II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2020/1058

z 27. apríla 2020,

ktorým sa mení delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/945, pokiaľ ide o zavedenie dvoch nových tried bezpilotných leteckých systémov

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a najmä na jeho články 58 a 61,

keďže:

(1) Na bezpilotné letecké systémy (ďalej len „UAS“), ktorých prevádzka predstavuje nízke riziko a v prípade ktorých môže prevádzkovateľ UAS predložiť vyhlásenie na základe štandardného scenára uvedeného v dodatku 1 k prílohe k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/947 ([2]), by sa nemali vzťahovať štandardné letecké postupy dodržiavania pravidiel. Pri takýchto UAS by sa mala použiť možnosť stanoviť harmonizačné právne predpisy Únie v zmysle článku 56 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2018/1139. Preto treba stanoviť požiadavky na riešenie rizík spojených s prevádzkou uvedených UAS, a to pri plnom zohľadnení ostatných platných harmonizačných právnych predpisov Únie. V dôsledku toho by sa mali vytvoriť dve nové odlišné triedy UAS, ktoré sa vyznačujú odlišnými súbormi požiadaviek na riešenie rôznych rizík. Kapitola II delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2019/945 ([3]) by sa preto mala vzťahovať na tieto nové triedy.

(2) UAS, ktoré sa majú používať podľa štandardných scenárov vymedzených v dodatku 1 k prílohe k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/947, by mali spĺňať požiadavky na výrobok vymedzené v kapitole II delegovaného nariadenia (EÚ) 2019/945, a preto by sa mali vyňať z rozsahu pôsobnosti kapitoly III.

(3) Uvedené požiadavky by mali spĺňať základné požiadavky stanovené v článku 55 nariadenia (EÚ) 2018/1139, najmä pokiaľ ide o špecifické vlastnosti a funkcie potrebné na zmiernenie rizík týkajúcich sa bezpečnosti letu, súkromia a ochrany osobných údajov, bezpečnostnej ochrany alebo životného prostredia vyplývajúcich z prevádzky uvedených UAS.

(4) Pokiaľ výrobcovia uvádzajú UAS na trh s cieľom sprístupniť ich na prevádzku podľa pravidiel a podmienok vzťahujúcich sa na „otvorenú“ kategóriu alebo podľa prevádzkového vyhlásenia, a teda umiestňujú na ne identifikačný štítok triedy, mali by zabezpečiť súlad UAS s požiadavkami danej triedy. Rovnako, pokiaľ výrobcovia uvádzajú na trh súpravy príslušenstva, ktoré menia UAS triedy C3 na UAS triedy C5, mali by zabezpečiť súlad UAS vybaveného súpravami príslušenstva so všetkými požiadavkami triedy C5.

([1]) Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/947 z 24. mája 2019 o pravidlách a postupoch prevádzky bezpilotných lietadiel (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2019, s. 45).

([3]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/945 z 12. marca 2019 o bezpilotných leteckých systémoch a o prevádzkovateľoch bezpilotných leteckých systémov z tretích krajín (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2019, s. 1).

(5) Všetky UAS prevádzkované v osobitnej kategórii by mali byť vybavené diaľkovým identifikačným systémom, aby sa podporila diaľková identifikácia ako jeden z prvkov potrebných na fungovanie systému U-space, ktorý je v štádiu vývoja.

(6) Tie UAS, ktoré sú prevádzkované v osobitnej kategórii a nemusia byť registrované v súlade s článkom 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947, by mali mať jedinečné sériové číslo, pokiaľ nie sú súkromne vyrobené.

(7) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú založené na stanovisku č. 05/2019 ([4]), ktoré vydala Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA) v súlade s článkom 76 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Zmeny delegovaného nariadenia (EÚ) 2019/945

Delegované nariadenie (EÚ) 2019/945 sa mení takto:

1. V článku 1 sa odsek 2 nahrádza takto:

„Stanovujú sa v ňom aj pravidlá týkajúce sa sprístupnenia na trhu pre UAS a súpravy príslušenstva a modulov na diaľkovú identifikáciu a ich voľného pohybu v Únii.“;

2. V článku 2 sa odseky 1 a 2 nahrádzajú takto:

„1. Kapitola II tohto nariadenia sa vzťahuje na tieto výrobky:

a) UAS určené na prevádzku podľa pravidiel a za podmienok platných pre „otvorenú“ kategóriu prevádzky UAS alebo pre prevádzkové vyhlásenie v rámci „osobitnej“ kategórie prevádzky UAS v zmysle nariadenia (EÚ) 2019/947, s výnimkou súkromne vyrobených UAS, a označené identifikačným štítkom triedy podľa častí 1 až 5, 16 a 17 prílohy k tomuto nariadeniu, na ktorom sa uvádza, do ktorej zo siedmich tried UAS uvedených vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2019/947 daný UAS patrí;

b) súpravy príslušenstva triedy C5 podľa časti 16;

c) moduly na diaľkovú identifikáciu podľa časti 6 prílohy k tomuto nariadeniu.

2. Kapitola III tohto nariadenia sa vzťahuje na UAS prevádzkované podľa pravidiel a podmienok platných pre „osvedčenú“ a „osobitnú“ kategóriu prevádzky UAS v zmysle vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 okrem prípadov, keď sú prevádzkované na základe vyhlásenia.“;

3. V článku 3 sa dopĺňajú tieto body 38, 39 a 40:

„38. ‚riadiaca jednotka‘ (‚CU‘) je vybavenie alebo systém vybavenia na diaľkové ovládanie bezpilotného lietadla, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 32 nariadenia (EÚ) 2018/1139, ktoré podporujú kontrolu alebo monitorovanie bezpilotných lietadiel počas akejkoľvek fázy letu s výnimkou akejkoľvek infraštruktúry na podporu služby riadiaceho a ovládacieho spoja (C2);

39. ‚služba spoja C2‘ je komunikačná služba poskytovaná treťou stranou, ktorá zabezpečuje riadenie a ovládanie medzi bezpilotným lietadlom a jednotkou CU;“

40. ‚noc‘ sú hodiny medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania, ako sa vymedzuje vo vykonávacom nariadení (EÚ) č. 923/2012 (*).

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012, s. 1).“

4. Názov kapitoly II sa nahrádza takto:

„UAS určené na prevádzku v ‚otvorenej‘ kategórii alebo v ‚osobitnej‘ kategórii podľa prevádzkového vyhlásenia, súpravy príslušenstva označené identifikačným štítkom triedy a moduly na diaľkovú identifikáciu“.

([4]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions.

5. V článku 4 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Výrobky uvedené v článku 2 ods. 1 musia spĺňať požiadavky stanovené v častiach 1 až 6, 16 a 17 prílohy."

6. V článku 5 sa dopĺňa tento odsek 3:

„3. Článok 4 ods. 1 až 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1020 sa uplatňuje od 16. júla 2021."

7. V článku 6 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Pri uvádzaní svojich výrobkov na trh Únie výrobcovia zabezpečia, že sú projektované a vyrobené v súlade s požiadavkami stanovenými v častiach 1 až 6, 16 a 17 prílohy."

8. V článku 6 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Výrobcovia vypracujú technickú dokumentáciu stanovenú v článku 17 a vykonajú alebo nechajú externe vykonať príslušný postup posudzovania zhody uvedený v článku 13.

Ak sa týmto postupom posudzovania zhody preukáže, že výrobok je v súlade s požiadavkami stanovenými v častiach 1 až 6, 16 a 17 prílohy, výrobcovia vypracujú EÚ vyhlásenie o zhode a na výrobok umiestnia označenie CE."

9. V článku 6 sa odsek 5 nahrádza takto:

„5. Výrobcovia UAS zabezpečia, aby bolo na bezpilotnom lietadle v zmysle rozhodnutia 768/2008/ES umiestnené typové číslo a jedinečné sériové číslo, ktoré umožnia jeho identifikáciu, a aby bolo v náležitých prípadoch v súlade s požiadavkami vymedzenými v príslušných častiach 2 až 4, 16 a 17 prílohy. Výrobcovia súprav príslušenstva triedy C5 zabezpečia, aby bolo na súpravách typové číslo a jedinečné sériové číslo, ktoré umožnia ich identifikáciu. Výrobcovia modulov na diaľkovú identifikáciu zabezpečia, aby bolo na týchto moduloch umiestnené typové číslo a jedinečné sériové číslo, ktoré umožnia ich identifikáciu, a aby boli v súlade s požiadavkami vymedzenými v časti 6 prílohy. Výrobcovia vo všetkých prípadoch zabezpečia, aby bolo jedinečné sériové číslo pripojené aj na EÚ vyhlásení o zhode alebo na zjednodušenom EÚ vyhlásení o zhode, ako sa uvádza v článku 14."

10. V článku 6 sa odsek 7 nahrádza takto:

„7. Výrobcovia zabezpečia, aby boli k výrobku priložené pokyny výrobcu a informácie požadované v častiach 1 až 6, 16 a 17 prílohy v jazyku, ktorý je podľa určenia dotknutého členského štátu ľahko zrozumiteľný pre spotrebiteľov a ďalších koncových používateľov. Tieto pokyny výrobcu a informácie, ako i každé označenie musia byť jasné, zrozumiteľné a čitateľné."

11. V článku 6 sa dopĺňa tento odsek 11:

„Pri uvádzaní na trh UAS triedy C5 alebo C6 alebo modulu triedy C5 výrobcovia o tom informujú orgán dohľadu nad trhom členského štátu, v ktorom majú svoje hlavné miesto podnikania.";

12. V článku 8 ods. 2 sa druhý pododsek nahrádza takto:

„Ak sa dovozca domnieva alebo má dôvod sa domnievať, že výrobok nespĺňa požiadavky stanovené v častiach 1 až 6, 16 a 17 prílohy, neuvedie výrobok na trh, kým ich nebude spĺňať. Okrem toho ak výrobok predstavuje riziko pre zdravie a bezpečnosť spotrebiteľov a tretích strán, dovozca o tom informuje výrobcu a príslušné vnútroštátne orgány."

13. V článku 8 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Dovozcovia zabezpečia, aby boli k výrobku priložené pokyny výrobcu a informácie požadované v častiach 1 až 6, 16 a 17 prílohy v jazyku, ktorý je podľa určenia dotknutého členského štátu ľahko zrozumiteľný pre spotrebiteľov a ďalších koncových používateľov. Tieto pokyny výrobcu a informácie, ako i každé označenie musia byť jasné, zrozumiteľné a čitateľné."

14. V článku 8 sa dopĺňa tento odsek 10:

„10. Pri uvádzaní na trh UAS triedy C5 alebo C6 alebo modulu triedy C5 dovozcovia o tom informujú orgán dohľadu nad trhom členského štátu, v ktorom majú svoje hlavné miesto podnikania."

15. V článku 9 ods. 2 sa prvé dva pododseky nahrádzajú takto:

„2. Pred sprístupnením výrobku na trhu distribútori overia, či je na výrobku umiestnené označenie CE, prípadne identifikačný štítok triedy bezpilotného lietadla a označenie hladiny akustického výkonu, či sú k nemu priložené dokumenty uvedené v článku 6 ods. 7 a 8, a či výrobca a dovozca splnili požiadavky stanovené v článku 6 ods. 5 a 6 a v článku 8 ods. 3.

