušným orgánem členského státu registrace provozovatele bezpilotních systémů. Zkouška sestává ze 40 otázek s výběrem odpovědí, které jsou vhodně rozloženy tak, aby pokrývaly tato témata:

- i) letecká bezpečnost,
- ii) omezení vzdušného prostoru,
- iii) předpisy týkající se letectví;
- iv) omezení lidské výkonnosti;
- v) provozní postupy;
- vi) obecné znalosti o bezpilotních systémech,
- vii) ochrana soukromí a ochrana údajů;
- viii) pojištění;
- ix) ochrana před protiprávními činy;

5) je prováděn bezpilotním letadlem, které:

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

### **UAS.OPEN.030 Provoz bezpilotních systémů v podkategorii A2**

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

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

3) je prováděn bezpilotním letadlem označeným jako letadlo třídy C2, které splňuje požadavky této třídy stanovené v části 3 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 a je provozováno s aktivními a aktualizovanými systémy přímé dálkové identifikace a funkcí „geo-awareness“.

### **UAS.OPEN.040 Provoz bezpilotních systémů v podkategorii A3**

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

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

### **UAS.OPEN.050 Povinnosti provozovatele bezpilotních systémů**

Provozovatel bezpilotních systémů musí splnit všechny níže uvedené požadavky:

- 1) vypracuje provozní postupy přizpůsobené druhu provozu a s ním spojeným rizikům;
- 2) zajistí, aby veškerý provoz efektivně využíval rádiové spektrum a podporoval jeho účinné využívání, aby se zabránilo škodlivé interferenci;
- 3) určí dálkově řídicího pilota pro každý druh provozu bezpilotních systémů;
- 4) zajistí, aby dálkově řídicí piloti a všichni ostatní pracovníci provádějící úkoly na podporu provozu byli obeznámeni s uživatelskou příručkou poskytnutou výrobcem bezpilotního systému a:
  - a) měli odpovídající způsobilost v podkategorii zamýšleného provozu bezpilotních systémů v souladu s body UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 nebo UAS.OPEN.040 pro plnění jejich úkolů nebo, v případě jiných pracovníků než dálkově řídicích pilotů, absolvovali kurz

praktického výcviku vypracovaný provozovatelem;

- b) byli plně obeznámeni s postupy provozovatele bezpilotních systémů;
- c) měli k dispozici informace důležité pro zamýšlený provoz bezpilotních systémů a týkající se všech zeměpisných zón, jež zveřejnil členský stát provozu podle článku 15;

5) případně aktualizuje informace v systému „geo-awareness“ podle zamýšleného místa provozu;

6) v případě provozu bezpilotního letadla jedné ze tříd stanovených v částech 1 až 5 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 zajistí, aby k tomuto bezpilotnímu systému:

- a) bylo přiloženo odpovídající EU prohlášení o shodě, včetně odkazu na příslušnou třídu, a
- b) byl připevněn štítek s označením příslušné třídy;

7) v případě provozu bezpilotních systémů v podkategorii A2 nebo A3 zajistí, aby všechny zapojené osoby přítomné v oblasti provozu byly informovány o rizicích a aby výslovně souhlasily se svou přítomností.

### **UAS.OPEN.060 Povinnosti dálkově řídicího pilota**

1) Před zahájením provozu bezpilotního systému musí dálkově řídicí pilot:

- a) mít odpovídající způsobilost v podkategorii zamýšleného provozu bezpilotních systémů v souladu s body UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 nebo UAS.OPEN.040 k plnění úkolu a mít při sobě doklad o této způsobilosti během provozování bezpilotních systémů, vyjma případů, kdy provozuje bezpilotní letadlo uvedené v bodu UAS.OPEN.020 odst. 5 písm. a), b) nebo c);
- b) získat aktualizované informace relevantní pro zamýšlený provoz bezpilotních systémů o všech zeměpisných zónách, jež zveřejnil členský stát provozu podle článku 15;
- c) pozorovat provozní prostředí, zkontrolovat přítomnost překážek, a pokud neprovádí provoz v podkategorii A1 s bezpilotním letadlem uvedeným v bodě UAS.OPEN.020 odst. 5 písm. a), b) nebo c), zkontrolovat přítomnost jakýchkoli nezapojených osob;
- d) zajistit, aby bezpilotní systém byl v takovém stavu, aby mohl bezpečně dokončit zamýšlený let, a případně zkontrolovat, zda přímá dálková identifikace řádně funguje;
- e) v případě, že je bezpilotní systém vybaven dodatečným užitečným zatížením, ověřit, zda jeho hmotnost nepřekračuje maximální vzletovou hmotnost stanovenou výrobcem nebo mezní hodnotu maximální vzletové hmotnosti pro tuto třídu.

