

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2020/639

ze dne 12. května 2020,

kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2019/947, pokud jde o standardní scénáře pro provoz ve vizuálním dohledu nebo mimo vizuální dohled

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ⁽¹⁾, a zejména na článek 57 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ⁽²⁾ musí bezpilotní systém vyhovět provozním omezením uvedeným v oprávnění k provozu nebo ve standardním scénáři stanoveným tímto nařízením.
- (2) Na základě zkušeností členských států vypracovala Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) dva standardní scénáře provozu.
- (3) Standardní scénář 1 („STS-01“) se vztahuje na provoz ve vizuálním dohledu v maximální výšce provozu 120 m nad kontrolovanou pozemní plochou v obydleném prostředí s použitím bezpilotních systémů kategorie C5 třídy CE.
- (4) Standardní scénář 2 („STS-02“) se vztahuje na provoz, který může probíhat mimo vizuální dohled, uskutečněný bezpilotním letounem ve vzdálenosti do 2 km od dálkově řídicího pilota s přítomností pozorovatelů vzdušného prostoru v maximální výšce provozu 120 m nad kontrolovanou pozemní plochou v řídké obydleném prostředí s použitím bezpilotních systémů kategorie C6 třídy CE.
- (5) Prováděcí nařízení (EU) 2019/947 by proto mělo být změněno tak, aby obsahovalo tyto standardní scénáře.
- (6) Pokud není pravděpodobnost setkání s letadlem s posádkou na palubě nízká, mohou členské státy v takových oblastech stanovit zeměpisné oblasti, které mají zabránit provozovatelům bezpilotního systému provozovat lety podle standardních scénářů.
- (7) Měl by být zaveden požadavek na minimální celkový prospěch dokládající, že dálkově řídicí piloti úspěšně složili zkoušku teoretických znalostí.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

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

- (8) Aby se zlepšila viditelnost bezpilotního letounu provozovaného v noci, a zejména aby osoba na zemi mohla snadno rozlišit bezpilotní letadlo od letadla s posádkou, mělo by být na bezpilotním letadle aktivováno zelené blikající světlo.
- (9) Výcvik a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů provozujících lety podle standardních scénářů by se měly řídit dobře stanovenými pravidly. Tento výcvik a hodnocení by měl zajišťovat subjekt uznáný příslušným orgánem nebo provozovatel bezpilotního systému v souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení.
- (10) V případě přeshraničního provozu nebo provozu mimo členský stát registrace prováděného držitelem osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů by měl členský stát provozu obdržet informace o místě nebo místech zamýšleného provozu.
- (11) EASA připravila návrhy prováděcích pravidel, které předložila se stanoviskem č. 05/2019 ^(?) podle čl. 75 odst. 2 písm. b) a c) a čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.
- (12) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny prováděcího nařízení (EU) 2019/947

Prováděcí nařízení (EU) 2019/947 se mění takto:

1) V článku 2 se se doplňují body 24 až 34, které znějí:

- „24) „pozorovatelem bezpilotních letadel“ osoba nacházející se po boku dálkově řídicího pilota, která prostřednictvím nezprostředkovaného vizuálního pozorování bezpilotního letadla pomáhá dálkově řídicímu pilotovi udržovat bezpilotní letadlo ve vizuálním dohledu a bezpečně provádět let;
- 25) „pozorovatelem vzdušného prostoru“ osoba, která pomáhá dálkově řídicímu pilotovi prostřednictvím nezprostředkované vizuální kontroly vzdušného prostoru, ve kterém je bezpilotní letadlo provozováno, ve snaze odhalit jakékoli možné riziko ve vzduchu;
- 26) „řídicí jednotkou“ vybavení nebo systém vybavení pro řízení bezpilotních letadel na dálku ve smyslu čl. 3 bodu 32 nařízení (EU) 2018/1139, které podporuje řízení nebo monitorování bezpilotního letadla v kterékoli fázi letu, s výjimkou veškeré infrastruktury podporující službu řídicího a ovládacího (C2) spojení;
- 27) „službou spojení C2“ komunikační služba poskytovaná třetí stranou, která zajišťuje řízení a ovládání mezi bezpilotním letadlem a řídicí jednotkou;
- 28) „letovým zeměpisným prostorem“ prostorově i časově vymezený rozsah vzdušného prostoru, v němž plánuje provozovatel bezpilotního systému uskutečnit provoz podle běžných postupů popsanych v dodatku 5 odst. 6 písm. c) přílohy;
- 29) „letovou zeměpisnou oblastí“ projekce letového zeměpisného prostoru na zemský povrch;
- 30) „kontingenčním prostorem“ část vzdušného prostoru vně letového zeměpisného prostoru, kde se provádí mimořádné postupy popsané v dodatku 5 odst. 6 písm. d) přílohy;
- 31) „kontingenční oblastí“ projekce kontingenčního prostoru na zemský povrch;
- 32) „provozním prostorem“ kombinace letového zeměpisného prostoru a kontingenčního prostoru;
- 33) „rezervou pro pokrytí rizika na zemi“ oblast nad zemským povrchem obklopující provozní prostor, která se vymezuje za účelem minimalizace rizika pro třetí strany na povrchu v případě, že bezpilotní letadlo opustí provozní prostor;

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

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

(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1).“

- 2) v článku 5 se odstavec 5 nahrazuje tímto:

„5 Pokud provozovatel bezpilotních systémů příslušnému úřadu členského státu registrace předloží v souladu s bodem UAS.SPEC.020 v části B přílohy prohlášení pro provoz, který je v souladu se standardním scénářem stanoveným v dodatku 1 uvedené přílohy, není provozovatel bezpilotních systémů povinen získat oprávnění k provozu podle odstavců 1 až 4 tohoto článku a použije se postup stanovený v čl. 12 odst. 5. Provozovatel bezpilotního systému použije prohlášení uvedené v dodatku 2 této přílohy.“;

- 3) v článku 13 se doplňuje nový odstavec 4, který zní:

„4 Pokud provozovatel bezpilotního systému, který je držitelem osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů s odpovídajícími právy v souladu s bodem UAS.LUC.060 přílohy, zamýšlí provádět provoz ve „specifické“ kategorii, která se má uskutečnit zčásti nebo zcela ve vzdušném prostoru jiného členského státu než členského státu registrace, předloží provozovatel bezpilotních systémů příslušnému úřadu členského státu zamýšleného provozu tyto informace:

- a) kopii podmínek schválení uděleného v souladu s bodem UAS.LUC.050 přílohy a
- b) místo (místa) zamýšleného provozu v souladu s odst. 1 písm. b) tohoto článku.“;

- 4) v článku 14 se doplňuje nový odstavec 9, který zní:

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

- 5) v čl. 15 odst. 1 se písm. a) nahrazuje tímto:

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

- 6) článek 22 se nahrazuje tímto:

„Článek 22

Aniž jsou dotčena ustanovení článku 20, používat bezpilotní systémy, jež nesplňují požadavky částí 1 až 5 přílohy nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 (*), v „otevřené“ kategorii je povoleno po přechodné období dvou let, které začíná rok po dni vstupu tohoto nařízení v platnost, a to za těchto podmínek:

- a) bezpilotní letadla se vzletovou hmotností nižší než 500 g provozuje v rámci provozních požadavků stanovených v bodě UAS.OPEN.020 odst. 1 části A přílohy dálkově řídicí pilot, jehož úroveň způsobilosti stanovil dotčený členský stát;
- b) bezpilotní letadla se vzletovou hmotností nižší než 2 kg jsou provozována při zachování minimální vodorovné vzdálenosti 50 metrů od osob a dálkově řídicí piloti mají úroveň způsobilosti přinejmenším rovnocennou úrovni způsobilosti stanovené v bodě UAS.OPEN.030 odst. 2 části A přílohy;
- c) bezpilotní letadla se vzletovou hmotností nižší než 25 kg jsou provozována v rámci provozních požadavků stanovených v bodě UAS.OPEN.040 odst. 1 a 2 a dálkově řídicí piloti mají úroveň způsobilosti přinejmenším rovnocennou úrovni způsobilosti stanovené v bodě UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b) části A přílohy.

(*) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 ze dne 12. března 2019 o bezpilotních systémech a o provozovatelích bezpilotních systémů ze třetích zemí (Úř. věst. L 152, 11.6.2019, s. 1).“;

- 7) článek 23 se nahrazuje tímto:

„článek 23

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

Použije se ode dne 1. července 2020.

2. Ustanovení čl. 5 odst. 5 a bodu UAS.SPEC.050 odst. 1 písm. l) se použijí ode dne 2. prosince 2021.
3. Ustanovení bodu UAS.OPEN.060 odst. 2 písm. g) se použije ode dne 1. července 2022.
4. Aniž je dotčen čl. 21 odst. 1, do dne 2. prosince 2021 mohou členské státy přijímat prohlášení provozovatelů bezpilotního systému v souladu s čl. 5 odst. 5 na základě Wvnitrostátních standardních scénářů nebo rovnocenných předpisů, pokud tyto vnitrostátní scénáře splňují požadavky bodu UAS.SPEC.020 přílohy.

Tato prohlášení přestanou platit ode dne 2. prosince 2023.

5. Ustanovení čl. 15 odst. 3 se použije ode dne 1. července 2021.“;
- 8) příloha se nahrazuje přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Vstup v platnost a použitelnost

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

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

V Bruselu dne 12. května 2020.