Distribútori zabezpečia, aby boli k výrobku priložené pokyny výrobcu a informácie požadované v častiach 1 až 6, 16 a 17 prílohy v jazyku, ktorý je podľa určenia dotknutého členského štátu ľahko zrozumiteľný pre spotrebiteľov a ďalších koncových používateľov. Tieto pokyny výrobcu a informácie, ako i každé označenie musia byť jasné, zrozumiteľné a čitateľné.“

16. Článok 12 sa nahrádza takto:

„O výrobku, ktorý je v zhode s harmonizovanými normami alebo časťami harmonizovaných noriem, na ktoré sa odkazy uverejnili v Úradnom vestníku Európskej únie, sa predpokladá, že spĺňa požiadavky, na ktoré sa tieto normy alebo ich časti vzťahujú a ktoré sú stanovené v častiach 1 až 6, 16 a 17 prílohy.“

17. V článku 13 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Výrobca vykoná posúdenie zhody výrobku s použitím jedného z nasledujúcich postupov s cieľom stanoviť jeho súlad s požiadavkami stanovenými v častiach 1 až 6, 16 a 17 prílohy. Pri posudzovaní zhody sa zohľadňujú všetky zamýšľané a predvídateľné prevádzkové podmienky.“

18. V článku 13 ods. 2 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) vnútorná kontrola výroby (stanovená v časti 7 prílohy) pri posudzovaní súladu výrobku s požiadavkami stanovenými v častiach 1, 5, 6, 16 alebo 17 prílohy pod podmienkou, že výrobca uplatnil harmonizované normy, na ktoré sa odkazy uverejnili v *Úradnom vestníku Európskej únie*, pri všetkých požiadavkách, pre ktoré takéto normy existujú;“.

19. V článku 14 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. V EÚ vyhlásení o zhode uvedenom v článku 6 ods. 8 sa uvedie, že sa preukázal súlad výrobku s požiadavkami stanovenými v častiach 1 až 6, 16 a 17 prílohy, a v prípade UAS sa uvedie jeho trieda.“

20. V článku 16 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Identifikačný štítok triedy bezpilotného lietadla sa umiestni viditeľne, čitateľne a nezmazateľne na bezpilotné lietadlo, alebo prípadne na každé príslušenstvo súpravy príslušenstva triedy C5, a jeho obal a musí mať výšku aspoň 5 mm. Zakazuje sa umiestňovať na výrobok označenia, znaky alebo nápisy, ktoré by mohli tretie strany zavádzať, pokiaľ ide o význam alebo podobu identifikačného štítku triedy.“

21. V článku 17 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Technická dokumentácia musí obsahovať všetky príslušné údaje a podrobnosti o prostriedkoch, ktoré výrobca použil s cieľom zabezpečiť zhodu výrobku s požiadavkami stanovenými v častiach 1 až 6, 16 a 17 prílohy. Musí obsahovať aspoň prvky stanovené v časti 10 prílohy.“

22. V článku 17 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Ak technická dokumentácia nie je v súlade s odsekmi 1, 2 alebo 3 tohto článku, orgán dohľadu nad trhom môže požiadať výrobcu alebo dovozcu, aby na svoje náklady v stanovenej lehote nechali vykonať skúšku orgánom, ktorý je pre orgán dohľadu nad trhom prijateľný, s cieľom overiť súlad výrobku s požiadavkami stanovenými v častiach 1 až 6, 16 a 17 prílohy, ktoré sa naň vzťahujú.“

23. V článku 30 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Ak notifikovaná osoba zistí, že výrobca nespĺňa požiadavky stanovené v častiach 1 až 6, 16 a 17 prílohy alebo v zodpovedajúcich harmonizovaných normách alebo iných technických špecifikáciách, požiada výrobcu, aby prijal primerané nápravné opatrenia, a nevydá certifikát EÚ skúšky typu ani schválenie systému kvality.“

24. V článku 36 ods. 1 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„1. Ak orgány dohľadu nad trhom jedného členského štátu majú dostatočný dôvod sa domnievať, že výrobok predstavuje riziko pre zdravie alebo bezpečnosť ľudí, alebo pre iné aspekty ochrany verejného záujmu, na ktoré sa vzťahuje táto kapitola, vykonajú hodnotenie dotknutého výrobku vo vzťahu k všetkým uplatniteľným požiadavkám stanoveným v tejto kapitole. Príslušné hospodárske subjekty musia na uvedený účel podľa potreby spolupracovať s orgánmi dohľadu nad trhom.“

25. Názov kapitoly III sa nahrádza takto:

„Požiadavky na UAS prevádzkované v „osvedčenej“ a „osobitnej“ kategórii okrem prípadov, keď sa prevádzkujú na základe vyhlásenia“.

26. Článok 40 sa nahrádza takto:

„Článok 40

Požiadavky na UAS prevádzkované v „osvedčenej“ a „osobitnej“ kategórii okrem prípadov, keď sa prevádzkujú na základe vyhlásenia.

1. Projektovanie, výroba a údržba UAS podliehajú osvedčovaniu, ak UAS spĺňa ktorúkoľvek z týchto podmienok:

   a) má typický rozmer najmenej 3 m a je určený na prevádzku nad zhromaždeniami ľudí;

   b) je určený na prepravu osôb;

   c) je určený na prepravu nebezpečného tovaru a vyžaduje vysokú úroveň odolnosti s cieľom zmierniť riziká pre tretie strany v prípade nehody;

   d) je určený na používanie v „osobitnej“ kategórii prevádzky v zmysle článku 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 a v prevádzkovom povolení, ktoré má vydať príslušný orgán v nadväznosti na posúdenie rizika stanovené v článku 11 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947, sa uvádza, že riziko prevádzky nemožno primerane zmierniť bez osvedčenia UAS.

2. UAS podliehajúci osvedčovaniu musí spĺňať platné požiadavky stanovené v nariadení Komisie (EÚ) č. 748/2012, nariadení Komisie (EÚ) 2015/640 a nariadení Komisie (EÚ) č. 1321/2014.

3. Pokiaľ nie je potrebné osvedčenie v súlade s odsekom 1, UAS používaný v „osobitnej“ kategórii musí mať technické spôsobilosti stanovené v prevádzkovom povolení, ktoré vydal príslušný orgán, alebo podľa vymedzenia v osvedčení prevádzkovateľa ľahkého UAS (LUC) v zmysle časti C prílohy k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/947.

4. Pokiaľ nie sú súkromne vyrobené, všetky UAS, ktoré nepodliehajú registrácii v súlade s článkom 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947, musia mať jedinečné sériové číslo, ktoré je v súlade s normou ANSI/CTA-2063-A-2019, Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019.

5. Každé bezpilotné lietadlo určené na prevádzku v „osobitnej“ kategórii a vo výške menej ako 120 metrov musí byť vybavené diaľkovým identifikačným systémom, ktorý umožňuje:

   a) odosielanie registračného čísla prevádzkovateľa UAS požadovaného v súlade s článkom 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 a akéhokoľvek ďalšieho čísla uvedeného v registračnom systéme. Systém musí vykonať kontrolu konzistentnosti, ktorou sa overí integrita celého reťazca poskytnutého prevádzkovateľovi UAS v čase registrácie. V prípade nekonzistentnosti zašle systém UAS prevádzkovateľovi UAS chybové hlásenie;

   b) pravidelný prenos minimálne nasledujúcich údajov v reálnom čase počas celého trvania letu tak, aby ich mohli prijímať existujúce mobilné zariadenia:

      i) registračné číslo prevádzkovateľa UAS a overovací kód, ktorý poskytol členský štát počas procesu registrácie, pokiaľ kontrola konzistentnosti vymedzená v písmene a) nebola úspešná;

      ii) jedinečné sériové číslo bezpilotného lietadla, ktoré je v súlade s odsekom 4, alebo, ak je bezpilotné lietadlo súkromne vyrobené, jedinečné sériové číslo modulu, ako sa uvádza v časti 6 prílohy;

      iii) časová pečiatka, geografická poloha bezpilotného lietadla a jeho výška nad povrchom alebo bodom vzletu;

iv) kurz trate meraný v smere hodinových ručičiek od skutočného severu a rýchlosť bezpilotného lietadla nad povrchom;

v) geografická poloha pilota na diaľku;

vi) údaj o núdzovom stave UAS;

c) obmedziť schopnosť neoprávnene zasahovať do funkčnosti systému priamej diaľkovej identifikácie.“

27. Príloha k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2019/945 sa nahrádza prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 27. apríla 2020

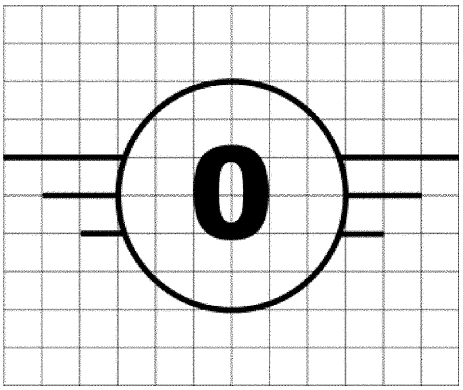
Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

ČASŤ 1

Požiadavky na bezpilotný letecký systém triedy C0

UAS triedy C0 je na bezpilotnom lietadle označený týmto identifikačným štítkom triedy:



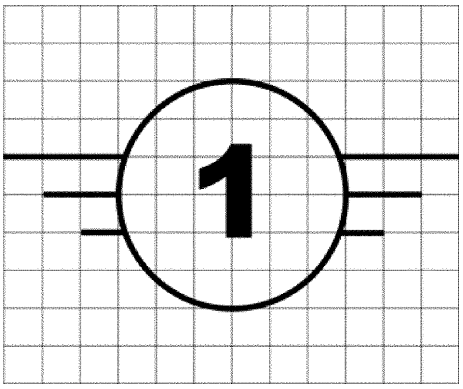
UAS triedy C0 musí spĺňať tieto podmienky:

1. maximálna vzletová hmotnosť (MTOM) neprekračuje 250 g (vrátane užitočného zaťaženia);
2. maximálna rýchlosť pri horizontálnom lete je 19 m/s;
3. maximálna dosiahnuteľná výška nad bodom vzletu je obmedzená na 120 m;
4. pilot na diaľku ho môže podľa pokynov výrobcu bezpečne ovládať, pokiaľ ide o stabilitu, manévrovateľnosť a výkon riadiaceho a ovládacieho spoja, podľa potreby za všetkých predpokladaných prevádzkových podmienok vrátane zlyhania jedného alebo prípadne viacerých systémov;
5. je navrhnutý a skonštruovaný tak, aby sa počas prevádzky minimalizovalo zranenie ľudí, a aby nemal ostré hrany, pokiaľ to nie je technicky nevyhnutné vzhľadom na správnu konštrukčnú a výrobnú prax. Ak je bezpilotné lietadlo vybavené vrtuľami, musí byť navrhnuté tak, aby sa obmedzilo riziko prípadného zranenia spôsobeného listami vrtule;
6. je poháňaný výlučne elektrinou;
7. ak je vybavený režimom navádzania a keď je táto funkcia zapnutá, jeho vzdialenosť od pilota na diaľku nepresahuje 50 m, a pilotovi na diaľku umožňuje opätovne získať kontrolu nad bezpilotným lietadlom;
8. uvádza sa na trh s pokynmi výrobcu, ktoré obsahujú tieto prvky:
   a) vlastnosti bezpilotného lietadla, okrem iného:
      — trieda bezpilotného lietadla,
      — hmotnosť bezpilotného lietadla (s opisom referenčnej konfigurácie) a maximálna vzletová hmotnosť (MTOM),
      — všeobecné vlastnosti povolených užitočných zaťažení z hľadiska hmotnosti, rozmerov, rozhraní s bezpilotným lietadlom a iných možných obmedzení,
      — vybavenie a softvér na diaľkové ovládanie bezpilotného lietadla a
      — opis správania bezpilotného lietadla v prípade straty riadiaceho a ovládacieho spoja;
   b) jasné prevádzkové pokyny;
   c) prevádzkové obmedzenia (okrem iného meteorologické podmienky a denná/nočná prevádzka) a
   d) vhodný opis všetkých rizík súvisiacich s prevádzkou UAS prispôsobený veku používateľa;
9. zahŕňa informácie, ktoré zverejnila Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA), s platnými obmedzeniami a povinnosťami v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2019/947;
10. Body 4, 5 a 6 sa nevzťahujú na UAS, ktoré sú hračky v zmysle smernice 2009/48/ES o bezpečnosti hračiek.