2) Během letu dálkově řídicí pilot:

- a) nesmí vykonávat povinnosti pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu, nebo pokud je nezpůsobilý k výkonu svých úkolů v důsledku zranění, únavy, užívání léků, onemocnění nebo z jiných příčin;
- b) musí bezpilotní letadlo udržovat ve vizuálním dohledu a provádět důkladnou vizuální kontrolu vzdušného prostoru v okolí bezpilotního letadla s cílem zabránit jakémukoli riziku srážky s letadlem s posádkou na palubě. Dálkově řídicí pilot let přerušit, pokud takový provoz představuje riziko pro jiné letadlo, osoby, zvířata, životní prostředí nebo majetek;
- c) dodržovat provozní omezení v zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;



- d) musí být schopen udržet bezpilotní letadlo pod kontrolou, vyjma případů ztráty spojení nebo při provozování bezpilotního letadla ve volném letu;
  - e) musí bezpilotní systém provozovat v souladu s uživatelskou příručkou poskytnutou výrobcem, včetně veškerých platných omezení;
  - f) musí dodržovat postupy provozovatele, pokud jsou k dispozici.
- 3) Během letu dálkově řídicí piloti a provozovatelé bezpilotních systémů nesmí létat v blízkosti nebo uvnitř oblastí, ve kterých probíhají záchranné práce, pokud k tomu nemají povolení od příslušných záchranných služeb.
- 4) Pro účely odst. 2 písm. b) může být dálkově řídicím pilotům nápomocen pozorovatel bezpilotních letadel nacházející se po jejich boku, který prostřednictvím nezprostředkovaného vizuálního pozorování bezpilotního letadla pomáhá dálkově řídicímu pilotu v bezpečném provádění letu. Mezi dálkově řídicím pilotem a pozorovatelem bezpilotních letadel musí být zřízena jasná a účinná komunikace.

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

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

## **ČÁST B**

### **PROVOZ BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ VE „SPECIFICKÉ“ KATEGORII**

#### **UAS.SPEC.010 Obecná ustanovení**

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

#### **UAS.SPEC.020 Prohlášení o provozu**

- 1) V souladu s článkem 5 může provozovatel bezpilotních systémů předložit příslušnému orgánu členského státu provozu provozní prohlášení o souladu se standardním scénářem, jak je definován v dodatku 1 k této příloze, jako alternativu k ustanovením bodů UAS.SPEC.30 a UAS.SPEC.40 ve vztahu k provozu:

a) bezpilotních letadel:

- i) s maximálním charakteristickým rozměrem do 3 metrů v provozu ve vizuálním dohledu nad kontrolovanou pozemní plochou, vyjma nad shromážděními osob;
- ii) s maximálním charakteristickým rozměrem do 1 metru v provozu ve vizuálním dohledu, vyjma nad shromážděními osob;
- iii) s maximálním charakteristickým rozměrem do 1 metru v provozu mimo vizuální dohled nad řídicí osídlenými oblastmi;
- iv) s maximálním charakteristickým rozměrem do 3 metrů v provozu mimo vizuální dohled nad kontrolovanou pozemní plochou;

b) prováděnému ve výši do 120 metrů od zemského povrchu a:

- i) v neřízeném vzdušném prostoru (třída F nebo G), nebo
- ii) v řízeném vzdušném prostoru po koordinaci a schválení jednotlivého letu v souladu se zveřejněnými postupy pro danou oblast provozu.

2) Prohlášení provozovatelů bezpilotních systémů musí obsahovat:

- a) administrativní informace o provozovateli bezpilotních systémů;
- b) prohlášení o tom, že provoz vyhovuje provoznímu požadavku stanovenému v odstavci 1 a standardnímu scénáři, jak je definován v dodatku 1 k této příloze;
- c) závazek provozovatele bezpilotních systémů dodržovat příslušná opatření ke zmírnění rizik vyžadovaná pro zajištění bezpečnosti provozu, včetně příslušných pokynů pro daný provoz, pro konstrukci bezpilotního letadla a způsobilost zapojených pracovníků;
- d) potvrzení provozovatele bezpilotních systémů, že pro každý let uskutečněný v rámci daného prohlášení bude zajištěno, pokud to vyžaduje unijní nebo vnitrostátní právo, odpovídající pojistné krytí.