Za Komisi
Ursula VON DER LEYEN
předsedkyně

PŘÍLOHA

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

ČÁST A

PROVOZ BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ V „OTEVŘENÉ“ KATEGORII

UAS.OPEN.010 Obecná ustanovení

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

UAS.OPEN.020 Provoz bezpilotních systémů v podkategorii A1

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

- 1) u bezpilotních letadel uvedených v odst. 5 písm. d) je prováděn takovým způsobem, kdy dálkově řídicí pilot bezpilotního letadla nepřelétává nad shromážděními osob a důvodně předpokládá, že nepřeletí nad žádnou nezapojenou osobou. V případě neočekávaného přeletu nad nezapojenými osobami dálkově řídicí pilot co nejvíce zkrátí dobu, po kterou bezpilotní letadlo nad těmito osobami letí;
- 2) u bezpilotních letadel uvedených v odst. 5 písm. a), b) a c) je prováděn takovým způsobem, kdy dálkově řídicí pilot bezpilotních letadel může přelétávat nad nezapojenými osobami, ale nikdy nad shromážděními osob;
- 3) odchylně od čl. 4 odst. 1 písm. d) je prováděn, pokud je aktivní režim „follow-me“, až do vzdálenosti 50 metrů od dálkově řídicího pilota;
- 4) je prováděn dálkově řídicím pilotem, který:
 - a) je obeznámen s pokyny výrobce poskytnutými výrobcem bezpilotního systému;
 - b) jde-li o bezpilotní letadlo třídy C1, jak je definována v části 2 přílohy nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, absolvoval on-line výcvikový kurz a poté úspěšně složil on-line zkoušku z teoretických znalostí stanovenou příslušným úřadem nebo subjektem stanoveným příslušným úřadem členského státu a dosáhl alespoň 75 % celkového počtu bodového hodnocení. Zkouška sestává ze 40 otázek s výběrem odpovědí, které jsou vhodně rozloženy tak, aby pokrývaly tato témata:
 - i) letecká bezpečnost;
 - ii) omezení vzdušného prostoru;
 - iii) předpisy týkající se letectví;
 - iv) omezení lidské výkonnosti;
 - v) provozní postupy;
 - vi) obecné znalosti o bezpilotních systémech;
 - vii) ochrana soukromí a ochrana údajů;
 - viii) pojištění;
 - ix) ochrana před protiprávními činy;

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

UAS.OPEN.030 Provoz bezpilotních systémů v podkategorii A2

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

- 1) je prováděn tak, aby bezpilotní letadlo nepřelétávalo nad nezapojenými osobami a provoz bezpilotních systémů probíhal v bezpečné vodorovné vzdálenosti nejméně 30 metrů od nich; dálkově řídicí pilot může snížit horizontální bezpečnou vzdálenost až na 5 metrů od nezapojené osoby při provozování bezpilotního letadla s aktivní funkcí nízkorychlostního režimu („low speed mode“) a po vyhodnocení situace z hlediska:
 - a) povětrnostních podmínek;
 - b) výkonnosti bezpilotního letadla;
 - c) segregace přelétávaného prostoru;
- 2) je prováděn dálkově řídicím pilotem, který je obeznámen s pokyny výrobce poskytnutými výrobcem bezpilotního systému a který je držitelem osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota vydaného příslušným úřadem nebo subjektem stanoveným příslušným úřadem členského státu. Toto osvědčení se vydá po splnění všech níže uvedených podmínek v následujícím pořadí:
 - a) absolvování on-line výcvikového kurzu a složení on-line zkoušky z teoretických znalostí podle bodu UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b);
 - b) absolvování praktického výcviku v provozních podmínkách podkategorie A3 stanovených v bodě UAS.OPEN.040 odst. 1 a 2;
 - c) prohlášení o absolvování praktického výcviku stanoveného v písmeni b) a složení další zkoušky z teoretických znalostí poskytnuté příslušným úřadem nebo u subjektu stanoveného příslušným úřadem členského státu při dosažení alespoň 75 % celkového počtu bodového hodnocení. Zkouška sestává nejméně ze 30 otázek s výběrem odpovědí, jejichž cílem je posoudit znalosti dálkově řídicího pilota týkající se technických a provozních opatření ke zmírnění rizik na zemi a které jsou rozloženy tak, aby pokryly tato témata:
 - i) meteorologie;
 - ii) provádění letů bezpilotních systémů;
 - iii) technická a provozní opatření ke zmírnění rizik na zemi;
- 3) je prováděn bezpilotním letadlem označeným jako letadlo třídy C2, které splňuje požadavky této třídy stanovené v části 3 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, a je provozováno s aktivními a aktualizovanými systémy přímé dálkové identifikace a funkcí „geo-awareness“.

UAS.OPEN.040 Provoz bezpilotních systémů v podkategorii A3

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

- 1) je prováděn v prostoru, kde dálkově řídicí pilot důvodně očekává, že nebudou ohroženy žádné nezapojené osoby v okruhu, v němž je provozováno bezpilotní letadlo po celou dobu provozu bezpilotního systému;
- 2) je prováděn v bezpečné vodorovné vzdálenosti nejméně 150 metrů od obytných, obchodních, průmyslových nebo rekreačních prostor;
- 3) je prováděn dálkově řídicím pilotem, který je obeznámen s pokyny výrobce poskytnutými výrobcem bezpilotního systému a který absolvoval on-line výcvikový kurz a složil on-line zkoušku z teoretických znalostí stanovenou v bodě UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b);

- 4) je prováděn bezpilotním letadlem, které:
 - a) má maximální vzletovou hmotnost nižší než 25 kg, včetně užitečného zatížení, v případě soukromě zhotovených bezpilotních systémů nebo
 - b) splňuje požadavky stanovené v čl. 20 písm. b);
 - c) je označeno jako letadlo třídy C2 a splňuje požadavky této třídy, jak jsou stanoveny v části 3 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, a je provozováno s aktivními a aktualizovanými systémy přímé dálkové identifikace a funkcí „geo-awareness“ nebo
 - d) je označeno jako letadlo třídy C3 a splňuje požadavky této třídy, jak jsou stanoveny v části 4 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, a je provozováno s aktivními a aktualizovanými systémy přímé dálkové identifikace a funkcí „geo-awareness“ nebo
 - e) je označeno jako letadlo třídy C4 a splňuje požadavky této třídy, jak jsou stanoveny v části 5 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945.

UAS.OPEN.050 Povinnosti provozovatele bezpilotních systémů

Provozovatel bezpilotních systémů splní všechny níže uvedené požadavky:

- 1) vypracuje provozní postupy přizpůsobené druhu provozu a s ním spojeným rizikům;
- 2) zajistí, aby veškerý provoz efektivně využíval rádiové spektrum a podporoval jeho účinné využívání, aby se zabránilo škodlivé interferenci;
- 3) určí dálkově řídicího pilota pro každý let;
- 4) zajistí, aby dálkově řídicí piloti a všichni ostatní pracovníci provádějící úkoly na podporu provozu byli obeznámeni s pokyny výrobce poskytnutými výrobcem bezpilotního systému a:
 - a) měli odpovídající způsobilost v podkategorii zamýšleného provozu bezpilotních systémů v souladu s body UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 nebo UAS.OPEN.040 pro plnění jejich úkolů nebo, v případě jiných pracovníků než dálkově řídicích pilotů, absolvovali kurz praktického výcviku vypracovaný provozovatelem;
 - b) byli plně obeznámeni s postupy provozovatele bezpilotních systémů;
 - c) měli k dispozici informace důležité pro zamýšlený provoz bezpilotních systémů a týkající se všech zeměpisných zón, jež zveřejnil členský stát provozu podle článku 15;
- 5) případně aktualizuje informace v systému „geo-awareness“ podle zamýšleného místa provozu;
- 6) v případě provozu bezpilotního letadla jedné ze tříd stanovených v částech 1 až 5 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 zajistí, aby k tomuto bezpilotnímu systému:
 - a) bylo přiloženo odpovídající EU prohlášení o shodě, včetně odkazu na příslušnou třídu a
 - b) byl připevněn štítek s označením příslušné třídy;
- 7) v případě provozu bezpilotních systémů v podkategorii A2 nebo A3 zajistí, aby všechny zapojené osoby přítomné v oblasti provozu byly informovány o rizicích a aby výslovně souhlasily se svou přítomností.

UAS.OPEN.060 Povinnosti dálkově řídicího pilota

- 1) Před zahájením provozu bezpilotního systému dálkově řídicí pilot:
 - a) má odpovídající způsobilost v podkategorii zamýšleného provozu bezpilotních systémů v souladu s body UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 nebo UAS.OPEN.040 k plnění úkolu a má u sebe doklad o této způsobilosti během provozování bezpilotních systémů, vyjma případů, kdy provozuje bezpilotní letadlo uvedené v bodě UAS.OPEN.020 odst. 5 písm. a), b) nebo c);
 - b) získá aktualizované informace relevantní pro zamýšlený provoz bezpilotních systémů o všech zeměpisných zónách, jež zveřejnil členský stát provozu podle článku 15;
 - c) pozoruje provozní prostředí, zkontroluje přítomnost překážek, a pokud neprovádí provoz v podkategorii A1 s bezpilotním letadlem uvedeným v bodě UAS.OPEN.020 odst. 5 písm. a), b) nebo c), zkontroluje přítomnost jakýchkoli nezapojených osob;
 - d) zajistí, aby bezpilotní systém byl v takovém stavu, aby mohl bezpečně dokončit zamýšlený let, a případně zkontroluje, zda je přímá dálková identifikace aktivní a aktualizovaná;
 - e) v případě, že je bezpilotní systém vybaven dodatečným užitečným zatížením, ověří, zda jeho hmotnost nepřekračuje ani maximální vzletovou hmotnost stanovenou výrobcem, ani mezní hodnotu maximální vzletové hmotnosti pro tuto třídu.