ČASŤ 2

Požiadavky na bezpilotný letecký systém triedy C1

UAS triedy C1 je na bezpilotnom lietadle označený týmto identifikačným štítkom triedy:



UAS triedy C1 musí spĺňať tieto podmienky:

1. je vyrobený z materiálov a má výkonnostné a fyzické vlastnosti, ktoré zaručujú, že v prípade nárazu do ľudskej hlavy pri konečnej rýchlosti je energia prenesená na ľudskú hlavu menšia ako 80 J, prípadne musí mať MTOM nižšiu ako 900 g (vrátane užitočného zaťaženia);

2. maximálna rýchlosť pri horizontálnom lete je 19 m/s;

3. jeho maximálna dosiahnuteľná výška nad bodom vzletu je obmedzená na 120 m alebo je vybavený systémom, ktorý obmedzuje výšku nad povrchom alebo nad bodom vzletu na 120 m, resp. na hodnotu, ktorú si zvolí pilot na diaľku. Ak je táto hodnota voliteľná, pilot na diaľku musí mať počas letu jasné informácie o výške bezpilotného lietadla nad povrchom alebo nad bodom vzletu;

4. pilot na diaľku s primeranou spôsobilosťou v zmysle vymedzenia vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2019/947 ho môže podľa pokynov výrobcu bezpečne ovládať, pokiaľ ide o stabilitu, manévrovateľnosť a výkon riadiaceho a ovládacieho spoja, podľa potreby za všetkých predpokladaných prevádzkových podmienok vrátane zlyhania jedného alebo prípadne viacerých systémov;

5. má mechanickú pevnosť požadovanú pre bezpilotné lietadlo, vrátane každého potrebného bezpečnostného faktora, a v prípade potreby odolnosť voči namáhaniu, ktorému je vystavený počas používania, bez toho, aby došlo k poškodeniu alebo deformácii, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť letu;

6. je navrhnutý a skonštruovaný tak, aby sa počas prevádzky minimalizovalo zranenie ľudí, a aby bezpilotné lietadlo nemalo ostré hrany, pokiaľ to nie je technicky nevyhnutné vzhľadom na správnu konštrukčnú a výrobnú prax. Ak je bezpilotné lietadlo vybavené vrtuľami, musí byť navrhnuté tak, aby sa obmedzilo riziko prípadného zranenia spôsobeného listami vrtule;

7. v prípade straty riadiaceho a ovládacieho spoja má spoľahlivú a predvídateľnú metódu na obnovenie riadiaceho a ovládacieho spoja bezpilotného lietadla alebo, ak to nefunguje, na ukončenie letu tak, aby sa znížil vplyv na tretie strany vo vzduchu alebo na zemi;

8. pokiaľ nejde o bezpilotné lietadlo s pevnými krídlami, má zaručenú A-váženú hladinu akustického výkonu L_{WA} určenú podľa časti 13, ktorá nepresahuje úrovne stanovené v časti 15;

9. pokiaľ nejde o bezpilotné lietadlo s pevnými krídlami, má na bezpilotnom lietadle a/alebo jeho obale pripevnené označenie zaručenej A-váženej hladiny akustického výkonu podľa časti 14;

10. je poháňaný výlučne elektrinou;

11. má jedinečné sériové číslo, ktoré je v súlade s normou ANSI/CTA-2063-A-2019, Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019;

12. má priamu diaľkovú identifikáciu, ktorá:

    a) umožňuje odosielanie registračného čísla prevádzkovateľa UAS požadovaného v súlade s článkom 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 a akéhokoľvek ďalšieho čísla uvedeného v registračnom systéme. Systém musí vykonať kontrolu konzistentnosti, ktorou sa overí integrita celého reťazca poskytnutého prevádzkovateľovi UAS v čase registrácie. V prípade nekonzistentnosti vyšle systém UAS prevádzkovateľovi UAS chybové hlásenie;

    b) v reálnom čase počas celého trvania letu zabezpečuje priamy pravidelný prenos aspoň nasledujúcich údajov z bezpilotného lietadla prostredníctvom otvoreného a zdokumentovaného prenosového protokolu tak, aby sa dali priamo prijímať cez existujúce mobilné zariadenia v dosahu prenosu:

        i) registračné číslo prevádzkovateľa UAS a overovací kód, ktorý poskytol členský štát registrácie počas procesu registrácie, pokiaľ kontrola konzistentnosti vymedzená v písmene a) nebola úspešná;

        ii) jedinečné fyzické sériové číslo bezpilotného lietadla v súlade s bodom 11;

        iii) časová pečiatka, geografická poloha bezpilotného lietadla a jeho výška nad povrchom alebo bodom vzletu;

        iv) kurz trate meraný v smere hodinových ručičiek od skutočného severu a rýchlosť bezpilotného lietadla nad povrchom;

        v) geografická poloha pilota na diaľku, resp. ak táto nie je k dispozícii, bodu vzletu a

        vi) údaj o núdzovom stave UAS;

    c) obmedzuje schopnosť neoprávnene zasahovať do funkčnosti systému priamej diaľkovej identifikácie;

13. je vybavený georeferenčným výstražným systémom, ktorý poskytuje:

    a) rozhranie na načítanie a aktualizáciu údajov s informáciami o obmedzeniach vzdušného priestoru vzhľadom na polohu a výšku bezpilotného lietadla v závislosti od geografických zón UAS, ako sa vymedzuje v článku 15 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947, ktoré zabezpečuje, aby proces načítania alebo aktualizácie týchto údajov nenarúšal ich integritu a platnosť;

    b) výstrahu pre pilota na diaľku, keď sa zistí možné narušenie obmedzení vzdušného priestoru a

    c) informácie pre pilota na diaľku o stave bezpilotného lietadla, ako aj výstrahu, keď jeho polohovacie alebo navigačné systémy nedokážu zabezpečiť správne fungovanie georeferenčného výstražného systému;

14. ak má bezpilotné lietadlo funkciu, ktorá obmedzuje jeho prístup do určitých oblastí alebo pásiem vzdušného priestoru, daná funkcia musí plynulo komunikovať so systémom riadenia letu bezpilotného lietadla bez nepriaznivého vplyvu na bezpečnosť letu; keď táto funkcia zabráni bezpilotnému lietadlu vstúpiť do uvedených oblastí alebo pásiem vzdušného priestoru, pilot na diaľku o tom musí byť jasne informovaný;

15. keď je batéria bezpilotného lietadla alebo jeho riadiacej jednotky takmer vybitá, pilot na diaľku dostane jasné varovanie, aby mal dosť času na bezpečné pristátie bezpilotného lietadla;

16. je vybavený:

    a) svetlami pre ovládateľnosť bezpilotného lietadla; a

    b) aspoň jedným zeleným blikajúcim svetlom pre rozpoznateľnosť bezpilotného lietadla v noci, aby bolo umožnené osobe na zemi odlíšiť bezpilotné lietadlo od lietadla s posádkou;

17. ak je vybavený režimom navádzania a keď je táto funkcia zapnutá, jeho vzdialenosť od pilota na diaľku nepresahuje 50 m, a pilotovi na diaľku umožňuje opätovne získať kontrolu nad bezpilotným lietadlom;

18. uvádza sa na trh s pokynmi výrobcu, ktoré obsahujú tieto prvky:

    a) vlastnosti bezpilotného lietadla, okrem iného:

        — trieda bezpilotného lietadla,

        — hmotnosť bezpilotného lietadla (s opisom referenčnej konfigurácie) a maximálna vzletová hmotnosť (MTOM),

— všeobecné vlastnosti povolených užitočných zaťažení z hľadiska hmotnosti, rozmerov, rozhraní s bezpilotným lietadlom a iných možných obmedzení,

— vybavenie a softvér na diaľkové ovládanie bezpilotného lietadla,

— postupy odosielania registračného čísla prevádzkovateľa UAS do systému diaľkovej identifikácie,

— odkaz na prenosový protokol používaný na prenos systému priamej diaľkovej identifikácie,

— hladina akustického výkonu a

— opis správania bezpilotného lietadla v prípade straty dátového spojenia; a metóda na obnovenie riadiaceho a ovládacieho spoja bezpilotného lietadla;

–

b) jasné prevádzkové pokyny;

c) postup odosielania obmedzení vzdušného priestoru do georeferenčného výstražného systému;

d) pokyny na údržbu;

e) postupy riešenia problémov;

f) prevádzkové obmedzenia (okrem iného meteorologické podmienky a denná/nočná prevádzka) a

g) vhodný opis všetkých rizík súvisiacich s prevádzkou UAS;

19. zahŕňa informácie, ktoré zverejnila agentúra EASA, s platnými obmedzeniami a povinnosťami v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2019/947;

20. ak je vybavený sieťovým systémom diaľkovej identifikácie, musí:

a) umožňovať v reálnom čase počas celého trvania letu prenos aspoň nasledujúcich údajov z bezpilotného lietadla použitím otvoreného a zdokumentovaného prenosového protokolu tak, aby sa dali prijímať prostredníctvom siete:

i) registračné číslo prevádzkovateľa UAS a overovací kód, ktorý poskytol členský štát registrácie počas procesu registrácie, pokiaľ kontrola konzistentnosti vymedzená v písmene a) nebola úspešná;

ii) jedinečné sériové číslo bezpilotného lietadla v súlade s bodom 11;

iii) časová pečiatka, geografická poloha bezpilotného lietadla a jeho výška nad povrchom alebo bodom vzletu;

iv) kurz trate meraný v smere hodinových ručičiek od skutočného severu a rýchlosť bezpilotného lietadla nad povrchom;

v) geografická poloha pilota na diaľku, resp. ak táto nie je k dispozícii, bodu vzletu a

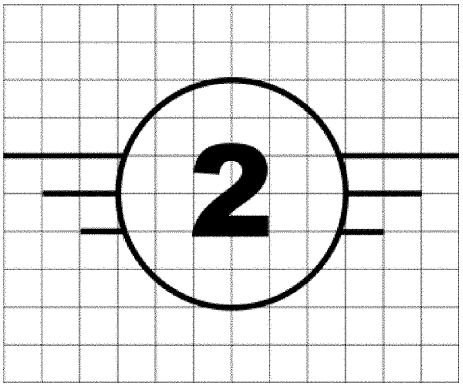
vi) údaj o núdzovom stave UAS;

b) obmedziť schopnosť neoprávnene zasahovať do funkčnosti systému priamej diaľkovej identifikácie.

ČASŤ 3

Požiadavky na bezpilotný letecký systém triedy C2

UAS triedy C2 je na bezpilotnom lietadle označený týmto identifikačným štítkom triedy:



UAS triedy C2 musí spĺňať tieto podmienky:

1. maximálna vzletová hmotnosť (MTOM) neprekračuje 4 kg (vrátane užitočného zaťaženia);

2. jeho maximálna dosiahnuteľná výška nad bodom vzletu je obmedzená na 120 m alebo je vybavený systémom, ktorý obmedzuje výšku nad povrchom alebo nad bodom vzletu na 120 m, resp. na hodnotu, ktorú si zvolí pilot na diaľku. Ak je táto hodnota voliteľná, pilot na diaľku musí mať počas letu jasné informácie o výške bezpilotného lietadla nad povrchom alebo nad bodom vzletu;

3. pilot na diaľku s primeranou spôsobilosťou v zmysle vymedzenia vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2019/947 ho môže podľa pokynov výrobcu bezpečne ovládať, pokiaľ ide o stabilitu, manévrovateľnosť a výkon riadiaceho a ovládacieho spoja, podľa potreby za všetkých predpokladaných prevádzkových podmienok vrátane zlyhania jedného alebo prípadne viacerých systémov;

4. má mechanickú pevnosť požadovanú pre bezpilotné lietadlo, vrátane každého potrebného bezpečnostného faktora, a v prípade potreby odolnosť voči namáhaniu, ktorému je vystavený počas používania, bez toho, aby došlo k poškodeniu alebo deformácii, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť letu;

5. v prípade pripútaného bezpilotného lietadla dĺžka kábla v ťahu nepresahuje 50 m a minimálna hodnota mechanickej pevnosti je:

   a) v prípade lietadla ťažšieho ako vzduch 10-krát väčšia ako hmotnosť tohto lietadla pri maximálnej hmotnosti;

   b) v prípade lietadla ľahšieho ako vzduch 4-krát väčšia ako sila vynaložená kombináciou maximálneho statického ťahu a aerodynamickej sily maximálnej povolenej rýchlosti vetra počas letu;