3) Příslušný orgán po přijetí prohlášení ověří, že obsahuje všechny prvky uvedené v odstavci 2, a bez zbytečného odkladu poskytne provozovateli bezpilotních systémů potvrzení o přijetí a úplnosti prohlášení.

4) Po obdržení potvrzení o přijetí a úplnosti je provozovatel bezpilotních systémů oprávněn zahájit provoz.

5) Provozovatelé bezpilotních systémů bez zbytečného odkladu oznámí příslušnému orgánu každou změnu v informacích obsažených v prohlášení o provozu, jež předložili.

6) Předložení prohlášení se nevyžaduje od provozovatelů bezpilotních systémů, kteří jsou držiteli osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů s odpovídajícími právy v souladu s částí C této přílohy.

### **UAS.SPEC.030 Žádost o oprávnění k provozu**

1) Před zahájením provozu bezpilotního systému ve „specifické“ kategorii musí provozovatel bezpilotních systémů získat oprávnění k provozu od příslušného vnitrostátního orgánu členského státu registrace, s výjimkou:

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

#### **UAS.SPEC.040 Vydání oprávnění k provozu**

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

#### **UAS.SPEC.050 Povinnosti provozovatele bezpilotních systémů**

- 1) Provozovatel bezpilotních systémů musí splnit všechny níže uvedené požadavky:
- a) zavede postupy a omezení přizpůsobené druhu zamýšleného provozu a s ním spojeným rizikům, včetně:
    - i) provozních postupů k zajištění bezpečnosti provozu;
    - ii) postupů k zajištění toho, že při zamýšleném provozu budou dodrženy příslušné požadavky na ochranu před protiprávními činy;
    - iii) opatření na ochranu před protiprávními činy a neoprávněným přístupem;
    - iv) postupů k zajištění toho, že veškerý provoz se uskuteční v souladu s nařízením (EU)

2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů. Provozovatel bezpilotních systémů zejména provede posouzení vlivu na ochranu osobních údajů, bude-li to vyžadovat vnitrostátní orgán pro ochranu osobních údajů v souladu s článkem 35 nařízení (EU) 2016/679;

- v) pokynů pro jeho dálkově řídicí piloty, aby plánovali provoz bezpilotních systémů způsobem, který co nejméně obtěžuje osoby a zvířata, zejména hlukem a jinými emisemi;
- b) určí dálkově řídicího pilota pro každý druh provozu nebo v případě autonomního provozu zajistí, aby během všech fází provozu byly v souladu s postupy zavedenými podle písmene a) řádně přiděleny povinnosti a úkoly, zejména povinnosti a úkoly stanovené v bodě UAS.SPEC.060 odst. 2 a 3;
- c) zajistí, aby veškerý provoz efektivně využíval rádiové spektrum a podporoval jeho účinné využívání, aby se zabránilo škodlivé interferenci;
- d) zajistí, aby před zahájením provozu dálkově řídicí piloti vyhověli těmto podmínkám:
  - i) musí být způsobilí k výkonu úkolů v souladu s příslušným výcvikem uvedeným v oprávnění k provozu nebo, použijí-li se ustanovení bodu UAS.SPEC.020, v podmínkách a omezeních stanovených v příslušném standardním scénáři uvedeném v dodatku 1 nebo vyznačených v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů;
  - ii) absolvovali výcvik dálkově řídicích pilotů, který je založen na způsobilosti a zahrnuje schopnosti stanovené v čl. 8 odst. 2;
  - iii) absolvovali výcvik dálkově řídicích pilotů, jak je stanoven v oprávnění k provozu, pro provoz vyžadující toto oprávnění; výcvik je prováděn ve spolupráci se subjektem uznaným příslušným orgánem;
  - iv) musí absolvovat výcvik dálkově řídicích pilotů pro provoz podle prohlášení, který je prováděn v souladu s opatřeními ke zmírnění rizik stanovenými ve standardním scénáři;
  - v) byli seznámeni s provozní příručkou provozovatele bezpilotních systémů, pokud to vyžaduje posouzení rizik a postupy zavedené v souladu s písmenem a);
  - vi) získali aktualizované informace, relevantní pro zamýšlený provoz, o všech zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
- e) zajistí, že pracovníci odpovědní za povinnosti nezbytné pro provoz bezpilotních systémů, jiní než samotný dálkově řídicí pilot, splňují všechny tyto podmínky:
  - i) absolvovali provozní výcvik poskytnutý provozovatelem;
  - ii) byli seznámeni s provozní příručkou provozovatele bezpilotních systémů, pokud to vyžaduje posouzení rizik, a postupy zavedenými v souladu s písmenem a);
  - iii) získali aktualizované informace, relevantní pro zamýšlený provoz, o všech zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
- f) provádí každý provoz v rámci omezení, podmínek a opatření ke zmírnění rizik uvedených v prohlášení nebo stanovených v oprávnění k provozu;
- g) vede záznamy o informacích týkajících se provozu bezpilotních systémů, jak to vyžaduje prohlášení nebo oprávnění k provozu;