- 2) Během letu dálkově řídicí pilot:
 - a) nevykonává úkoly pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu, nebo pokud je nezpůsobilý k výkonu svých úkolů v důsledku zranění, únavy, užívání léků, onemocnění nebo z jiných příčin;
 - b) udržuje bezpilotní letadlo ve vizuálním dohledu a provádí důkladnou vizuální kontrolu vzdušného prostoru v okolí bezpilotního letadla s cílem zabránit jakémukoli riziku srážky s letadlem s posádkou na palubě. Dálkově řídicí pilot let přeruší, pokud takový provoz představuje riziko pro jiné letadlo, osoby, zvířata, životní prostředí nebo majetek;
 - c) dodržuje provozní omezení v zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
 - d) je schopen udržet bezpilotní letadlo pod kontrolou, vyjma případů ztráty spojení nebo při provozování bezpilotního letadla ve volném letu;
 - e) provozuje bezpilotní systém v souladu s pokyny výrobce poskytnutými výrobcem, včetně veškerých platných omezení;
 - f) dodržuje postupy provozovatele, pokud jsou k dispozici;
 - g) při provozu v noci zajistí, aby na bezpilotním letadle bylo zapnuto zelené blikající světlo.
- 3) Během letu dálkově řídicí piloti a provozovatelé bezpilotních systémů nelétají v blízkosti nebo uvnitř oblastí, ve kterých probíhají záchranářské práce, pokud k tomu nemají povolení od příslušných záchranářských služeb.
- 4) Pro účely odst. 2 písm. b) může být dálkově řídicím pilotům nápomocen pozorovatel bezpilotních letadel. V takovém případě je mezi dálkově řídicím pilotem a pozorovatelem bezpilotních letadel zřízena jasná a účinná komunikace.

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

- 1) On-line teoretická způsobilost dálkově řídicího pilota, kterou vyžaduje bod UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b) a bod UAS.OPEN.040 odst. 3, a osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota, které vyžaduje bod UAS.OPEN.030 odst. 2, jsou platné po dobu pěti let.
- 2) Prodloužení platnosti on-line teoretické způsobilosti dálkově řídicího pilota a osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota podléhá během své platnosti:
 - a) prokázání způsobilosti v souladu s bodem UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b) nebo bodem UAS.OPEN.030 odst. 2, nebo
 - b) absolvování udržovacího výcviku zaměřeného na předměty teoretických znalostí, jak je stanoveno v bodě UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b) nebo bodě UAS.OPEN.030 odst. 2, poskytovaného příslušným úřadem nebo subjektem stanoveným příslušným úřadem.
- 3) Za účelem prodloužení platnosti on-line teoretické způsobilosti dálkově řídicího pilota nebo osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota při vypršení platnosti, splňuje dálkově řídicí pilot požadavky odst. 2 písm. a).

ČÁST B

PROVOZ BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ VE „SPECIFICKÉ“ KATEGORII

UAS.SPEC.010 Obecná ustanovení

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

UAS.SPEC.020 Prohlášení o provozu

- 1) V souladu s článkem 5 může provozovatel bezpilotních systémů předložit příslušnému úřadu členského státu registrace provozní prohlášení o souladu se standardním scénářem, jak je definován v dodatku 1 k této příloze, jako alternativu k ustanovením bodů UAS.SPEC.30 a UAS.SPEC.40 ve vztahu k provozu:
 - a) bezpilotních letadel:
 - i) s maximálním charakteristickým rozměrem do 3 metrů v provozu ve vizuálním dohledu nad kontrolovanou pozemní plochou, vyjma nad shromážděními osob;

- ii) s maximálním charakteristickým rozměrem do 1 metru v provozu ve vizuálním dohledu, vyjma nad shromážděními osob;
 - iii) s maximálním charakteristickým rozměrem do 1 metru v provozu mimo vizuální dohled nad řídce 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 nejbližšího bodu povrchu země a:
- i) v neřízeném vzdušném prostoru (třída F nebo G), pokud členské státy nestanoví odlišná omezení prostřednictvím zeměpisných zón pro bezpilotní systémy v oblastech, kde není pravděpodobnost setkání s letadlem s posádkou na palubě nízká, nebo
 - ii) v řízeném vzdušném prostoru v souladu se zveřejněnými postupy pro danou oblast provozu tak, aby byla zajištěna nízká pravděpodobnost střetnutí s letadlem s posádkou na palubě.
- 2) Prohlášení provozovatelů bezpilotních systémů musí obsahovat:
- a) administrativní informace o provozovateli bezpilotních systémů;
 - b) prohlášení o tom, že provoz vyhovuje provoznímu požadavku stanovenému v odstavci 1 a standardnímu scénáři, jak je definován v dodatku 1 k této příloze;
 - c) závazek provozovatele bezpilotních systémů dodržovat příslušná opatření ke zmírnění rizik vyžadovaná pro zajištění bezpečnosti provozu, včetně příslušných pokynů pro daný provoz, pro konstrukci bezpilotního letadla a způsobilost zapojených pracovníků;
 - d) potvrzení provozovatele bezpilotních systémů, že pro každý let uskutečněný v rámci daného prohlášení bude zajištěno, pokud to vyžaduje unijní nebo vnitrostátní právo, odpovídající pojistné krytí.
- 3) Příslušný úřad po přijetí prohlášení ověří, že obsahuje všechny prvky uvedené v odstavci 2, a bez zbytečného odkladu poskytne provozovateli bezpilotních systémů potvrzení o přijetí a úplnosti prohlášení.
- 4) Po obdržení potvrzení o přijetí a úplnosti je provozovatel bezpilotních systémů oprávněn zahájit provoz.
- 5) Provozovatelé bezpilotních systémů bez zbytečného odkladu oznámí příslušnému úřadu každou změnu v informacích obsažených v prohlášení o provozu, jež předložili.
- 6) Předložení prohlášení se nevyžaduje od provozovatelů bezpilotních systémů, kteří jsou držiteli osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů s odpovídajícími právy v souladu s částí C této přílohy.

UAS.SPEC.030 Žádost o oprávnění k provozu

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

UAS.SPEC.040 Vydání oprávnění k provozu

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

UAS.SPEC.050 Povinnosti provozovatele bezpilotních systémů

- 1) Provozovatel bezpilotních systémů splní všechny níže uvedené požadavky:
 - a) zavede postupy a omezení přizpůsobené druhu zamýšleného provozu a s ním spojeným rizikům, včetně:
 - i) provozních postupů k zajištění bezpečnosti provozu;
 - ii) postupů k zajištění toho, že při zamýšleném provozu budou dodrženy příslušné požadavky na ochranu před protiprávními činy;
 - iii) opatření na ochranu před protiprávními činy a neoprávněným přístupem;
 - iv) postupů k zajištění toho, že veškerý provoz se uskuteční v souladu s nařízením (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů. Provozovatel bezpilotních systémů zejména provede posouzení vlivu na ochranu osobních údajů, bude-li to vyžadovat vnitrostátní úřad pro ochranu osobních údajů v souladu s článkem 35 nařízení (EU) 2016/679;
 - v) pokynů pro jeho dálkově řídicí piloty, aby plánovali provoz bezpilotních systémů způsobem, který co nejméně obtěžuje osoby a zvířata, zejména hlukem a jinými emisemi;
 - b) určí dálkově řídicího pilota pro každý let nebo v případě autonomního provozu zajistí, aby během všech fází letu byly v souladu s postupy zavedenými podle písmene a) řádně přiděleny povinnosti a úkoly, zejména povinnosti a úkoly stanovené v bodě UAS.SPEC.060 odst. 2 a 3;
 - c) zajistí, aby veškerý provoz efektivně využíval rádiové spektrum a podporoval jeho účinné využívání, aby se zabránilo škodlivé interferenci;
 - d) zajistí, aby před zahájením provozu dálkově řídicí piloti vyhověli těmto podmínkám:
 - i) jsou způsobilí k výkonu úkolů v souladu s příslušným výcvikem uvedeným v oprávnění k provozu nebo, použijí-li se ustanovení bodu UAS.SPEC.020, v podmínkách a omezeních stanovených v příslušném standardním scénáři uvedených v dodatku 1 nebo vyznačených v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů;
 - ii) absolvovali výcvik dálkově řídicích pilotů, který je založen na způsobilosti a zahrnuje schopnosti stanovené v čl. 8 odst. 2;
 - iii) absolvovali výcvik dálkově řídicích pilotů, jak je stanoven v oprávnění k provozu, pro provoz vyžadující toto oprávnění; výcvik je prováděn ve spolupráci se subjektem stanoveným příslušným úřadem;
 - iv) absolvovali výcvik dálkově řídicích pilotů pro provoz podle prohlášení, který je prováděn v souladu s opatřeními ke zmírnění rizik stanovenými ve standardním scénáři;
 - v) byli seznámeni s provozní příručkou provozovatele bezpilotních systémů, pokud to vyžaduje posouzení rizik a postupy zavedené v souladu s písmenem a);
 - vi) získali aktualizované informace, relevantní pro zamýšlený provoz, o všech zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
 - e) zajistí, aby pracovníci odpovědní za povinnosti nezbytné pro provoz bezpilotních systémů, jiní než samotný dálkově řídicí pilot, splňovali všechny tyto podmínky:
 - i) absolvovali provozní výcvik poskytnutý provozovatelem;
 - ii) byli seznámeni s provozní příručkou provozovatele bezpilotních systémů, pokud to vyžaduje posouzení rizik, a postupy zavedenými v souladu s písmenem a);
 - iii) získali aktualizované informace, relevantní pro zamýšlený provoz, o všech zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
 - f) provádí každý provoz v rámci omezení, podmínek a opatření ke zmírnění rizik uvedených v prohlášení nebo stanovených v oprávnění k provozu;