6. je navrhnutý a skonštruovaný tak, aby sa počas prevádzky minimalizovalo zranenie ľudí, a aby bezpilotné lietadlo nemalo ostré hrany, pokiaľ to nie je technicky nevyhnutné vzhľadom na správnu konštrukčnú a výrobnú prax. Ak je bezpilotné lietadlo vybavené vrtuľami, musí byť navrhnuté tak, aby sa obmedzilo riziko prípadného zranenia spôsobeného listami vrtule;

7. pokiaľ nie je pripútaný, v prípade straty riadiaceho a ovládacieho spoja má spoľahlivú a predvídateľnú metódu na obnovenie riadiaceho a ovládacieho spoja bezpilotného lietadla, alebo ak zlyhá, na ukončenie letu tak, aby sa znížil vplyv na tretie strany vo vzduchu alebo na zemi;

8. pokiaľ nie je pripútaný, je vybavený riadiacim a ovládacím spojom chráneným proti neoprávnenému prístupu k riadiacim a ovládacím funkciám;

9. pokiaľ nejde o lietadlo s pevnými krídlami, je vybavený nízkorýchlostným režimom, ktorý môže zvoliť pilot na diaľku a ktorý obmedzuje rýchlosť nad povrchom na maximálne 3 m/s;

10. pokiaľ nejde o bezpilotné lietadlo s pevnými krídlami, má zaručenú A-váženú hladinu akustického výkonu L_{WA} určenú podľa časti 13, ktorá nepresahuje úrovne stanovené v časti 15;

11. pokiaľ nejde o bezpilotné lietadlo s pevnými krídlami, má na bezpilotnom lietadle a/alebo jeho obale pripevnené označenie zaručenej A-váženej hladiny akustického výkonu podľa časti 14;

12. je poháňaný výlučne elektrinou;

13. má jedinečné sériové číslo, ktoré je v súlade s normou ANSI/CTA-2063-A-2019, Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019;

14. má priamu diaľkovú identifikáciu, ktorá:

   a) umožňuje odosielanie registračného čísla prevádzkovateľa UAS požadovaného v súlade s článkom 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 a akéhokoľvek ďalšieho čísla uvedeného v registračnom systéme. Systém musí vykonať kontrolu konzistentnosti, ktorou sa overí integrita celého reťazca poskytnutého prevádzkovateľovi UAS v čase registrácie. V prípade nekonzistentnosti vyšle systém UAS prevádzkovateľovi UAS chybové hlásenie;

   b) v reálnom čase počas celého trvania letu zabezpečuje priamy pravidelný prenos aspoň nasledujúcich údajov z bezpilotného lietadla prostredníctvom otvoreného a zdokumentovaného prenosového protokolu tak, aby sa dali priamo prijímať cez existujúce mobilné zariadenia v dosahu prenosu:

      i) registračné číslo prevádzkovateľa UAS a overovací kód, ktorý poskytol členský štát počas procesu registrácie, pokiaľ kontrola konzistentnosti vymedzená v písmene a) nebola úspešná;

      ii) jedinečné sériové číslo bezpilotného lietadla v súlade s bodom 13;

iii) časová pečiatka, geografická poloha bezpilotného lietadla a jeho výška nad povrchom alebo bodom vzletu;

iv) kurz trate meraný v smere hodinových ručičiek od skutočného severu a rýchlosť bezpilotného lietadla nad povrchom;

v) geografická poloha pilota na diaľku, resp. ak táto nie je k dispozícii, bodu vzletu a

vi) údaj o núdzovom stave UAS;

c) obmedzuje schopnosť neoprávnene zasahovať do funkčnosti systému priamej diaľkovej identifikácie;

15. je vybavený georeferenčným výstražným systémom, ktorý poskytuje:

a) rozhranie na načítanie a aktualizáciu údajov s informáciami o obmedzeniach vzdušného priestoru vzhľadom na polohu a výšku bezpilotného lietadla v závislosti od geografických zón UAS, ako sa vymedzuje v článku 15 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947, ktoré zabezpečuje, aby proces načítania alebo aktualizácie týchto údajov nenarúšal ich integritu a platnosť;

b) výstrahu pre pilota na diaľku, keď sa zistí možné narušenie obmedzení vzdušného priestoru a

c) informácie pre pilota na diaľku o stave bezpilotného lietadla, ako aj výstrahu, keď jeho polohovacie alebo navigačné systémy nedokážu zabezpečiť správne fungovanie georeferenčného výstražného systému;

16. ak má bezpilotné lietadlo funkciu, ktorá obmedzuje jeho prístup do určitých oblastí alebo pásiem vzdušného priestoru, daná funkcia musí plynulo komunikovať so systémom riadenia letu bezpilotného lietadla bez nepriaznivého vplyvu na bezpečnosť letu; keď táto funkcia zabráni bezpilotnému lietadlu vstúpiť do uvedených oblastí alebo pásiem vzdušného priestoru, pilot na diaľku o tom musí byť jasne informovaný;

17. keď je batéria bezpilotného lietadla alebo jeho riadiacej jednotky takmer vybitá, pilot na diaľku dostane jasné varovanie, aby mal dosť času na bezpečné pristátie bezpilotného lietadla;

18. je vybavený:

a) svetlami pre ovládateľnosť bezpilotného lietadla; a

b) aspoň jedným zeleným blikajúcim svetlom pre rozpoznateľnosť bezpilotného lietadla v noci, aby bolo umožnené osobe na zemi odlíšiť bezpilotné lietadlo od lietadla s posádkou;

19. uvádza sa na trh s pokynmi výrobcu, ktoré obsahujú tieto prvky:

a) vlastnosti bezpilotného lietadla, okrem iného:

— trieda bezpilotného lietadla,

— hmotnosť bezpilotného lietadla (s opisom referenčnej konfigurácie) a maximálna vzletová hmotnosť (MTOM),

— všeobecné vlastnosti povolených užitočných zaťažení z hľadiska hmotnosti, rozmerov, rozhraní s bezpilotným lietadlom a iných možných obmedzení,

— vybavenie a softvér na diaľkové ovládanie bezpilotného lietadla,

— postupy odosielania registračného čísla prevádzkovateľa UAS do systému diaľkovej identifikácie,

— odkaz na prenosový protokol používaný na prenos systému priamej diaľkovej identifikácie,

— hladina akustického výkonu a

— opis správania bezpilotného lietadla v prípade straty prepojenia velenia a riadenia a metódy na obnovenie riadiaceho a ovládacieho spoja bezpilotného lietadla a

–

b) jasné prevádzkové pokyny;

c) postup odosielania obmedzení vzdušného priestoru do georeferenčného výstražného systému;

d) pokyny na údržbu;

e) postupy riešenia problémov;

f) prevádzkové obmedzenia (okrem iného meteorologické podmienky a denná/nočná prevádzka) a

g) vhodný opis všetkých rizík súvisiacich s prevádzkou UAS;

20. zahŕňa informácie, ktoré zverejnila agentúra EASA, s platnými obmedzeniami a povinnosťami v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2019/947;

21. ak je vybavený sieťovým systémom diaľkovej identifikácie, musí:

a) zabezpečiť v reálnom čase počas celého trvania letu prenos aspoň nasledujúcich údajov z bezpilotného lietadla použitím otvoreného a zdokumentovaného prenosového protokolu tak, aby sa dali prijímať prostredníctvom siete:

i) registračné číslo prevádzkovateľa UAS a overovací kód, ktorý poskytol členský štát registrácie počas procesu registrácie, pokiaľ kontrola konzistentnosti vymedzená v ods. 14 písm. a) nebola úspešná;

ii) jedinečné sériové číslo bezpilotného lietadla v súlade s bodom 13;

iii) časová pečiatka, geografická poloha bezpilotného lietadla a jeho výška nad povrchom alebo bodom vzletu;

iv) kurz trate meraný v smere hodinových ručičiek od skutočného severu a rýchlosť bezpilotného lietadla nad povrchom;

v) geografická poloha pilota na diaľku, resp. ak táto nie je k dispozícii, bodu vzletu a

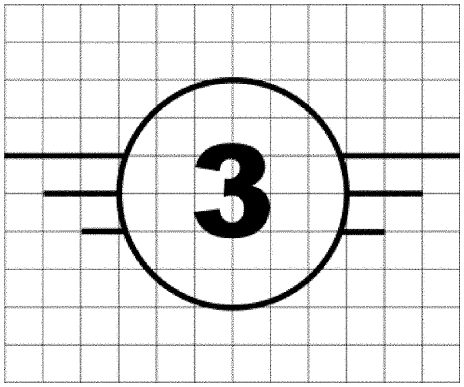
vi) údaj o núdzovom stave UAS;

b) obmedziť schopnosť neoprávnene zasahovať do funkčnosti systému priamej diaľkovej identifikácie.

ČASŤ 4

Požiadavky na bezpilotný letecký systém triedy C3

UAS triedy C3 je na bezpilotnom lietadle označený týmto identifikačným štítkom triedy:



UAS triedy C3 musí spĺňať tieto podmienky:

1. jeho MTOM je nižšia ako 25 kg (vrátane užitočného zaťaženia) a má typický rozmer menej ako 3 m;

2. jeho maximálna dosiahnuteľná výška nad bodom vzletu je obmedzená na 120 m alebo je vybavený systémom, ktorý obmedzuje výšku nad povrchom alebo nad bodom vzletu na 120 m, resp. na hodnotu, ktorú si zvolí pilot na diaľku. Ak je táto hodnota voliteľná, pilot na diaľku musí mať počas letu jasné informácie o výške bezpilotného lietadla nad povrchom alebo nad bodom vzletu;

3. pilot na diaľku s primeranou spôsobilosťou v zmysle vymedzenia vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2019/947 ho môže podľa pokynov výrobcu bezpečne ovládať, pokiaľ ide o stabilitu, manévrovateľnosť a výkon riadiaceho a ovládacieho spoja, podľa potreby za všetkých predpokladaných prevádzkových podmienok vrátane zlyhania jedného alebo prípadne viacerých systémov;

4. v prípade pripútaného bezpilotného lietadla dĺžka kábla v ťahu nepresahuje 50 m a minimálna hodnota mechanickej pevnosti je:

   a) v prípade lietadla ťažšieho ako vzduch 10-krát väčšia ako hmotnosť tohto lietadla pri maximálnej hmotnosti;

   b) v prípade lietadla ľahšieho ako vzduch 4-krát väčšia ako sila vynaložená kombináciou maximálneho statického ťahu a aerodynamickej sily maximálnej povolenej rýchlosti vetra počas letu;

5. pokiaľ nie je pripútaný, v prípade straty riadiaceho a ovládacieho spoja má spoľahlivú a predvídateľnú metódu na obnovenie riadiaceho a ovládacieho spoja bezpilotného lietadla, alebo ak zlyhá, na ukončenie letu tak, aby sa znížil vplyv na tretie strany vo vzduchu alebo na zemi;

6. pokiaľ nejde o bezpilotné lietadlo s pevnými krídlami, má na bezpilotnom lietadle a/alebo jeho obale v zmysle časti 14 pripevnené označenie zaručenej A-váženej hladiny akustického výkonu L_{WA} určenej podľa časti 13;

7. je poháňaný výlučne elektrinou;

8. má jedinečné sériové číslo, ktoré je v súlade s normou ANSI/CTA-2063-A-2019, Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019;