h) používá bezpilotní systémy, které jsou minimálně konstruovány tak, aby případné selhání nevedlo k letu bezpilotního systému mimo provozní prostor nebo k usmrcení osob. Rozhraní člověk-stroj musí být navíc takové, aby co nejvíce snížilo riziko chyby pilota a nezpůsobovalo nepřiměřenou únavu;

i) udržuje bezpilotní systém ve vhodném stavu pro bezpečný provoz těmito způsoby:

i) minimálně stanovením pokynů k údržbě a zaměstnáním adekvátně vyškolených a kvalifikovaných pracovníků údržby a

ii) dodržováním bodu UAS.SPEC.100, je-li to vyžadováno;

iii) používáním bezpilotního letadla, které je konstruováno tak, aby byl minimalizován hluk a jiné emise při zohlednění druhu zamýšleného provozu a zeměpisné oblasti, ve kterých hluk a jiné emise z letadla představují problém.

### **UAS.SPEC.060 Povinnosti dálkově řídicího pilota**

1) Dálkově řídicí pilot:

a) nesmí vykonávat povinnosti pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu, nebo pokud je nezpůsobilý k výkonu svých úkolů v důsledku zranění, únavy, užívání léků, onemocnění nebo z jiných příčin;

b) musí mít odpovídající způsobilost dálkově řídicího pilota, jak je stanovena v oprávnění k provozu, ve standardním scénáři definovaném v dodatku 1 nebo jak je stanovena v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních letadel, a mít při sobě doklad o této způsobilosti během provozování bezpilotních systémů.

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

a) získali aktualizované informace, relevantní pro zamýšlený provoz, o všech zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;

b) zajistí, aby provozní prostředí bylo slučitelné s povolenými nebo deklarovánými omezeními a podmínkami;

c) zajistí, aby bezpilotní systém byl v bezpečném stavu, aby mohl bezpečně dokončit zamýšlený let, a případně zkontroluje, zda přímá dálková identifikace řádně funguje;

d) zajistí, aby informace o provozu byly zpřístupněny příslušné jednotce letové provozní služby (ATS), jiným uživatelům vzdušného prostoru a relevantním zúčastněným stranám, jak požaduje oprávnění k provozu nebo podmínky zveřejněné členským státem pro zeměpisnou zónu provozu v souladu s článkem 15.

3) Během letu dálkově řídicí pilot:

a) musí dodržovat omezení a podmínky stanovené v oprávnění k provozu nebo uvedené v prohlášení o provozu;

b) musí předejít jakémukoli riziku srážky s letadlem s posádkou na palubě a let přerušit, pokud by pokračování v letu mohlo představovat nebezpečí pro jiné letadlo, osoby, zvířata, životní prostředí nebo majetek;

- c) musí dodržovat provozní omezení v zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
- d) musí dodržovat postupy provozovatele;
- e) nesmí létat v blízkosti nebo uvnitř oblastí, ve kterých probíhají záchranné práce, pokud k tomu nemá povolení od příslušných záchranných služeb.

#### **UAS.SPEC.070 Přenosnost oprávnění k provozu**

Oprávnění k provozu je nepřenosné.