- g) vede a udržuje aktuální záznamy o:
- i) všech příslušných kvalifikací a výcvikových kurzech absolvovaných dálkově řídicím pilotem a jinými pracovníky odpovědnými za plnění úkolů nezbytných pro provoz bezpilotního systému a pracovníky údržby po dobu nejméně 3 let poté, co tyto osoby ukončily zaměstnání v organizaci nebo změnily své postavení v rámci organizace;
 - ii) činnostech údržby prováděných na bezpilotním systému po dobu nejméně 3 let;
 - iii) informacích týkajících se provozu bezpilotních systémů, včetně jakýchkoli neobvyklých technických nebo provozních událostí, a dalších údajů, jak to vyžaduje prohlášení nebo oprávnění k provozu, po dobu nejméně 3 let;
- h) používá bezpilotní systémy, které jsou minimálně konstruovány tak, aby případné selhání nevedlo k letu bezpilotního systému mimo provozní prostor nebo k usmrcení osob. Rozhraní člověk-stroj musí navíc být takové, aby co nejvíce snížilo riziko chyby pilota a nezpůsobovalo nepřiměřenou únavu;
- i) udržuje bezpilotní systém ve vhodném stavu pro bezpečný provoz těmito způsoby:
- i) minimálně stanovením pokynů k údržbě a zaměstnáním adekvátně vyškolených a kvalifikovaných pracovníků údržby a
 - ii) dodržováním bodu UAS.SPEC.100, je-li to vyžadováno;
 - iii) používáním bezpilotního letadla, které je konstruováno tak, aby byl minimalizován hluk a jiné emise při zohlednění druhu zamýšleného provozu a zeměpisných oblastí, ve kterých hluk a jiné emise z letadla představují problém;
- j) vytvoří a udržuje aktuální seznam dálkově řídicích pilotů určených pro každý let;
- k) vytvoří a udržuje aktuální seznam pracovníků údržby zaměstnaných provozovatelem k provádění činností údržby a
- l) zajistí, aby každé jednotlivé bezpilotní letadlo mělo nainstalováno:
- i) alespoň jedno zelené blikající světlo za účelem viditelnosti bezpilotního letadla v noci a
 - ii) aktivní a aktualizovaný systém dálkové identifikace.

UAS.SPEC.060 Povinnosti dálkově řídicího pilota

- 1) Dálkově řídicí pilot:
- a) nevykonává úkoly pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu, nebo pokud je nezpůsobilý k výkonu svých úkolů v důsledku zranění, únavy, užívání léků, onemocnění nebo z jiných příčin;
 - b) má odpovídající způsobilost dálkově řídicího pilota, jak je stanovena v oprávnění k provozu, ve standardním scénáři v dodatku 1 nebo jak je stanovena v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních letadel, a má při sobě doklad o této způsobilosti během provozování bezpilotních systémů;
 - c) je obeznámen s pokyny výrobce poskytnutými výrobcem bezpilotního systému.
- 2) Před zahájením provozu bezpilotního systému splní dálkově řídicí pilot všechny níže uvedené požadavky:
- a) získá aktualizované informace, relevantní pro zamýšlený provoz, o všech zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
 - b) zajistí, aby provozní prostředí bylo slučitelné s povolenými nebo deklarovanými omezeními a podmínkami;
 - c) zajistí, aby bezpilotní systém byl v bezpečném stavu, aby mohl bezpečně dokončit zamýšlený let, a případně zkontroluje, zda je přímá dálková identifikace aktivní a aktualizovaná;
 - d) zajistí, aby informace o provozu byly zpřístupněny příslušné jednotce letové provozní služby (ATS), jiným uživatelům vzdušného prostoru a relevantním zúčastněným stranám, jak požaduje oprávnění k provozu nebo podmínky zveřejněné členským státem pro zeměpisnou zónu provozu v souladu s článkem 15.
- 3) Během letu dálkově řídicí pilot:
- a) dodržuje omezení a podmínky stanovené v oprávnění k provozu nebo uvedené v prohlášení o provozu;
 - b) předchází jakémukoli riziku srážky s letadlem s posádkou na palubě a let přerušuje, pokud by pokračování letu mohlo představovat nebezpečí pro jiné letadlo, osoby, zvířata, životní prostředí nebo majetek;

- c) dodržuje provozní omezení v zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
- d) dodržuje postupy provozovatele;
- e) nelétá v blízkosti nebo uvnitř oblastí, ve kterých probíhají záchranářské práce, pokud k tomu nemá povolení od příslušných záchranářských služeb.

UAS.SPEC.070 Přenosnost oprávnění k provozu

Oprávnění k provozu je nepřenosné.

UAS.SPEC.080 Trvání a platnost oprávnění k provozu

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

UAS.SPEC.085 Trvání a platnost prohlášení o provozu

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

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

UAS.SPEC.090 Přístup

Pro účely prokázání souladu s tímto nařízením udělí provozovatel bezpilotních systémů každé osobě, která je k tomu řádně oprávněna příslušným úřadem, přístup k jakémukoli zařízení, bezpilotnímu systému, dokumentu, záznamům, údajům, postupům nebo jakémukoli jinému materiálu relevantnímu pro jeho činnost, která podléhá oprávnění k provozu nebo prohlášení o provozu, a to bez ohledu na to, zda tato činnost je či není dodavatelsky nebo 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, zaznamenaná provozovatel bezpilotních systémů dobu provozu nebo služby, a to buď v souladu s pokyny a postupy vztahujícími se na toto certifikované vybavení, nebo se souhlasem či povolením příslušné organizace.
- 2) Provozovatel bezpilotních systémů se řídí pokyny uvedenými v osvědčení bezpilotního letadla nebo osvědčení vybavení a dodržuje rovněž veškeré příkazy k zachování letové způsobilosti nebo provozní směrnice vydané agenturou.

ČÁST C

OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE LEHKÝCH BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ (LUC)

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

- 1) O osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů podle této části může žádat právnická osoba.

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

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

Držitel osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů:

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

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 jejich činností a zohledňuje možná nebezpečí a související rizika, jež s sebou tyto činnosti nesou.
- 2) Provozovatel bezpilotních systémů splňuje všechny níže uvedené požadavky:
 - a) jmenuje odpovědného vedoucího pracovníka s pravomocí zajistit, aby v rámci organizace byly všechny činnosti prováděny v souladu s platnými normami a aby organizace trvale splňovala požadavky systému řízení a postupy stanovené v příručce k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů uvedené v bodě UAS.LUC.040;
 - b) jasně vymezí povinnosti a odpovědnost v rámci celé organizace;
 - c) zavede a udržuje politiku v oblasti bezpečnosti a související odpovídající bezpečnostní cíle;
 - d) jmenuje klíčové bezpečnostní pracovníky pro výkon politiky v oblasti bezpečnosti;
 - e) zavede a udržuje proces posuzování bezpečnostních rizik, včetně identifikace ohrožení bezpečnosti spojených s činnostmi provozovatele bezpilotních systémů, jakož i jejich hodnocení a řízení souvisejících rizik, včetně přijímání opatření ke zmírnění těchto rizik a k ověření účinnosti těchto opatření;
 - f) podporuje bezpečnost v rámci organizace prostřednictvím:
 - i) výcviku a vzdělávání;
 - ii) komunikace;

- g) dokumentuje veškeré klíčové procesy systému řízení bezpečnosti za účelem seznamování pracovníků s jejich povinnostmi a s postupem pro změny této dokumentace; klíčové procesy zahrnují:
- i) bezpečnostní hlášení a vnitřní vyšetřování;
 - ii) provozní řízení;
 - iii) komunikaci o bezpečnosti;
 - iv) výcvik a propagaci bezpečnosti;
 - v) sledování souladu;
 - vi) řízení bezpečnostních rizik;
 - vii) řízení změn;
 - viii) kontakt mezi organizacemi;
 - ix) používání subdodavatelů a partnerů;
- 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 subdodavatelem, byla posuzována a zmírňována v rámci systému řízení bezpečnosti provozovatele.
- 3) Pokud je organizace držitelem jiných osvědčení organizací v oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/1139, může být systém řízení bezpečnosti provozovatele bezpilotních systémů začleněn do systému řízení bezpečnosti, který vyžaduje kterékoli z těchto dalších osvědčení.

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

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

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

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

e) případně jakákoli zvláštní omezení nebo podmínky.

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

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

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

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

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

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

UAS.LUC.075 Přenosnost osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů

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

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

- 1) Osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů se vydává na neomezenou dobu. Zůstává platné pod podmínkou, že:
 - a) držitel osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů nadále splňuje příslušné požadavky tohoto nařízení a členského státu, jenž osvědčení vydal, a
 - b) se držitel osvědčení nevzdal nebo dokud nebylo zrušeno.
- 2) Pokud je osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů zrušeno nebo se ho jeho držitel vzdal, držitel osvědčení to neprodleně potvrdí příslušnému úřadu v digitální formě.

UAS.LUC.090 Přístup

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

Dodatek 1

pro standardní scénáře podporující prohlášení

KAPITOLA I

STS-01 – Provoz ve vizuálním dohledu (VLOS) nad kontrolovanou pozemní plochou v obydlém prostředí

UAS.STS-01.010 Obecná ustanovení

- 1) Během letu je bezpilotní letadlo udržováno ve vzdálenosti do 120 metrů od nejbližšího bodu povrchu země. Měření vzdáleností se odpovídajícím způsobem upraví podle zeměpisných znaků terénu, jako jsou roviny, kopce, hory.
- 2) Při provozování bezpilotních letadel ve vodorovné vzdálenosti do 50 m od umělé překážky vyšší než 105 metrů může být na žádost subjektu odpovědného za tuto překážku maximální výška provozu bezpilotních systémů zvýšena až na 15 m nad výškou překážky.
- 3) Maximální výška provozního prostoru nepřekročí 30 m nad maximální výškou povolenou v odstavcích 1 a 2.
- 4) Během letu nesmí bezpilotní letadlo přepravovat nebezpečné zboží.