9. pokiaľ nie je pripútaný, má priamu diaľkovú identifikáciu, ktorá:

   a) umožňuje odosielanie registračného čísla prevádzkovateľa UAS požadovaného v súlade s článkom 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 a akéhokoľvek ďalšieho čísla uvedeného v registračnom systéme. Systém musí vykonať kontrolu konzistentnosti, ktorou sa overí integrita celého reťazca poskytnutého prevádzkovateľovi UAS v čase registrácie. V prípade nekonzistentnosti vyšle systém UAS prevádzkovateľovi UAS chybové hlásenie;

   b) v reálnom čase počas celého trvania letu zabezpečuje priamy pravidelný prenos aspoň nasledujúcich údajov z bezpilotného lietadla prostredníctvom otvoreného a zdokumentovaného prenosového protokolu tak, aby sa dali priamo prijímať cez existujúce mobilné zariadenia v dosahu prenosu:

      i) registračné číslo prevádzkovateľa UAS a overovací kód, ktorý poskytol členský štát počas procesu registrácie, pokiaľ kontrola konzistentnosti vymedzená v písmene a) nebola úspešná;

      ii) jedinečné sériové číslo bezpilotného lietadla v súlade s bodom 8;

      iii) časová pečiatka, geografická poloha bezpilotného lietadla a jeho výška nad povrchom alebo bodom vzletu;

      iv) kurz trate meraný v smere hodinových ručičiek od skutočného severu a rýchlosť bezpilotného lietadla nad povrchom;

      v) geografická poloha pilota na diaľku, resp. ak táto nie je k dispozícii, bodu vzletu a

      vi) údaj o núdzovom stave UAS;

   c) obmedzuje schopnosť neoprávnene zasahovať do funkčnosti systému priamej diaľkovej identifikácie;

10. je vybavený georeferenčným výstražným systémom, ktorý poskytuje:

    a) rozhranie na načítanie a aktualizáciu údajov s informáciami o obmedzeniach vzdušného priestoru vzhľadom na polohu a výšku bezpilotného lietadla v závislosti od geografických zón UAS, ako sa vymedzuje v článku 15 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947, ktoré zabezpečuje, aby proces načítania alebo aktualizácie týchto údajov nenarúšal ich integritu a platnosť;

    b) výstrahu pre pilota na diaľku, keď sa zistí možné narušenie obmedzení vzdušného priestoru a

    c) informácie pre pilota na diaľku o stave bezpilotného lietadla, ako aj výstrahu, keď jeho polohovacie alebo navigačné systémy nedokážu zabezpečiť správne fungovanie georeferenčného výstražného systému;

11. ak má bezpilotné lietadlo funkciu, ktorá obmedzuje jeho prístup do určitých oblastí alebo pásiem vzdušného priestoru, daná funkcia musí plynulo komunikovať so systémom riadenia letu bezpilotného lietadla bez nepriaznivého vplyvu na bezpečnosť letu; keď táto funkcia zabráni bezpilotnému lietadlu vstúpiť do uvedených oblastí alebo pásiem vzdušného priestoru, pilot na diaľku o tom musí byť jasne informovaný;

12. pokiaľ nie je pripútaný, je vybavený riadiacim a ovládacím spojom chráneným proti neoprávnenému prístupu k riadiacim a ovládacím funkciám;

13. keď je batéria bezpilotného lietadla alebo jeho riadiacej jednotky takmer vybitá, pilot na diaľku dostane jasné varovanie, aby mal dosť času na bezpečné pristátie bezpilotného lietadla;

14. je vybavený:

    a) svetlami pre ovládateľnosť bezpilotného lietadla; a

    b) aspoň jedným zeleným blikajúcim svetlom pre rozpoznateľnosť bezpilotného lietadla v noci, aby bolo umožnené osobe na zemi odlíšiť bezpilotné lietadlo od lietadla s posádkou;

15. uvádza sa na trh s pokynmi výrobcu, ktoré obsahujú tieto prvky:

    a) vlastnosti bezpilotného lietadla, okrem iného:

        — trieda bezpilotného lietadla,

        — hmotnosť bezpilotného lietadla (s opisom referenčnej konfigurácie) a maximálna vzletová hmotnosť (MTOM),

        — všeobecné vlastnosti povolených užitočných zaťažení z hľadiska hmotnosti, rozmerov, rozhraní s bezpilotným lietadlom a iných možných obmedzení,

        — vybavenie a softvér na diaľkové ovládanie bezpilotného lietadla,

        — postupy odosielania registračného čísla prevádzkovateľa UAS do systému diaľkovej identifikácie,

        — odkaz na prenosový protokol používaný na prenos systému priamej diaľkovej identifikácie,

        — hladina akustického výkonu,

        — opis správania bezpilotného lietadla v prípade straty riadiaceho a ovládacieho spoja a metódy na obnovenie riadiaceho a ovládacieho spoja bezpilotného lietadla;

    b) jasné prevádzkové pokyny;

    c) postup odosielania obmedzení vzdušného priestoru do georeferenčného výstražného systému;

    d) pokyny na údržbu;

    e) postupy riešenia problémov;

    f) prevádzkové obmedzenia (okrem iného meteorologické podmienky a denná/nočná prevádzka) a

    g) vhodný opis všetkých rizík súvisiacich s prevádzkou UAS;

16. zahŕňa informácie, ktoré zverejnila agentúra EASA, s platnými obmedzeniami a povinnosťami v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2019/947;

17. ak je vybavený sieťovým systémom diaľkovej identifikácie, musí:

    a) zabezpečiť v reálnom čase počas celého trvania letu prenos aspoň nasledujúcich údajov z bezpilotného lietadla použitím otvoreného a zdokumentovaného prenosového protokolu tak, aby sa dali prijímať prostredníctvom siete:

        i) registračné číslo prevádzkovateľa UAS a overovací kód, ktorý poskytol členský štát registrácie počas procesu registrácie, pokiaľ kontrola konzistentnosti vymedzená v ods. 9 písm. a) nebola úspešná;

        ii) jedinečné sériové číslo bezpilotného lietadla v súlade s bodom 8;

        iii) časová pečiatka, geografická poloha bezpilotného lietadla a jeho výška nad povrchom alebo bodom vzletu;

        iv) kurz trate meraný v smere hodinových ručičiek od skutočného severu a rýchlosť bezpilotného lietadla nad povrchom;

        v) geografická poloha pilota na diaľku, resp. ak táto nie je k dispozícii, bodu vzletu a

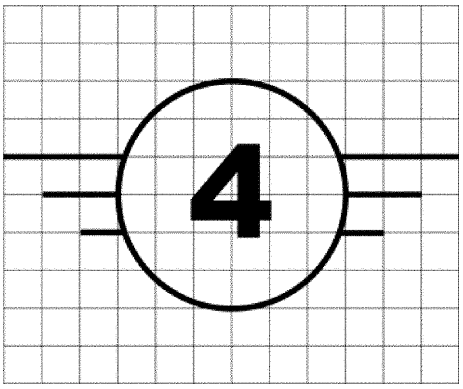
        vi) údaj o núdzovom stave UAS;

    b) obmedziť schopnosť neoprávnene zasahovať do funkčnosti systému priamej diaľkovej identifikácie.

ČASŤ 5

Požiadavky na bezpilotný letecký systém triedy C4

UAS triedy C4 je na bezpilotnom lietadle viditeľne označený týmto štítkom:



UAS triedy C4 musí spĺňať tieto podmienky:

1. maximálna vzletová hmotnosť (MTOM) neprekračuje 25 kg (vrátane užitočného zaťaženia);
2. pilot na diaľku ho môže podľa pokynov výrobcu bezpečne ovládať a manévrovať s ním, podľa potreby za všetkých predpokladaných prevádzkových podmienok vrátane zlyhania jedného alebo prípadne viacerých systémov;
3. neposkytuje režimy automatického ovládania, s výnimkou podpory stabilizácie letu bez priameho účinku na dráhu letu a podpory pri strate spojenia za predpokladu, že je k dispozícii vopred určená fixná poloha ovládacích prvkov v prípade straty spojenia;
4. uvádza sa na trh s pokynmi výrobcu, ktoré obsahujú tieto prvky:
   a) vlastnosti bezpilotného lietadla, okrem iného:
      — trieda bezpilotného lietadla,
      — hmotnosť bezpilotného lietadla (s opisom referenčnej konfigurácie) a maximálna vzletová hmotnosť (MTOM),
      — všeobecné vlastnosti povolených užitočných zaťažení z hľadiska hmotnosti, rozmerov, rozhraní s bezpilotným lietadlom a iných možných obmedzení,
      — vybavenie a softvér na diaľkové ovládanie bezpilotného lietadla a
      — opis správania bezpilotného lietadla v prípade straty prepojenia velenia a riadenia;
   b) jasné prevádzkové pokyny;
   c) pokyny na údržbu;
   d) postupy riešenia problémov;
   e) prevádzkové obmedzenia (okrem iného meteorologické podmienky a denná/nočná prevádzka) a
   f) vhodný opis všetkých rizík súvisiacich s prevádzkou UAS;
5. zahŕňa informácie, ktoré zverejnila agentúra EASA, s platnými obmedzeniami a povinnosťami v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2019/947.

ČASŤ 6

Požiadavky na modul na priamu diaľkovú identifikáciu

Modul na priamu diaľkovú identifikáciu musí spĺňať tieto podmienky:

1. umožňovať odosielanie registračného čísla prevádzkovateľa UAS požadovaného v súlade s článkom 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 a akéhokoľvek ďalšieho čísla uvedeného v registračnom systéme. Systém musí vykonať kontrolu konzistentnosti, ktorou sa overí integrita celého reťazca poskytnutého prevádzkovateľovi UAS v čase registrácie. V prípade nekonzistentnosti vyšle systém prevádzkovateľovi UAS chybové hlásenie;

2. mať na module a jeho balení alebo v pokynoch výrobcu pripevnené čitateľné jedinečné sériové číslo, ktoré je v súlade s normou ANSI/CTA-2063-A-2019, Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019;

3. v reálnom čase počas celého trvania letu zabezpečovať priamy pravidelný prenos aspoň nasledujúcich údajov z bezpilotného lietadla prostredníctvom otvoreného a zdokumentovaného prenosového protokolu tak, aby sa dali priamo prijímať cez existujúce mobilné zariadenia v dosahu prenosu:

   i) registračné číslo prevádzkovateľa UAS a overovací kód, ktorý poskytol členský štát registrácie počas procesu registrácie, pokiaľ kontrola konzistentnosti vymedzená v písmene a) nebola úspešná;

   ii) jedinečné sériové číslo modulu v súlade s bodom 2;

   iii) časová pečiatka, geografická poloha bezpilotného lietadla a jeho výška nad povrchom alebo bodom vzletu;

   iv) kurz trate meraný v smere hodinových ručičiek od skutočného severu a rýchlosť bezpilotného lietadla nad povrchom; a

   v) geografická poloha pilota na diaľku, resp. ak táto nie je k dispozícii, bodu vzletu;

4. obmedzovať schopnosť neoprávnene zasahovať do funkčnosti systému priamej diaľkovej identifikácie a

5. byť uvádzaný na trh s pokynmi výrobcu, ktoré obsahujú odkaz na prenosový protokol používaný na prenos priamej diaľkovej identifikácie a pokyny na:

   a) montáž modulu do bezpilotného lietadla a

   b) načítanie registračného čísla prevádzkovateľa UAS.

ČASŤ 7

Modul posudzovania zhody A – Vnútorná kontrola výroby

1. Vnútorná kontrola výroby je postupom posudzovania zhody, ktorým si výrobca plní povinnosti stanovené v bodoch 2, 3 a 4 tejto časti a zaručuje a vyhlasuje na svoju zodpovednosť, že dotknuté výrobky spĺňajú požiadavky stanovené v častiach 1, 5, 6, 16 alebo 17, ktoré sa na ne vzťahujú.

2. **Technická dokumentácia**

Výrobca vypracuje technickú dokumentáciu v súlade s článkom 17 tohto nariadenia.

3. **Výroba**

Výrobca prijme všetky opatrenia potrebné na to, aby sa výrobným procesom a jeho monitorovaním zabezpečil súlad vyrábaného výrobku s technickou dokumentáciou uvedenou v bode 2 tejto časti a s požiadavkami stanovenými v častiach 1, 5, 6, 16 alebo 17, ktoré sa na naň vzťahujú.

4. **Označenie CE a EÚ vyhlásenie o zhode**

1. Výrobca v súlade s článkami 15 a 16 tohto nariadenia pripevní označenie CE, prípadne identifikačný štítok triedy bezpilotného lietadla, na jednotlivý výrobok, ktorý spĺňa platné požiadavky stanovené v častiach 1, 5, 6, 16 alebo 17, ktoré sa naň vzťahujú.