#### **UAS.SPEC.080 Trvání a platnost oprávnění k provozu**

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

#### **UAS.SPEC.090 Přístup**

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

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

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

### **ČÁST C**

#### **OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE LEHKÝCH BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ (LUC)**

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

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

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

Držitel osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů musí:

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

#### **UAS.LUC.030 Systém řízení bezpečnosti**

- 1) Provozovatel bezpilotních systémů, který žádá o osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů, zavede a udržuje systém řízení bezpečnosti, který odpovídá velikosti organizace a povaze a složitosti jejích činností a zohledňuje možná nebezpečí a související rizika, jež s sebou tyto činnosti nesou.
- 2) Provozovatel bezpilotních systémů musí splnit všechny níže uvedené požadavky:

- a) jmenuje odpovědného vedoucího pracovníka s pravomocí zajistit, aby v rámci organizace byly všechny činnosti prováděny v souladu s platnými normami a aby organizace trvale splňovala požadavky systému řízení a postupy stanovené v příručce k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů uvedené v bodě UAS.LUC.040;
  - b) jasně vymezí povinnosti a odpovědnost v rámci celé organizace;
  - c) zavede a udržuje politiku v oblasti bezpečnosti a související odpovídající bezpečnostní cíle;
  - d) jmenuje klíčové bezpečnostní pracovníky pro výkon politiky v oblasti bezpečnosti;
  - e) zavede a udržuje proces posuzování bezpečnostních rizik, včetně identifikace ohrožení bezpečnosti spojených s činnostmi provozovatele bezpilotních systémů, jakož i jejich hodnocení a řízení souvisejících rizik, včetně přijímání opatření ke zmírnění těchto rizik a k ověření účinnosti těchto opatření;
  - f) podporuje bezpečnost v rámci organizace prostřednictvím:
    - i) výcviku a vzdělávání;
    - ii) komunikace;
  - g) dokumentuje veškeré klíčové procesy systému řízení bezpečnosti za účelem seznamování pracovníků s jejich povinnostmi a s postupem pro změny této dokumentace; klíčové procesy zahrnují:
    - i) bezpečnostní hlášení a vnitřní vyšetřování;
    - ii) provozní řízení;
    - iii) komunikaci o bezpečnosti;
    - iv) výcvik a propagaci bezpečnosti;
    - v) sledování souladu;
    - vi) řízení bezpečnostních rizik;
    - vii) řízení změn;
    - viii) kontakt mezi organizacemi;
    - ix) používání subdodavatelů a partnerů;
  - h) zavede nezávislou funkci pro sledování souladu a adekvátnosti plnění příslušných požadavků tohoto nařízení, včetně systému pro předávání zpětné vazby ke zjištěním odpovědnému vedoucímu pracovníkovi, aby mohla být v případě potřeby účinně realizována nápravná opatření;
  - i) zavede funkci pro zajištění toho, aby bezpečnostní rizika, jež s sebou nese služba nebo výrobek dodaný subdodavateli, byla posuzována a zmírňována v rámci systému řízení bezpečnosti provozovatele.
- 3) Pokud je organizace držitelem jiných osvědčení organizací v oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/1139, může být systém řízení bezpečnosti provozovatele bezpilotních systémů začleněn do systému řízení bezpečnosti, který vyžaduje kterékoli z těchto dalších osvědčení.



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

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

- 1) Příslušný orgán vydá osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů poté, co se přesvědčil o tom, že provozovatel bezpilotních systémů splnil ustanovení bodů UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 a UAS.LUC.040.
- 2) Osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů obsahuje:
  - a) identifikaci provozovatele bezpilotních systémů;
  - b) práva provozovatele bezpilotních systémů;
  - c) druh(y) provozu, který (které) je oprávněn vykonávat;
  - d) případně oblast, zónu nebo třídu vzdušného prostoru, kde je oprávněn provoz provádět;
  - e) případně jakákoli zvláštní omezení nebo podmínky.

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

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

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

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

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

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

### **UAS.LUC.075 Přenosnost osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů**

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

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

1) Osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů se vydává na neomezenou dobu. Zůstává v platnosti, pokud:

- a) držitel osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů nadále splňuje příslušné požadavky tohoto nařízení a členského státu, jež osvědčení vydal, a
- b) držitel se osvědčení nevzdal nebo dokud nebylo zrušeno.

2) Pokud je osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů zrušeno nebo se ho jeho držitel vzdal, držitel osvědčení to neprodleně potvrdí příslušnému orgánu v digitální formě.

### **UAS.LUC.090 Přístup**

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