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

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

Maximální výška nad zemí	Minimální vzdálenost, kterou musí pokrývat rezerva pro pokrytí rizika na zemi pro neupoutaná bezpilotní letadla	
	s maximální vzletovou hmotností (MTOM) do 10 kg	s MTOM vyšší než 10 kg
30 m	10 m	20 m
60 m	15 m	30 m
90 m	20 m	45 m
120 m	25 m	60 m

- ii) pro provoz upoutaného bezpilotního letadla kruh o poloměru rovnajícím se délce postroje plus 5 m, přičemž jeho střed je v bodě, kde je postroj připevněn nad povrchem země;
- d) je prováděn při traťové rychlosti nižší než 5 m/s v případě neupoutaných bezpilotních letadel;
- e) je prováděn dálkově řídicím pilotem, který:
 - i) je držitelem osvědčení o teoretických znalostech dálkově řídicího pilota v souladu s doplňkem A k této kapitole pro provoz ve standardních scénářích vydaného příslušným úřadem nebo subjektem určeným příslušným úřadem členského státu;

- ii) je držitelem akreditace na základě absolvování výcviku praktických dovedností pro STS-01 v souladu s doplňkem A k této kapitole a vydané:
- A) subjektem, který předložil prohlášení o splnění požadavků v dodatku 3 a je uznán příslušným úřadem členského státu, nebo
 - B) provozovatelem bezpilotních systémů, který předložil příslušnému úřadu členského státu registrace prohlášení o shodě s STS-01 a který předložil prohlášení o shodě s požadavky uvedenými v dodatku 3, a
- f) je prováděn bezpilotním letadlem označeným jako letadlo třídy C5, které splňuje požadavky této třídy stanovené v části 16 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 a je provozováno s aktivním a aktualizovaným systémem přímé dálkové identifikace.
- 2) Dálkově řídicí pilot získá osvědčení o teoretických znalostech pro provoz ve standardních scénářích po:
- a) absolvování on-line výcvikového kurzu a složení on-line zkoušky z teoretických znalostí podle bodu UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b) a
 - b) složení doplňkové zkoušky z teoretických znalostí stanovené příslušným úřadem nebo subjektem určeným příslušným úřadem členského státu v souladu s doplňkem A k této kapitole.
- 3) Toto osvědčení platí po dobu pěti let. Prodloužení platnosti během doby platnosti podléhá některé z následujících podmínek:
- a) prokázání způsobilosti v souladu s odstavcem 2;
 - b) absolvování udržovacího výcviku zaměřeného na předměty teoretických znalostí, jak je stanoveno v odstavci 2, poskytovaného příslušným úřadem nebo subjektem stanoveným příslušným úřadem.
- 4) K prodloužení platnosti osvědčení po uplynutí platnosti musí dálkově řídicí pilot splnit podmínky odstavce 2.

UAS.STS-01.030 Povinnosti provozovatele bezpilotních systémů

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

- 1) vypracuje provozní příručku obsahující prvky stanovené v dodatku 5;
- 2) vymeze provozní prostor a rezervu pro pokrytí rizika na zemi pro zamýšlený provoz, včetně kontrolované pozemní plochy pokrývající výčnělky na povrchu země jak v rámci prostoru, tak v rámci rezervy;
- 3) zajistí adekvátnost mimořádných a nouzových postupů prostřednictvím některého z těchto opatření:
 - a) specializovaných letových zkoušek;
 - b) simulace za předpokladu, že reprezentativnost prostředků letové simulace je vhodná pro zamýšlený účel;
- 4) vytvoří účinný pohotovostní plán nouzové reakce (ERP) vhodný pro daný provoz, který zahrnuje alespoň:
 - a) plán na omezení jakýchkoli stupňujících se účinků nouzové situace;
 - b) podmínky pro upozornění příslušných úřadů a organizací;
 - c) kritéria pro stanovení nouzové situace;
 - d) jasné vymezení povinností dálkově řídicího pilota (pilotů) a všech dalších pracovníků odpovědných za plnění povinností nezbytných pro provoz bezpilotních systémů;
- 5) zajistí, aby úroveň výkonnosti pro jakékoli externě poskytované služby nezbytné z hlediska bezpečnosti letu byla adekvátní pro zamýšlený provoz;
- 6) určí rozdělení úloh a odpovědností mezi provozovatelem a případně externím poskytovatelem (poskytovateli) služeb;
- 7) nahraje aktualizované informace do systému „geo-awareness“, jestliže je funkce v bezpilotním systému nainstalována, pokud to vyžaduje zeměpisná zóna pro bezpilotní systémy pro zamýšlené místo provozu;
- 8) před zahájením provozu zajistí kontrolovanou pozemní plochu, která je účinná a odpovídá minimálním vzdálenostem stanoveným v bodě UAS.STS-01.020 odst. 1 písm. c) bodě i) písm. C), a zajistí, aby probíhala koordinace s příslušnými úřady, je-li vyžadována;
- 9) zajistí, aby před zahájením provozu všechny osoby přítomné v kontrolované pozemní ploše:
 - a) byly informovány o rizicích provozu;

- b) obdržely instrukce nebo případně výcvik ohledně bezpečnostních pokynů a opatření stanovených provozovatelem bezpilotního systému v zájmu jejich ochrany a
 - c) výslovně souhlasily s účastí na provozu;
- 10) zajistí, aby:
- a) k bezpilotnímu systému bylo přiloženo odpovídající EU prohlášení o shodě, včetně odkazu na příslušnou třídu C5 nebo odkazu na třídu C3 a na soupravu příslušenství a aby
 - b) na bezpilotní letadlo nebo soupravu příslušenství byl připevněn štítek s označením třídy C5.

UAS.STS-01.040 Povinnosti dálkově řídicího pilota

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

- 1) před zahájením provozu bezpilotního systému ověří, zda jsou prostředky k ukončení letu bezpilotního letadla funkční, a zkontroluje, zda je přímá dálková identifikace aktivní a aktualizovaná;
- 2) během letu:
 - a) udržuje bezpilotní letadlo ve vizuálním dohledu a provádí důkladnou kontrolu vzdušného prostoru v okolí bezpilotního letadla s cílem zabránit jakémukoli riziku srážky s letadlem s posádkou na palubě. Dálkově řídicí pilot let přeruší, pokud takový provoz představuje riziko pro jiné letadlo, osoby, zvířata, životní prostředí nebo majetek;
 - b) pro účely písmene a) mu může být nápomocen pozorovatel bezpilotních letadel. V takovém případě je mezi dálkově řídicím pilotem a pozorovatelem bezpilotních letadel zřízena jasná a účinná komunikace;
 - c) je schopen udržet bezpilotní letadlo pod kontrolou, vyjma případů ztráty řídicího a ovládacího (C2) spojení;
 - d) provozuje současně vždy jen jedno bezpilotní letadlo;
 - e) neprovozuje bezpilotní letadlo z jedoucího vozidla;
 - f) nepředá kontrolu nad bezpilotním letadlem jiné řídicí jednotce;
 - g) provádí mimořádné postupy stanovené provozovatelem bezpilotního systému pro neobvyklé situace, včetně případů, kdy okolnosti dálkově řídicímu pilotu indikují, že by bezpilotní letadlo mohlo překročit meze letového zeměpisného prostoru, a
 - h) provádí nouzové postupy stanovené provozovatelem bezpilotního systému pro nouzové situace, včetně spuštění prostředků k ukončení letu, když okolnosti dálkově řídicímu pilotu indikují, že by bezpilotní letadlo mohlo překročit meze provozního prostoru.

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

1) Zkouška z teoretických znalostí

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

2) **Výcvik a hodnocení praktických dovedností**

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

Tabulka 1

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

Předmět	Oblasti, které mají být pokryty
a) Předletová příprava	<ul style="list-style-type: none"> i) Plánování provozu, posouzení vzdušného prostoru a posouzení rizik na místě. Je třeba zahrnout následující body: <ul style="list-style-type: none"> A) stanovení cílů zamýšleného provozu; B) ujištění, že vymezený provozní prostor a příslušné rezervy (např. rezerva pro pokrytí rizika na zemi) jsou vhodné pro zamýšlený provoz; C) vysledování překážek v provozním prostoru, které by mohly bránit zamýšlenému provozu; D) určení, zda nemohou být rychlost a/nebo směr větru ovlivněny topografií nebo překážkami v provozním prostoru; E) výběr příslušných údajů o informacích o vzdušném prostoru (včetně zeměpisných zón pro bezpilotní systémy), které mohou mít dopad na zamýšlený provoz; F) ujištění, že daný bezpilotní systém je vhodný pro zamýšlený provoz; G) ujištění, že vybrané užitečné zatížení je slčitelné s bezpilotním systémem použitým pro provoz; H) provedení nezbytných opatření k dodržení omezení a podmínek vztahujících se na provozní prostor a rezervy pro pokrytí rizika na zemi pro zamýšlený provoz v souladu s postupy provozní příručky pro příslušný scénář; I) provedení nezbytných postupů pro provoz v řízeném vzdušném prostoru, včetně protokolu pro komunikaci s řízením letového provozu a v případě potřeby získání letového povolení či pokynů; J) potvrzení, že jsou na místě všechny potřebné dokumenty pro zamýšlený provoz, a K) instruování všech účastníků o plánovaném provozu. ii) Předletová prohlídka a nastavení bezpilotního systému (včetně letových režimů a nebezpečí spojených se zdrojem elektrické energie). Je třeba zahrnout následující body: <ul style="list-style-type: none"> A) posouzení celkového stavu bezpilotního systému; B) zajištění, aby všechny odnímatelné konstrukční části bezpilotního systému byly řádně zajištěny; C) ujištění se, že konfigurace softwaru bezpilotního systému jsou kompatibilní; D) kalibrování nástrojů bezpilotního systému; E) identifikace všech nedostatků, které mohou ohrozit zamýšlený provoz; F) ujištění, že úroveň energie v baterii je dostatečná pro zamýšlený provoz; G) ujištění, že systém k ukončení letu bezpilotního systému a jeho aktivační systém jsou funkční; H) kontrola správného fungování řídicího a ovládacího spojení; I) aktivace funkce „geo-awareness“ a vložení příslušných informací do tohoto systému (je-li funkce „geo-awareness“ dostupná) a J) nastavení systémů omezení výšky a rychlosti (jsou-li dostupné). iii) Znalost základních úkonů, které mají být provedeny v případě nouzové situace, včetně problémů s bezpilotním systémem, nebo pokud během letu nastane nebezpečí kolize ve vzduchu.