2. Výrobca vypracuje písomné EÚ vyhlásenie o zhode pre každý model výrobku a spolu s technickou dokumentáciou ho pre vnútroštátne orgány uchováva k dispozícii desať rokov od uvedenia výrobku na trh. V EÚ vyhlásení o zhode sa jasne uvedie výrobok, pre ktorý bolo vypracované.

Kópia EÚ vyhlásenia o zhode sa na požiadanie sprístupní príslušným orgánom.

5. **Splnomocnený zástupca**

Povinnosti výrobcu stanovené v bode 4 môže v jeho mene a na jeho zodpovednosť plniť jeho splnomocnený zástupca, pokiaľ sú uvedené v splnomocnení.

ČASŤ 8

Moduly posudzovania zhody B a C – EÚ skúška typu a zhoda s typom založená na vnútornej kontrole výroby

V prípade odkazu na túto časť sa postup posudzovania zhody riadi modulmi B (EÚ skúška typu) a C (zhoda s typom založená na vnútornej kontrole výroby) tejto časti.

Modul B

EÚ skúška typu

1. EÚ skúška typu je tou časťou postupu posudzovania zhody, ktorou notifikovaná osoba skúma technický návrh výrobku a overuje a potvrdzuje, že technický návrh výrobku spĺňa platné požiadavky stanovené v častiach 1 až 6, 16 a 17.

2. EÚ skúška typu sa vykoná posúdením primeranosti technického návrhu výrobku prostredníctvom preskúmania technickej dokumentácie a podpornej dokumentácie uvedených v bode 3 a preskúmaním vzoriek jednej alebo viacerých rozhodujúcich častí výrobku, ktoré sú reprezentatívne pre plánovanú výrobu (kombinácia typu výroby a typu návrhu).

3. Výrobca predloží žiadosť o EÚ skúšku typu jedinej notifikovanej osobe podľa vlastného výberu.

   Žiadosť musí obsahovať:

   1. názov a adresu výrobcu, a ak žiadosť podáva jeho splnomocnený zástupca, aj jeho názov a adresu;

   2. písomné vyhlásenie o tom, že tá istá žiadosť nebola podaná inej notifikovanej osobe;

   3. technickú dokumentáciu. Prostredníctvom technickej dokumentácie sa umožní posúdenie zhody výrobku s platnými požiadavkami tohto nariadenia a uvedie sa v nej primeraná analýza a hodnotenie rizika či rizík. Technická dokumentácia musí v prípade potreby obsahovať prvky stanovené v článku 17 tohto nariadenia;

   4. reprezentatívne vzorky plánovanej výroby. Notifikovaná osoba môže vyžadovať ďalšie vzorky, ak sú potrebné na vykonanie skúšobného programu;

   5. podpornú dokumentáciu o primeranosti technického riešenia návrhu. V tejto podpornej dokumentácii sa uvedú všetky použité dokumenty, najmä ak sa príslušné harmonizované normy a/alebo technické špecifikácie nepoužili vôbec alebo nie v plnom rozsahu. Podporná dokumentácia musí podľa potreby obsahovať výsledky skúšok, ktoré vykonalo v súlade s inými relevantnými technickými špecifikáciami vhodné laboratórium výrobcu alebo iné skúšobné laboratórium v jeho mene a na jeho zodpovednosť.

4. Notifikovaná osoba:

   pri výrobku:

   1. preskúma technickú a podpornú dokumentáciu na posúdenie primeranosti technického návrhu výrobku.

   pri vzorke(-ách):

   2. overuje, či vzorka alebo vzorky boli vyrobené v súlade s technickou dokumentáciou, a určí prvky navrhnuté v súlade s uplatniteľnými ustanoveniami príslušných harmonizovaných noriem a/alebo technických špecifikácií, ako aj prvky, ktoré boli navrhnuté bez uplatnenia príslušných ustanovení daných noriem;

   3. vykoná alebo nechá vykonať vhodné preskúmania a skúšky s cieľom skontrolovať, či v prípade, keď sa výrobca rozhodol uplatniť riešenia uvedené v príslušných harmonizovaných normách a/alebo technických špecifikáciách, boli tieto uplatnené správne;

   4. vykoná alebo nechá vykonať vhodné preskúmania a skúšky s cieľom skontrolovať, či v prípade, keď riešenia uvedené v príslušných harmonizovaných normách a/alebo technických špecifikáciách neboli uplatnené, riešenia prijaté výrobcom spĺňajú zodpovedajúce základné požiadavky legislatívneho nástroja;

   5. s výrobcom dohodne miesto, kde sa vykonajú preskúmania a skúšky.

5. Notifikovaná osoba vypracuje hodnotiacu správu, v ktorej sa zaznamenávajú činnosti vykonané v súlade s bodom 4 a ich výsledky. Bez ohľadu na svoje povinnosti uvedené v bode 8 notifikovaná osoba sprístupní obsah tejto správy (v plnom rozsahu alebo čiastočne) iba so súhlasom výrobcu.

6. Ak typ spĺňa požiadavky tohto nariadenia, notifikovaná osoba vydá výrobcovi certifikát EÚ skúšky typu. Tento certifikát musí obsahovať názov a adresu výrobcu, výsledky skúšky, príslušné aspekty požiadaviek, na ktoré sa skúška vzťahuje, prípadné podmienky jeho platnosti a údaje potrebné na určenie schváleného typu. K certifikátu sa môže priložiť jedna alebo viacero príloh.

   Certifikát EÚ a jeho prílohy musia obsahovať všetky príslušné informácie, ktoré umožňujú hodnotenie zhody vyrobených výrobkov so skúšaným typom a kontrolu za prevádzky.

   Ak typ nespĺňa platné požiadavky tohto nariadenia, notifikovaná osoba odmietne vydať certifikát EÚ skúšky typu a náležite o tom informuje žiadateľa, pričom uvedie podrobné dôvody odmietnutia.

7. Notifikovaná osoba sa oboznámi so všetkými zmenami v súvislosti so všeobecne uznávaným stavom techniky, ktoré naznačujú, že schválený typ už nemusí spĺňať platné požiadavky tohto nariadenia, a stanoví, či si takéto zmeny vyžadujú ďalšie prešetrenie. Ak áno, notifikovaná osoba o tom informuje výrobcu.

   Výrobca informuje notifikovanú osobu, ktorá má technickú dokumentáciu týkajúcu sa certifikátu EÚ skúšky typu, o všetkých zmenách schváleného typu, ktoré môžu ovplyvniť zhodu výrobku so základnými požiadavkami tohto nariadenia alebo s podmienkami platnosti daného certifikátu. Takéto zmeny si vyžadujú dodatočné schválenie vo forme dodatku k pôvodnému certifikátu EÚ skúšky typu.

8. Každá notifikovaná osoba informuje svoj notifikujúci orgán o certifikátoch EÚ skúšky typu a/alebo akýchkoľvek dodatkoch k nim, ktoré vydala alebo odňala, a pravidelne alebo na požiadanie poskytuje svojmu notifikujúcemu orgánu zoznam týchto zamietnutých, pozastavených alebo inak obmedzených certifikátov a/alebo dodatkov k nim.

   Každá notifikovaná osoba informuje ostatné notifikované osoby o certifikátoch EÚ skúšky typu a/alebo akýchkoľvek dodatkoch k nim, ktoré zamietla, odňala, pozastavila alebo inak obmedzila, a na požiadanie ich informuje o certifikátoch a/alebo dodatkoch k nim, ktoré vydala.

   Komisia, členské štáty a ostatné notifikované osoby môžu na požiadanie získať kópiu certifikátov EÚ skúšky typu a/alebo dodatkov k nim. Komisia a členské štáty môžu na základe odôvodnenej žiadosti získať kópiu technickej dokumentácie a výsledkov skúšok, ktoré vykonala notifikovaná osoba.

   Notifikovaná osoba uchová kópiu certifikátu EÚ skúšky typu, jeho príloh a dodatkov, ako aj technickú dokumentáciu vrátane dokumentácie, ktorú jej predložil výrobca, počas desiatich rokov po posúdení výrobku alebo do skončenia platnosti daného certifikátu.

9. Výrobca uchová kópiu certifikátu EÚ skúšky typu, jeho príloh a dodatkov spolu s technickou dokumentáciou k dispozícii pre vnútroštátne orgány počas desiatich rokov od uvedenia výrobku na trh.

10. Splnomocnený zástupca výrobcu môže podať žiadosť uvedenú v bode 3 a plniť povinnosti stanovené v bodoch 7 a 9, pokiaľ sú uvedené v splnomocnení.

Modul C

Zhoda s typom založená na vnútornej kontrole výroby

1. Zhoda s typom založená na vnútornej kontrole výroby je tou časťou postupu posudzovania zhody, v ktorej výrobca plní povinnosti stanovené v bodoch 2 a 3 a zabezpečuje a vyhlasuje, že dotknuté výrobky sú v zhode s typom opísaným v certifikáte EÚ skúšky typu a spĺňajú platné požiadavky tohto nariadenia.

2. Výroba

Výrobca prijme všetky opatrenia potrebné na to, aby sa výrobným procesom a jeho monitorovaním zabezpečila zhoda vyrobeného výrobku so schváleným typom opísaným v certifikáte EÚ skúšky typu a s platnými požiadavkami stanovenými v častiach 1 až 6, 16 a 17.

3. Označenie CE a EÚ vyhlásenie o zhode

1. Výrobca v súlade s článkami 15 a 16 tohto nariadenia pripevní označenie CE, prípadne identifikačný štítok triedy bezpilotného lietadla na každý výrobok, ktorý je v zhode s typom opísaným v certifikáte EÚ skúšky typu a spĺňa platné požiadavky stanovené v častiach 1 až 6, 16 a 17.

2. Výrobca vypracuje pre každý typ výrobku písomné EÚ vyhlásenie o zhode, ktoré uchováva k dispozícii pre vnútroštátne orgány počas desiatich rokov od uvedenia výrobku na trh. V EÚ vyhlásení o zhode sa jasne uvedie typ výrobku, pre ktorý bolo vypracované.

Kópia EÚ vyhlásenia o zhode sa na požiadanie sprístupní príslušným orgánom.

4. Splnomocnený zástupca

Povinnosti výrobcu stanovené v bode 3 môže v jeho mene a na jeho zodpovednosť plniť jeho splnomocnený zástupca, pokiaľ sú uvedené v splnomocnení.

ČASŤ 9

Modul posudzovania zhody H – Zhoda založená na úplnom zabezpečení kvality

1. Zhoda založená na úplnom zabezpečení kvality je postupom posudzovania zhody, ktorým si výrobcovia plnia povinnosti stanovené v bodoch 2 a 5 a zaručujú a vyhlasujú na vlastnú zodpovednosť, že dotknuté výrobky spĺňajú platné požiadavky stanovené v častiach 1 až 6, 16 a 17.

2. Výroba

Výrobca musí prevádzkovať schválený systém kvality na návrh, výrobu, kontrolu konečného výrobku a skúšku dotknutého výrobku, ako sa uvádza v bode 3, a vzťahuje sa na neho dohľad, ako sa uvádza v bode 4.

3. Systém kvality

1. Výrobca podá žiadosť o posúdenie svojho systému kvality pre dotknutý výrobok notifikovanej osobe podľa vlastného výberu.

Žiadosť musí obsahovať:

a) názov a adresu výrobcu a, ak žiadosť podáva jeho splnomocnený zástupca, aj jeho názov a adresu;

b) technickú dokumentáciu pre každý typ výrobku, ktorý sa má vyrábať, ktorá prípadne obsahuje prvky uvedené v časti 10;

c) dokumentáciu týkajúcu sa systému kvality;

d) písomné vyhlásenie o tom, že tá istá žiadosť nebola podaná inej notifikovanej osobe.

2. Systémom kvality sa zabezpečí súlad výrobku s požiadavkami tohto nariadenia.

Všetky prvky, požiadavky a ustanovenia prijaté výrobcom sa zdokumentujú systematickým a usporiadaným spôsobom vo forme písomne vypracovaných zásad, postupov a pokynov. Dokumentácia systému kvality musí umožňovať jednotný výklad programov, plánov, príručiek a záznamov kvality.

Dokumentácia musí obsahovať najmä primeraný opis:

a) kvalitatívnych cieľov a organizačnej štruktúry, povinností a právomocí manažmentu z hľadiska návrhu a kvality výrobku;

b) špecifikácií týkajúcich sa technického návrhu vrátane noriem, ktoré sa budú uplatňovať, a v prípade, keď sa príslušné harmonizované normy nebudú uplatňovať v plnom rozsahu, prostriedkov, ktoré sa použijú na zabezpečenie splnenia požiadaviek tohto nariadenia;

c) metód, postupov a systematických činností kontroly a overovania návrhu, ktoré sa použijú pri projektovaní výrobkov patriacich do príslušného typu;

d) zodpovedajúcich metód, postupov a systematických činností, ktoré sa použijú pri výrobe, kontrole kvality a zabezpečovaní kvality;

e) preskúmaní a skúšok, ktoré sa budú vykonávať pred výrobou, počas výroby a po nej, vrátane časových intervalov, v ktorých sa budú vykonávať;

f) záznamov kvality ako kontrolných správ a údajov zo skúšok, kalibračných údajov, správ týkajúcich sa kvalifikácie alebo schválenia zúčastnených zamestnancov atď.;

g) prostriedkov monitorovania dosahovania požadovanej kvality návrhu a výrobku a účinného prevádzkovania systému kvality.

3. Notifikovaná osoba posúdi systém kvality s cieľom určiť, či spĺňa požiadavky uvedené v bode 3 ods. 2

Predpokladá zhodu s týmito požiadavkami vzhľadom na prvky systému kvality, ktoré sú v súlade so zodpovedajúcimi špecifikáciami príslušnej harmonizovanej normy.

Okrem skúseností v oblasti systémov riadenia kvality musí mať audítorský tím aspoň jedného člena, ktorý má skúsenosti s posudzovaním príslušnej oblasti výrobkov a príslušnej technológie výrobkov, ako aj znalosť platných požiadaviek tohto nariadenia. Audit musí zahŕňať hodnotiacu návštevu priestorov výrobcu. Audítorský tím preskúma technickú dokumentáciu uvedenú v bode 3 ods. 1 písm. b) s cieľom overiť schopnosť výrobcu identifikovať platné požiadavky tohto nariadenia a vykonať potrebné preskúmania na zabezpečenie súladu výrobku s týmito požiadavkami.

Rozhodnutie sa oznámi výrobcovi alebo jeho splnomocnenému zástupcovi.

Oznámenie musí zahŕňať závery auditu a odôvodnené rozhodnutie o posúdení.

4. Výrobca sa zaviaže splniť povinnosti vyplývajúce zo systému kvality, ako sú schválené, a udržiavať ho, aby zostal primeraný a účinný.

Výrobca informuje notifikovanú osobu, ktorá schválila systém kvality, o každej zamýšľanej zmene systému kvality.

5. Notifikovaná osoba zhodnotí všetky navrhované zmeny a rozhodne, či pozmenený systém kvality bude naďalej spĺňať požiadavky uvedené v bode 3 ods. 2 alebo či je potrebné opätovné posúdenie.

Svoje rozhodnutie oznámi výrobcovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a odôvodnené rozhodnutie o posúdení.

4. Dohľad, za ktorý je zodpovedná notifikovaná osoba

1. Účelom dohľadu je ubezpečiť sa, že výrobca riadne plní povinnosti vyplývajúce zo schváleného systému kvality.

2. Výrobca umožní notifikovanej osobe na účely posúdenia prístup do projektovacích, výrobných, kontrolných, skúšobných a skladovacích priestorov a poskytne jej všetky potrebné informácie, predovšetkým:

a) dokumentáciu systému kvality;

b) záznamy o kvalite, ako sú stanovené v časti systému kvality týkajúcej sa návrhu, napríklad výsledky analýz, výpočtov, skúšok atď.;

c) záznamy o kvalite, ako sú stanovené vo výrobnej časti systému kvality, napríklad kontrolné správy a údaje zo skúšok, kalibračné údaje, správy týkajúce sa kvalifikácie zamestnancov atď.

3. Notifikovaná osoba vykoná pravidelné audity s cieľom uistiť sa, že výrobca udržiava a uplatňuje systém kvality, a výrobcovi odovzdá správu o audite.

4. Okrem toho môže vykonávať u výrobcu nečakané návštevy. Počas týchto návštev môže notifikovaná osoba v prípade potreby vykonať skúšky bezpilotných lietadiel alebo UAS alebo ich dať vykonať s cieľom overiť, či systém kvality funguje správne. Notifikovaná osoba poskytne výrobcovi správu o návšteve, ako aj protokol o skúškach, ak sa vykonali.

5. Označenie CE a EÚ vyhlásenie o zhode

   1. Výrobca v súlade s článkami 15 a 16 tohto nariadenia pripevní označenie CE, prípadne identifikačný štítok triedy UAS a na zodpovednosť notifikovanej osoby uvedenej v bode 3 ods. 1 tejto časti pripevní identifikačné číslo notifikovanej osoby na každý výrobok, ktorý spĺňa platné požiadavky tohto nariadenia.

   2. Výrobca vypracuje pre každý typ výrobku písomné EÚ vyhlásenie o zhode, ktoré uchováva k dispozícii pre vnútroštátne orgány počas desiatich rokov od uvedenia výrobku na trh. V EÚ vyhlásení o zhode sa uvedie typ výrobku, pre ktorý bolo vypracované.

   Kópia EÚ vyhlásenia o zhode sa na požiadanie sprístupní príslušným orgánom.

6. Počas desiatich rokov od uvedenia výrobku na trh uchováva výrobca k dispozícii pre vnútroštátne orgány:

   1. technickú dokumentáciu uvedenú v bode 3 ods. 1;

   2. dokumentáciu týkajúcu sa systému kvality uvedenú v bode 3 ods. 1;

   3. zmenu uvedenú v bode 3 ods. 5, ako je schválená;

   4. rozhodnutia a správy notifikovanej osoby uvedené v bode 3 ods. 5, bode 4 ods. 3 a bode 4 ods. 4

7. Každá notifikovaná osoba oznámi svojmu notifikujúcemu orgánu vydané alebo stiahnuté schválenia systému kvality a pravidelne alebo na požiadanie sprístupní svojmu notifikujúcemu orgánu zoznam schválení systémov kvality, ktoré zamietla, pozastavila alebo inak obmedzila.

   Každá notifikovaná osoba oznámi ostatným notifikovaným osobám schválenia systému kvality, ktoré zamietla, pozastavila alebo stiahla, a na požiadanie schválenia systému kvality, ktoré vydala.

8. Splnomocnený zástupca

   Povinnosti výrobcu stanovené v bode 3 ods. 1, bode 3 ods. 5 a bodoch 5 a 6 môže v jeho mene a na jeho zodpovednosť plniť jeho splnomocnený zástupca, pokiaľ sú uvedené v splnomocnení.

ČASŤ 10

Obsah technickej dokumentácie

Výrobca vypracuje technickú dokumentáciu. Dokumentácia umožní posúdenie zhody výrobku s platnými požiadavkami.

Technická dokumentácia musí podľa potreby obsahovať aspoň tieto prvky:

1. úplný opis výrobku vrátane:

   a) fotografií alebo ilustrácií zobrazujúcich jeho vonkajšie znaky, označenia a vnútorné usporiadanie;

   b) verzií akéhokoľvek softvéru alebo firmvéru relevantného z hľadiska súladu s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení;

   c) pokynov výrobcu a pokynov na montáž;

2. návrhy koncepčného riešenia, výrobné nákresy a náčrty komponentov, podzostáv, obvodov a iných podobných prvkov, ktoré sú relevantné;

3. opisy a vysvetlenia potrebné na pochopenie uvedených nákresov a náčrtov a fungovania výrobku;

4. zoznam harmonizovaných noriem uplatnených v plnom rozsahu alebo čiastočne, na ktoré boli uverejnené odkazy v *Úradnom vestníku Európskej únie*, a ak sa tieto harmonizované normy neuplatnili, opisy riešení prijatých na splnenie základných požiadaviek stanovených v článku 4 vrátane zoznamu iných relevantných technických špecifikácií, ktoré sa uplatnili. V prípade čiastočne uplatnených harmonizovaných noriem sa v technickej dokumentácii špecifikujú časti, ktoré boli uplatnené;

5. kópiu EÚ vyhlásenia o zhode;

6. ak sa použil modul posudzovania zhody uvedený v časti 8, kópiu certifikátu EÚ skúšky typu a jeho príloh, ako ich vydala príslušná notifikovaná osoba;

7. výsledky konštrukčných výpočtov, vykonaných skúšok a ďalšie dôležité podobné prvky;

8. protokoly o skúškach;

9. kópie dokumentov, ktoré výrobca predložil notifikovanej osobe, ak bola zainteresovaná;

10. podpornú dokumentáciu o primeranosti technického riešenia návrhu. V tejto podpornej dokumentácii sa uvedú všetky použité dokumenty, predovšetkým v prípadoch, keď sa príslušné harmonizované normy a/alebo technické špecifikácie nepoužili v plnom rozsahu. Podporná dokumentácia musí v prípade potreby zahŕňať výsledky skúšok, ktoré vykonalo vhodné laboratórium výrobcu alebo iné skúšobné laboratórium v jeho mene a na jeho zodpovednosť;

11. adresy miest výroby a skladov.

ČASŤ 11

EÚ vyhlásenie o zhode

1. Výrobok (typ, šarža a sériové číslo).

2. Názov a adresa výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu.

3. Toto vyhlásenie o zhode sa vydáva na výhradnú zodpovednosť výrobcu. *[v prípade súpravy príslušenstva môže výrobca súpravy uviesť, že tento certifikát vychádza z certifikátu UAS, ktorého konverziu súprava zabezpečuje.]*

4. Predmet vyhlásenia *[identifikácia výrobku umožňujúca vysledovateľnosť; podľa potreby môže obsahovať farebnú fotografiu s dostatočným rozlíšením na identifikáciu výrobkov; v prípade súpravy príslušenstva uveďte typ UAS, na ktorý je súpravou zabezpečená konverzia].*

5. Uvedený predmet vyhlásenia patrí do triedy ... *[Uveďte číslo triedy UAS podľa vymedzenia v častiach 1 až 5, 16 a 17 tejto prílohy; v prípade súpravy príslušenstva uveďte triedu, na ktorú sa UAS konvertuje].*

6. Zaručená hladina akustického výkonu pre vybavenie tohto UAS je … dB(A) *[iba pre UAS triedy 1 až 3 bez pevných krídel].*

7. Uvedený predmet vyhlásenia je v zhode s príslušnými harmonizačnými právnymi predpismi Únie:

   — [uveďte odkaz na toto nariadenie a na prílohu týkajúcu sa triedy výrobku],

   — prípadne s inými harmonizačnými právnymi predpismi Únie.

8. Odkazy na príslušné použité harmonizované normy alebo odkazy na iné technické špecifikácie, s ktorými sa vyhlasuje zhoda. V rámci odkazov sa musí uviesť identifikačné číslo a verzia a prípadne dátum vydania.

9. Podľa potreby: notifikovaná osoba … [*názov, číslo*] … vykonala … [*opis zásahu*] … a vydala certifikát EÚ skúšky typu.

10. Podľa potreby opis príslušenstva a komponentov vrátane softvéru, ktoré bezpilotnému lietadlu alebo bezpilotnému leteckému systému umožňujú fungovať v súlade so zamýšľaným účelom a na ktoré sa vzťahuje EÚ vyhlásenie o zhode.

11. Doplňujúce informácie:

Podpísané za a v mene: ...