Předmět	Oblasti, které mají být pokryty
b) Postupy za letu	<ul style="list-style-type: none"> i) Soustavné udržování účinného rozhledu a udržování bezpilotního letadla ve vizuálním dohledu, což zahrnuje: situační povědomí o poloze ve vztahu k provoznímu prostoru a ostatním uživatelům vzdušného prostoru, překážkám, terénu a osobám, které nejsou soustavně zapojeny. ii) Provádění přesných a řízených letových manévřů v různých výškách a vzdálenostech, které odpovídají příslušnému STS (včetně letu v manuálním režimu / režimu bez globálního družicového navigačního systému nebo rovnocenného systému, je-li namontován). Jsou provedeny alespoň tyto manévry: <ul style="list-style-type: none"> A) visení v jedné poloze (pouze pro rotorové letadlo); B) přechod do letu vpřed (pouze pro rotorové letadlo); C) stoupání a sestup z letu v hladině; D) obraty při letu v hladině; E) ovládání rychlosti při letu v hladině; F) opatření při nastalé poruše motoru/pohonného systému a G) vyhýbání (manévr) s cílem zabránit kolizi. iii) Monitorování stavu bezpilotního systému a omezení výdrže v reálném čase. Let za neobvyklých podmínek: <ul style="list-style-type: none"> A) zvládnutí částečného nebo úplného výpadku přívodu energie do pohonného systému bezpilotního letadla při zajištění bezpečnosti třetích stran na zemi; B) zvládnutí dráhy bezpilotních letadel v neobvyklých situacích; C) zvládnutí situace, kdy je porušeno zařízení pro určování polohy bezpilotních letadel; D) zvládnutí situace, kdy dojde k průniku nezúčastněné osoby do provozního prostoru nebo kontrolované pozemní plochy, a provedení vhodných opatření k zachování bezpečnosti; E) reakce a provedení vhodných nápravných opatření v situaci, kdy je pravděpodobné, že bezpilotní letadlo překročí meze letového zeměpisného prostoru (mimořádné postupy) a provozního prostoru (nouzové postupy), jak jsou stanoveny během letové přípravy; F) zvládnutí situace, kdy se letadlo blíží k provoznímu prostoru, a G) prokázání metody obnovení spojení po úmyslné (simulované) ztrátě řídicího a ovládacího spojení.
c) Poletové činnosti	<ul style="list-style-type: none"> i) Vypnutí a zabezpečení bezpilotního systému. ii) Poletová kontrola a zaznamenání veškerých příslušných údajů týkajících se celkového stavu bezpilotního systému (jeho systémů, konstrukčních částí a přívodu energie) a únavy posádky. iii) Provedení rozboru letu. iv) Určení situací, které vyžadují podání zprávy o události, a vyplnění požadované zprávy o události.

KAPITOLA II

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

UAS.STS-02.010 Obecná ustanovení

- 1) Během letu je bezpilotní letadlo udržováno ve vzdálenosti do 120 metrů od nejbližšího bodu povrchu země. Měření vzdáleností se odpovídajícím způsobem upraví podle zeměpisných znaků terénu, jako jsou roviny, kopce, hory.
- 2) Při provozování bezpilotních letadel ve vodorovné vzdálenosti do 50 m od umělé překážky vyšší než 105 m může být na žádost subjektu odpovědného za tuto překážku maximální výška provozu bezpilotních systémů zvýšena až na 15 m nad výškou překážky.

- 3) Maximální výška provozního prostoru nepřekročí 30 m nad maximální výškou povolenou v odstavcích 1 a 2.
- 4) Během letu nesmí bezpilotní letadlo přepravovat nebezpečné zboží.

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

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

- 1) v souladu s provozní příručkou uvedenou v bodě UAS.STS-02.030 odst. 1;
- 2) nad kontrolovanou pozemní plochou, která se v celém rozsahu nachází v řídce obydleném prostředí a jež zahrnuje:
 - a) letovou zeměpisnou oblast;
 - b) kontingenční oblast, jejíž vnější meze se nacházejí nejméně 10 m za mezí letové zeměpisné oblasti;
 - c) rezervu pro pokrytí rizika na zemi do vzdálenosti, která je přinejmenším stejná jako vzdálenost, kterou by s největší pravděpodobností bezpilotní letadlo urazilo po aktivaci prostředků k ukončení letu a kterou výrobce bezpilotního systému uvádí v pokynech výrobce, s přihlédnutím k provozním podmínkám v rámci omezení stanovených výrobcem bezpilotního systému;
- 3) v oblasti, kde je minimální letová dohlednost větší než 5 km;
- 4) tak, aby bezpilotní letadlo během vypouštění a návratu bezpilotního letadla letělo v dohledu dálkově řídicího pilota, pokud není návrat výsledkem nouzového ukončení letu;
- 5) není-li během provozu použit žádný pozorovatel vzdušného prostoru, tak, aby bezpilotní letadlo neletělo dále než 1 km od dálkově řídicího pilota, tak, aby bezpilotní letadlo sledovalo předem naprogramovanou dráhu letu, pokud není bezpilotní letadlo v provozu ve vizuálním dohledu dálkově řídicího pilota;
- 6) je-li během provozu použit jeden nebo více pozorovatelů vzdušného prostoru, splňuje všechny následující podmínky:
 - a) pozorovatelé vzdušného prostoru jsou rozmístěni tak, aby umožňovali adekvátní pokrytí provozního prostoru a okolního vzdušného prostoru s minimální letovou dohledností uvedenou v odstavci 3;
 - b) bezpilotní letadlo je provozováno ve vzdálenosti nejvýše 2 km od dálkově řídicího pilota;
 - c) bezpilotní letadlo je provozováno ve vzdálenosti nejvýše 1 km od pozorovatele vzdušného prostoru, který je nejbližší bezpilotnímu letadlu;
 - d) vzdálenost mezi kterýmkoli pozorovatelem vzdušného prostoru a dálkově řídicím pilotem nepřesahuje 1 km;
 - e) jsou k dispozici spolehlivé a účinné komunikační prostředky pro komunikaci mezi dálkově řídicím pilotem a pozorovatelem (pozorovateli) vzdušného prostoru;
- 7) dálkově řídicím pilotem, který je držitelem:
 - a) osvědčení o teoretických znalostech dálkově řídicího pilota pro provoz ve standardních scénářích vydaného příslušným úřadem nebo subjektem určeným příslušným úřadem členského státu;
 - b) akreditace na základě absolvování praktického výcviku pro STS-02 v souladu s doplňkem A k této kapitole a vydané:
 - A) subjektem, který předložil prohlášení o splnění požadavků v dodatku 3 a je uznaný příslušným úřadem členského státu, nebo
 - B) provozovatelem bezpilotních systémů, který předložil příslušnému úřadu členského státu registrace prohlášení o shodě s STS-02 a který předložil prohlášení o shodě s požadavky uvedenými v dodatku 3;
- 8) bezpilotním letadlem, které splňuje všechny následující podmínky:
 - a) je označeno jako letadlo třídy C6 a splňuje požadavky této třídy, jak jsou stanoveny v části 17 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945,
 - b) je provozováno s aktivním systémem, který zabraňuje tomu, aby bezpilotní letadlo porušilo letový zeměpisný prostor;
 - c) je provozováno s aktivními a aktualizovanými systémy přímé dálkové identifikace.

- 9) Dálkově řídicí pilot získá osvědčení o teoretických znalostech pro provoz ve standardních scénářích po:
 - a) absolvování on-line výcvikového kurzu a složení on-line zkoušky z teoretických znalostí podle bodu UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b) a
 - b) složení doplňkové zkoušky z teoretických znalostí stanovené příslušným úřadem nebo subjektem určeným příslušným úřadem členského státu v souladu s doplňkem A k této kapitole.
- 10) Toto osvědčení platí po dobu pěti let. Prodloužení platnosti během doby platnosti podléhá některé z následujících podmínek:
 - a) prokázání způsobilosti v souladu s odstavcem 9;
 - b) absolvování udržovacího výcviku zaměřeného na předměty teoretických znalostí, jak je stanoveno v odstavci 9, poskytovaného příslušným úřadem nebo subjektem stanoveným příslušným úřadem;
- 11) K prodloužení platnosti osvědčení po uplynutí platnosti musí dálkově řídicí pilot splnit podmínky odstavce 9.

UAS.STS-02.030 Povinnosti provozovatele bezpilotních systémů

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

- 1) vypracuje provozní příručku obsahující prvky stanovené v dodatku 5;
- 2) vymeze provozní prostor a rezervu pro pokrytí rizika na zemi pro zamýšlený provoz, včetně kontrolované pozemní plochy pokrývající výčnělky na povrchu země jak v rámci prostoru, tak v rámci rezervy;
- 3) zajistí adekvátnost mimořádných a nouzových postupů prostřednictvím některého z těchto opatření:
 - a) specializovaných letových zkoušek;
 - b) simulace za předpokladu, že reprezentativnost prostředků letové simulace je vhodná pro zamýšlený účel;
- 4) vytvoří účinný pohotovostní plán nouzové reakce (ERP) vhodný pro daný provoz, který zahrnuje alespoň:
 - a) plán na omezení stupňujících se účinků nouzové situace;
 - b) podmínky pro upozornění příslušných úřadů a organizací;
 - c) kritéria pro stanovení nouzové situace;
 - d) jasné vymezení povinností dálkově řídicího pilota (pilotů) a všech dalších pracovníků odpovědných za plnění povinností nezbytných pro provoz bezpilotních systémů;
- 5) zajistí, aby úroveň výkonnosti pro jakékoli externě poskytované služby nezbytné z hlediska bezpečnosti letu byla adekvátní pro zamýšlený provoz;
- 6) určí rozdělení úloh a odpovědností mezi provozovatelem a případně externím poskytovatelem (poskytovateli) služeb;
- 7) nahraje aktualizované informace do systému „geo-awareness“, jestliže je funkce v bezpilotním systému nainstalována, pokud to vyžaduje zeměpisná zóna pro bezpilotní systémy pro zamýšlené místo provozu;
- 8) před zahájením provozu zajistí, aby byla přijata vhodná opatření ke snížení rizika průniku nezúčastněné osoby do kontrolované pozemní plochy, která odpovídá minimální vzdálenosti stanovené v bodě UAS.STS-02.020 odst. 2, a zajistí, aby probíhala koordinace s příslušnými úřady, je-li vyžadována;
- 9) zajistí, aby před zahájením provozu všechny osoby přítomné v kontrolované pozemní ploše:
 - a) byly informovány o rizicích provozu;
 - b) obdržely instrukce a případně výcvik ohledně bezpečnostních pokynů a opatření stanovených provozovatelem bezpilotního systému v zájmu své ochrany a
 - c) výslovně souhlasily s účastí na provozu;
- 10) před zahájením provozu, pokud jsou použity pozorovatelé vzdušného prostoru:
 - a) zajistí správné umístění a počet pozorovatelů vzdušného prostoru podél zamýšlené dráhy letu;
 - b) ověří:
 - i) že viditelnost a plánovaná vzdálenost pozorovatele vzdušného prostoru jsou v přijatelných mezích, jak je stanoveno v provozní příručce;
 - ii) nepřítomnost potenciálních překážek v terénu pro každého z pozorovatelů vzdušného prostoru;
 - iii) že mezi zónami, které pokrývají jednotliví pozorovatelé vzdušného prostoru, nejsou mezery;

- iv) že je navázána komunikace s každým pozorovatelem vzdušného prostoru a že je účinná;
 - v) že pokud pozorovatelé vzdušného prostoru používají prostředky k určení polohy bezpilotního letadla, jsou tyto prostředky funkční a účinné;
 - c) zajistí, aby byli pozorovatelé vzdušného prostoru instruováni o zamýšlené dráze letu bezpilotních letadel a souvisejícím načasování;
- 11) zajistí, aby:
- a) k bezpilotnímu systému bylo přiloženo odpovídající EU prohlášení o shodě, včetně odkazu na třídu C6;
 - b) k bezpilotnímu letadlu byl připevněn štítek s označením třídy C6;

UAS.STS-02.040 Povinnosti dálkově řídicího pilota

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

- 1) před zahájením provozu bezpilotního systému:
 - a) nastaví programovatelný letový prostor bezpilotního letadla tak, aby setrvalo v letovém zeměpisném prostoru;
 - b) ověří funkčnost prostředků k ukončení letu a programovatelného provozního prostoru bezpilotního letadla a zkontroluje, zda je přímá dálková identifikace aktivní a aktuální;
- 2) během letu:
 - a) pokud nemá podporu pozorovatelů vzdušného prostoru, provádí důkladnou kontrolu vzdušného prostoru v okolí bezpilotního letadla s cílem zabránit jakémukoli riziku srážky s letadlem s posádkou na palubě. Dálkově řídicí pilot let přeruší, pokud takový provoz představuje riziko pro jiné letadlo, osoby, zvířata, životní prostředí nebo majetek;
 - b) je schopen udržet bezpilotní letadlo pod kontrolou, vyjma případů ztráty řídicího a ovládacího (C2) spojení;
 - c) provozuje současně vždy jen jedno bezpilotní letadlo;
 - d) neprovozuje bezpilotní letadlo z jedoucího vozidla;
 - e) nepředá kontrolu nad bezpilotním letadlem jiné řídicí jednotce;
 - f) včas informuje pozorovatele vzdušného prostoru, pokud jsou využíváni, o jakýchkoli odchylkách bezpilotního letadla od zamýšlené dráhy letu a souvisejícím načasování;
 - g) provádí mimořádné postupy stanovené provozovatelem bezpilotního systému pro neobvyklé situace, včetně případů, kdy okolnosti dálkově řídicímu pilotu indikují, že by bezpilotní letadlo mohlo překročit meze letového zeměpisného prostoru;
 - h) provádí nouzové postupy stanovené provozovatelem bezpilotního systému pro nouzové situace, včetně spuštění prostředků k ukončení letu, když okolnosti dálkově řídicímu pilotu indikují, že by bezpilotní letadlo mohlo překročit meze provozního prostoru.

UAS.STS-02.050 Povinnosti pozorovatele vzdušného prostoru

Pozorovatel vzdušného prostoru:

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

DOPLŇEK A: TEORETICKÉ ZNALOSTI A PRAKTICKÉ DOVEDNOSTI DÁLKOVĚ ŘÍDÍCÍHO PILOTA PRO STS-02

1. Zkouška z teoretických znalostí

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

2. Výcvik a hodnocení praktických dovedností

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

Tabulka 1

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

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

Dodatek 2

Prohlášení o provozu



Prohlášení o provozu

Ochrana údajů: Osobní údaje obsažené v tomto prohlášení zpracovává příslušný orgán podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů). Jejich zpracování probíhá za účelem výkonu, řízení a sledování činností dozoru podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947.

Potřebujete-li další informace týkající se zpracování vašich osobních údajů nebo přejete-li si uplatnit svá práva (např. na přístup k informacím nebo opravu nepřesných nebo neúplných údajů), obraťte se na kontaktní místo příslušného orgánu.

Žadatel má právo podat stížnost týkající se zpracování osobních údajů kdykoli u vnitrostátního dozorového úřadu pro ochranu údajů.

Registrační číslo provozovatele bezpilotního letadla	
--	--

Název provozovatele bezpilotního letadla	
--	--

Výrobce bezpilotního letadla	
------------------------------	--

Model bezpilotního letadla	
----------------------------	--

Výrobní číslo bezpilotního letadla	
------------------------------------	--

Tímto prohlašuji, že:

- splňuji veškerá platná ustanovení prováděcího nařízení (EU) 2019/947 a STS.x a
- pro každý let uskutečněný v rámci daného prohlášení bude zajištěno odpovídající pojistné krytí, pokud to vyžaduje právo Unie nebo vnitrostátní právo.

Datum		Podpis nebo jiné ověření	
-------	--	--------------------------	--

Dodatek 3

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

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

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

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


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

- 1) Subjekt uznaný příslušným úřadem nebo provozovatel bezpilotního systému zajistí jasné oddělení mezi činnostmi výcviku a jakoukoli jinou provozní činností, aby byla zaručena nezávislost hodnocení.
- 2) Subjekt uznaný příslušným úřadem nebo provozovatel bezpilotního systému je schopen adekvátně vykonávat technické a správní činnosti spojené s celým postupem plnění úkolů, což zahrnuje přiměřený počet pracovníků a používání zařízení a vybavení odpovídající danému úkolu.
- 3) Subjekt uznaný příslušným úřadem nebo provozovatel bezpilotního systému má odpovědného vedoucího, který odpovídá za zajištění toho, aby byly všechny úkoly prováděny v souladu s informacemi a postupy uvedenými v odstavci 8.
- 4) Pracovníci odpovědní za úkoly spojené s výcvikem praktických dovedností a hodnocením praktických dovedností:
 - a) jsou odborně způsobilí k výkonu těchto úkolů;
 - b) jsou nestranní a neúčastní se hodnocení, pokud mají pocit, že by mohla být ovlivněna jejich objektivita;
 - c) mají důkladné teoretické znalosti a zkušenosti s výcvikem praktických dovedností a uspokojivé znalosti požadavků na úkoly spojené s posuzováním praktických dovedností, které vykonávají, stejně jako odpovídající zkušenosti s těmito postupy;
 - d) jsou schopní zpracovávat prohlášení, záznamy a zprávy, které prokazují, že byla provedena příslušná hodnocení praktických dovedností, a vyvozovat z těchto hodnocení praktických dovedností závěry a
 - e) nesdělují žádné informace poskytnuté provozovatelem nebo dálkově řídicím pilotem žádné jiné osobě než příslušnému úřadu na jeho žádost.
- 5) Výcvik a hodnocení zahrnuje praktické dovednosti odpovídající tomu STS, pro který bylo vydáno prohlášení uvedené v doplňku A k příslušné kapitole.
- 6) Pro místa výcviku a hodnocení praktických dovedností se volí prostředí, které je reprezentativní pro podmínky STS.
- 7) Hodnocení praktických dovedností spočívá v průběžném vyhodnocování dálkově řídicího pilota-studenta.
- 8) Subjekt uznaný příslušným úřadem nebo provozovatel bezpilotního systému vypracuje po dokončení hodnocení praktických dovedností zprávu o hodnocení, která:
 - a) zahrnuje alespoň:
 - i) identifikační údaje dálkově řídicího pilota-studenta;

- ii) totožnost osoby odpovědné za hodnocení praktických dovedností;
 - iii) uvedení toho STS, pro který bylo provedeno hodnocení praktických dovedností;
 - iv) výsledky hodnocení pro každý úkon prováděný dálkově řídicím pilotem-studentem;
 - v) celkové hodnocení praktických dovedností týkající se odborné způsobilosti dálkově řídicího pilota-studenta a
 - vi) zpětnou vazbu z hodnocení praktických dovedností a případně pokyny týkající se oblastí, které je třeba zlepšit;
- b) je po vyplnění řádně podepsána osobou odpovědnou za posouzení praktických dovedností a opatřena datem a
- c) je uchovávána a zpřístupněna ke kontrole na žádost příslušného úřadu.
- 9) Akreditaci na základě absolvování výcviku praktických dovedností pro STS udělí dálkově řídicímu pilotu-studentovi subjekt uznaný příslušným úřadem nebo provozovatel bezpilotního systému, jestliže ze zprávy o hodnocení vyplývá, že dálkově řídicí pilot-student dosáhl uspokojivé úrovně praktických dovedností.
- 10) Vydání akreditace na základě splnění požadavků bodu 9 se oznámí příslušnému úřadu členského státu, v němž se výcvik a hodnocení praktických dovedností provádí, včetně identifikačních údajů o dálkově řídicím pilotu-studentovi, standardním scénáři, na který se akreditace vztahuje, datu vydání a identifikačních údajů subjektu uznaného příslušným úřadem členského státu nebo provozovatele bezpilotního systému, který akreditaci vydal.
- 11) Subjekt uznaný příslušným úřadem nebo provozovatel bezpilotního systému uvede v provozní příručce vypracované v souladu s dodatkem 5 samostatný oddíl s výčtem prvků výcviku, který zahrnuje:
- a) pracovníky určené k provádění výcviku a hodnocení praktických dovedností, včetně:
 - i) popisu odborné způsobilosti jednotlivých pracovníků;
 - ii) povinností a odpovědností pracovníků a
 - iii) organizačního schématu znázorňujícího příslušné řetězce odpovědnosti;
 - b) postupy a procesy používané při výcviku a hodnocení praktických dovedností, včetně výcvikových osnov pokrývajících praktické dovednosti odpovídající tomu STS, pro který je prohlášení učiněno, jak jsou vymezeny v doplňku A k příslušné kapitole;
 - c) popis bezpilotního systému a veškerého dalšího vybavení, nástrojů a prostředí, které byly použity při výcviku a hodnocení praktických dovedností, a
 - d) vzor zprávy o hodnocení.
-

Dodatek 4

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

 <p style="text-align: center;">STS-x</p> <p style="text-align: center;">Prohlášení provozovatelů bezpilotního systému, kteří zamýšlí poskytovat výcvik a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů</p>			
<p>Ochrana údajů: Osobní údaje obsažené v tomto prohlášení zpracovává příslušný orgán podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů). Jejich zpracování probíhá za účelem výkonu, řízení a sledování činností dozoru podle nařízení Komise (EU) 2019/947.</p> <p>Potřebujete-li další informace týkající se zpracování vašich osobních údajů nebo přejete-li si uplatnit svá práva (např. na přístup k informacím nebo opravu nepřesných nebo neúplných údajů), obraťte se na kontaktní místo příslušného orgánu.</p> <p>Žadatel má právo podat stížnost týkající se zpracování osobních údajů kdykoli u vnitrostátního dozorového úřadu pro ochranu údajů.</p>			
Registrační číslo provozovatele bezpilotního letadla			
Název provozovatele bezpilotního letadla			
<p>Tímto prohlašuji, že:</p> <ul style="list-style-type: none"> — jsem předložil prohlášení o provozu pro STS-x; — splňuji požadavky stanovené v dodatku 3 přílohy prováděcího nařízení (EU) 2019/947 a — při provozu bezpilotního systému v rámci výcviku pro STS.x splňuji všechna příslušná ustanovení prováděcího nařízení (EU) 2019/947, včetně požadavků na provoz v STS.x 			
Datum		Podpis nebo jiné ověření	

Dodatek 5

Provozní příručka pro standardní scénář


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

- 1) uvedení toho, že provozní příručka vyhovuje příslušným požadavkům tohoto nařízení a prohlášení a že obsahuje pokyny, které musí dodržovat pracovníci zapojení do letového provozu;
- 2) podpis odpovědného vedoucího pracovníka nebo provozovatele bezpilotního systému v případě, že se jedná o fyzickou osobu;
- 3) celkový popis organizace provozovatele bezpilotního systému;
- 4) popis koncepce provozu, včetně alespoň:
 - a) povahy a popisu činností prováděných během provozu bezpilotních systémů a zjištěná související rizika;
 - b) provozního prostředí a zeměpisné oblasti zamýšleného provozu, včetně:
 - i) vlastností oblasti, která má být přelétávána, z hlediska hustoty obyvatelstva, topografie, překážek atd.;
 - ii) vlastností vzdušného prostoru, který má být použit;
 - iii) okolních podmínek zahrnujících alespoň počasí a elektromagnetické prostředí;
 - iv) vymezení provozního prostoru a rezerv pro pokrytí rizik pokrývajících rizika na zemi i ve vzduchu;
 - c) použitých technických prostředků a jejich hlavních charakteristik, výkonu a omezení, včetně bezpilotních systémů, externích systémů na podporu provozu bezpilotních systémů, zařízení atd.;
 - d) pracovníků potřebných pro zajištění provozu, včetně složení týmu, úkolů a odpovědností jeho členů, výběrových kritérií, požadavků na počáteční výcvik a pozdějších zkušeností a/nebo opakovacího výcviku;
- 5) pokyny k údržbě potřebné k udržení bezpilotního systému v bezpečném stavu, zahrnující případně pokyny k údržbě a požadavky výrobce bezpilotního systému;
- 6) provozní postupy, které jsou založeny na pokynech výrobce poskytnutých výrobcem bezpilotního systému a které zahrnují:
 - a) zvážení následujících opatření k minimalizaci lidských chyb:
 - i) jasné rozdělení a zadání úkolů a
 - ii) interní kontrolní seznam, který umožňuje zkontrolovat, zda zaměstnanci náležitě plní svěřené úkoly;
 - b) zvážení zhoršení stavu externích systémů podporujících provoz bezpilotního systému;
 - c) běžné postupy, které zahrnují alespoň:
 - i) předletovou přípravu a kontrolní seznamy, které pokrývají:
 - A) posouzení provozního prostoru a souvisejících rezerv (rezerv pro pokrytí rizika na zemi a případně rezerv pro pokrytí rizika ve vzduchu), včetně terénu a potenciálních potíží a překážek, které mohou snížit schopnost udržet bezpilotní letadlo ve vizuálním dohledu nebo provádění vizuální kontroly vzdušného prostoru, potenciálního přeletu osob, které nejsou zapojeny, a potenciálního přeletu kritické infrastruktury;
 - B) posouzení okolního prostředí a vzdušného prostoru, včetně blízkosti zeměpisných zón pro bezpilotní systémy a potenciálních činností ostatních uživatelů vzdušného prostoru;
 - C) podmínky prostředí vhodné pro provoz bezpilotního systému;
 - D) minimální počet pracovníků odpovědných za plnění úkolů nezbytných pro provoz bezpilotního systému, kteří jsou potřební k zajištění provozu, a jejich povinnosti;
 - E) požadované komunikační postupy mezi dálkově řídicím pilotem (piloty) a veškerými dalšími pracovníky odpovědnými za plnění úkolů nezbytných pro provoz bezpilotního systému a v případě potřeby s případnými vnějšími subjekty;
 - F) dodržování všech specifických požadavků příslušných úřadů v prostoru zamýšleného provozu, včetně požadavků týkajících se bezpečnosti, soukromí, ochrany údajů a životního prostředí a využívání radiofrekvenčního spektra;

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

Dodatek 6

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

STS-x			
		Prohlášení subjektu, který usiluje o uznání příslušným úřadem za účelem poskytování výcviku a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů	
<p>Ochrana údajů: Osobní údaje obsažené v tomto prohlášení zpracovává příslušný orgán podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů). Jejich zpracování probíhá za účelem výkonu, řízení a sledování činností dozoru podle nařízení (EU) 2019/947.</p> <p>Potřebujete-li další informace týkající se zpracování vašich osobních údajů nebo přejete-li si uplatnit svá práva (např. na přístup k informacím nebo opravu nepřesných nebo neúplných údajů), obraťte se na kontaktní místo příslušného orgánu.</p> <p>Žadatel má právo podat stížnost týkající se zpracování osobních údajů kdykoli u vnitrostátního dozorového úřadu pro ochranu údajů.</p>			
Identifikační údaje subjektu			
Jméno a příjmení, telefonní číslo a e-mailová adresa odpovědné osoby			
<p>Tímto prohlašuji, že:</p> <ul style="list-style-type: none"> — splňuji požadavky stanovené v dodatku 3 přílohy nařízení (EU) 2019/947 a — při provozu bezpilotního systému v rámci výcviku pro STS.x splňuji všechna příslušná ustanovení nařízení (EU) 2019/947, včetně požadavků na provoz v STS.x 			
Datum		Podpis nebo jiné ověření	