[*miesto a dátum vydania*]:

[*meno, funkcia*] [*podpis*]:

ČASŤ 12

Zjednodušené EÚ vyhlásenie o zhode

Zjednodušené EÚ vyhlásenie o zhode uvedené v článku 14 ods. 3 musí mať takéto znenie:

— *[Názov výrobcu]* týmto vyhlasuje, že UAS *[identifikácia UAS: typ alebo sériové číslo]* patrí do triedy..... *[v prípade UAS uveďte číslo triedy výrobku podľa vymedzenia v častiach 1 až 5, 16 alebo 17 tejto prílohy; v prípade súpravy príslušenstva uveďte triedu, na ktorú sa UAS konvertuje]* a má zaručenú hladinu akustického výkonu... dB (A) *[iba pre UAS triedy 1, 2, 3, 5 a 6 bez pevných krídel]*

— a je v súlade s nariadeniami ... *[uveďte všetky nariadenia, s ktorými je výrobok v súlade]*.

— Úplné znenie EÚ vyhlásenia o zhode je k dispozícii na tejto webovej stránke: *[adresa webovej stránky]*

ČASŤ 13

Skúšobný predpis na meranie hluku

V tejto časti sa stanovujú metódy merania hluku prenášaného vzduchom, ktoré sa použijú na určenie nameraných A-vážených hladín akustického výkonu bezpilotných lietadiel triedy 1, 2, 3, 5 a 6.

Stanovuje sa v nej základná norma pre emisie hluku a podrobný skúšobný predpis na meranie hladiny akustického tlaku na meracej ploche obklopujúcej zdroj a na výpočet hladiny akustického výkonu produkovaného zdrojom.

1. ZÁKLADNÁ NORMA O EMISII HLUKU

Na určenie A-váženej hladiny akustického výkonu L_{WA} bezpilotného lietadla sa použijú základné normy pre emisie hluku EN ISO 3744:2010 podľa týchto dodatkov:

2. PODMIENKY INŠTALÁCIE A MONTÁŽE

Skúšobný priestor:

Bezpilotné lietadlo sa bude udržiavať nad jednou (akusticky tvrdou) rovinou odrážajúcou zvuk. Bezpilotné lietadlo sa musí umiestniť v dostatočnej vzdialenosti od každej odrážajúcej steny alebo stropu či každého odrážajúceho objektu tak, aby sa splnili požiadavky uvedené v prílohe A k norme EN ISO 3744:2010 na meraciu plochu.

Meracia plocha a mikrofónové pole:

Bezpilotné lietadlo musí byť obklopené polguľovou meracou plochou podľa § 7.2.3 normy EN ISO 3744:2010.

Počet a poloha mikrofónov sú vymedzené v prílohe F k norme EN ISO 3744:2010.

Meracia plocha musí mať začiatok v bode 0 na základnej rovine priamo pod bezpilotným lietadlom.

3. PREVÁDZKOVÉ PODMIENKY POČAS SKÚŠKY

Hlukové skúšky sa vykonajú za prevádzky rotorov bezpilotného lietadla pri rýchlosti zodpovedajúcej vznášaniu sa bezpilotného lietadla pri MTOM.

Ak sa bezpilotné lietadlo uvedie na trh s príslušenstvom, ktoré naň možno namontovať, bude sa skúšať vo všetkých možných konfiguráciách s príslušenstvom a bez neho.

4. VÝPOČET ČASOVO-PRIEMEROVANEJ HLADINY AKUSTICKÉHO TLAKU NA MERACEJ PLOCHE

A-vážená časovo-priemerovaná hladina akustického tlaku na meracej ploche sa určí najmenej trikrát pre každú konfiguráciu bezpilotného lietadla. Ak sa aspoň dve z určených hodnôt nelíšia o viac ako 1 dB, ďalšie merania nie sú potrebné; inak merania pokračujú dovtedy, kým sa nezískajú dve hodnoty s rozdielom najviac 1 dB. Časovo-priemerovaná hladina akustického tlaku na meracej ploche, ktorá sa použije na výpočet hladiny akustického výkonu konfigurácie bezpilotného lietadla, je aritmetickým priemerom dvoch najvyšších hodnôt, ktoré sa nelíšia o viac než 1 dB.

5. INFORMÁCIE, KTORÉ SA MAJÚ NAHLASOVAŤ

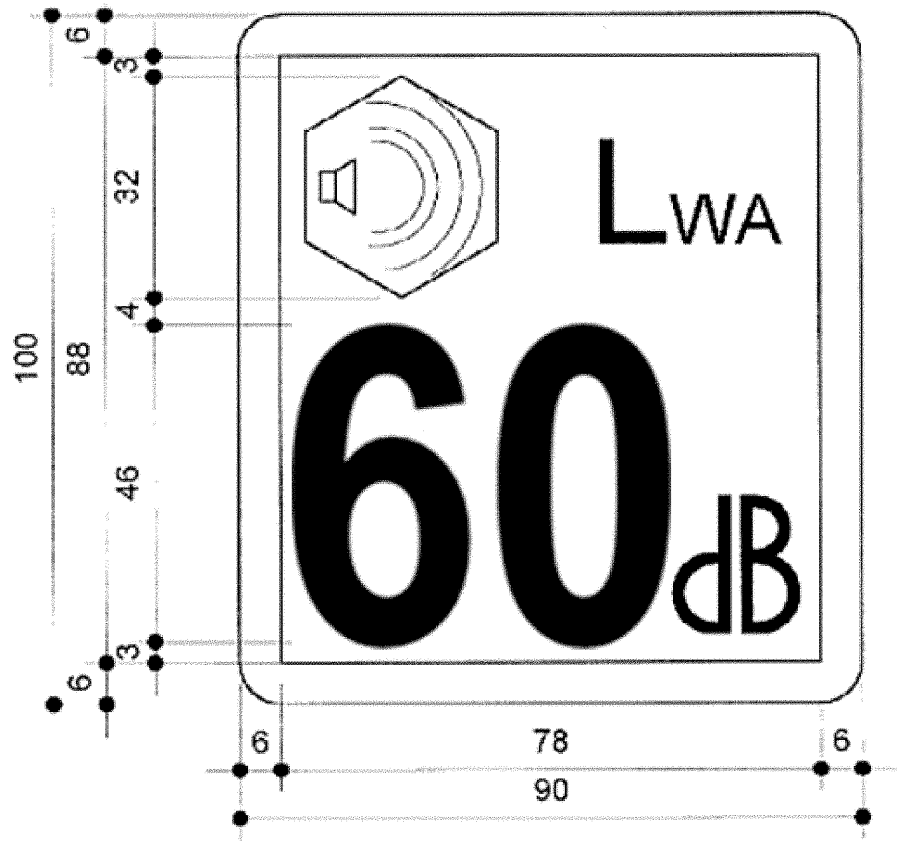
Správa musí obsahovať technické údaje potrebné na identifikáciu skúšaného zdroja, ako aj skúšobné predpisy pre hluk a akustické údaje.

Hodnota A-váženej hladiny akustického výkonu, ktorá sa má nahlásiť, je najvyššou hodnotou rôznych skúšaných konfigurácií bezpilotného lietadla zaokrúhlená na najbližšie celé číslo (menej ako 0,5 – použije sa menšie číslo; 0,5 alebo viac – použije sa väčšie číslo).

ČASŤ 14

Označenie zaručenej hladiny akustického výkonu

Označenie zaručenej hladiny akustického výkonu musí pozostávať z jednoduchého čísla zaručenej hladiny akustického výkonu v dB, symbolu L_{WA} a obrázka v tomto tvare:



Ak sa označenie zmenšuje podľa veľkosti zariadenia, musia sa dodržať proporcie uvedené vyššie na obrázku. Vertikálny rozmer označenia by však podľa možnosti nemal byť menší ako 20 mm.

ČASŤ 15

Maximálna hladina akustického výkonu podľa triedy bezpilotného lietadla (vrátane prechodných období)

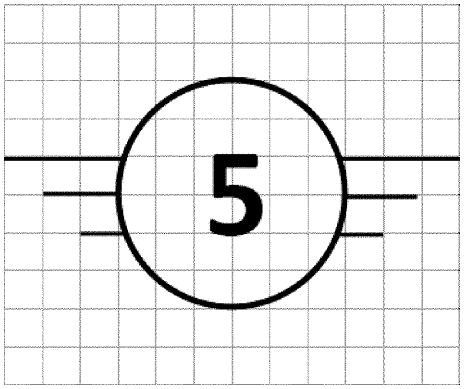
trieda bezpilotného lietadla	MTOM m v gramoch	Maximálna hladina akustického výkonu L_{WA} v dB		
		ku dňu nadobudnutia účinnosti	2 roky po nadobudnutí účinnosti	4 roky po nadobudnutí účinnosti
C1 a C2	$m < 900$	85	83	81
C2	$900 \leq m < 4\,000$	$85 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$	$83 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$	$81 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$

Kde „lg“ je logaritmus so základom 10.

ČASŤ 16

Požiadavky na bezpilotný letecký systém triedy C5 a príslušenstvo triedy C5

UAS triedy C5 je na bezpilotnom lietadle označený týmto identifikačným štítkom triedy:



UAS triedy C5 musí spĺňať požiadavky stanovené v časti 4 s výnimkou tých, ktoré sú vymedzené v odsekoch 2 a 10 časti 4.

Okrem toho musí spĺňať tieto požiadavky:

1. byť lietadlom iným ako lietadlo s pevnými krídlami, pokiaľ nie je pripútané;

2. ak je vybavený georeferenčným výstražným systémom, byť v súlade s odsekom 10 časti 4;

3. počas letu poskytovať pilotovi na diaľku jasné a stručné informácie o výške bezpilotného lietadla nad povrchom alebo bodom vzletu;

4. pokiaľ nie je pripútané, byť vybavené nízkorýchlostným režimom, ktorý môže zvoliť pilot na diaľku a ktorý obmedzuje rýchlosť nad povrchom na najviac 5 m/s;

5. pokiaľ nie je pripútané, poskytovať pilotovi na diaľku prostriedky na ukončenie letu bezpilotného lietadla, ktoré musia:

   a) byť spoľahlivé, predvídateľné a nezávislé od systému automatického riadenia letu a navádzacieho systému; platí to aj pre aktiváciu týchto prostriedkov;

   b) vynútiť si zostup bezpilotného lietadla a zabrániť jeho vodorovnému premiestňovaniu s pohonom a

   c) zahŕňať prostriedky na zníženie následkov dynamiky nárazu bezpilotného lietadla;

6. pokiaľ nie je pripútané, poskytovať pilotovi na diaľku prostriedky na kontinuálne monitorovanie kvality riadiaceho a ovládacieho spoja a dostávať upozornenia, keď sa spoj pravdepodobne stratí alebo zhorší do takej miery, že ohrozí bezpečnú prevádzku, a ďalšie upozornenie, keď sa spoj stratí a

7. uvádzať v pokynoch výrobcu okrem informácií uvedených v časti 4 ods. 15 písm. a) aj opis prostriedkov na ukončenie letu požadovaných v bode 5.

8. UAS triedy C5 môže pozostávať z UAS triedy C3 vybaveného súpravou príslušenstva, ktorá zabezpečuje konverziu UAS triedy C3 na UAS triedy C5. V takomto prípade sa štítok triedy C5 umiestni na všetko príslušenstvo.

Súprava príslušenstva môže zabezpečiť konverziu iba UAS triedy C3, ktorý je v súlade s bodom 1 a ktorý poskytuje potrebné rozhrania pre príslušenstvo.

Súprava príslušenstva nesmie zahŕňať zmeny softvéru UAS triedy C3.

Súprava príslušenstva musí byť navrhnutá a každá súčasť príslušenstva musí byť identifikovaná tak, aby sa zabezpečila úplná a správna montáž prevádzkovateľom UAS na UAS triedy C3 podľa pokynov výrobcu súpravy príslušenstva.

Súprava príslušenstva môže byť uvedená na trh nezávisle od UAS triedy C3, ktorého konverziu zabezpečuje. V takomto prípade výrobca súpravy príslušenstva uvedie na trh jedinú súpravu na konverziu, ktorá:

1. nemení súlad UAS triedy C3 s požiadavkami časti 4;

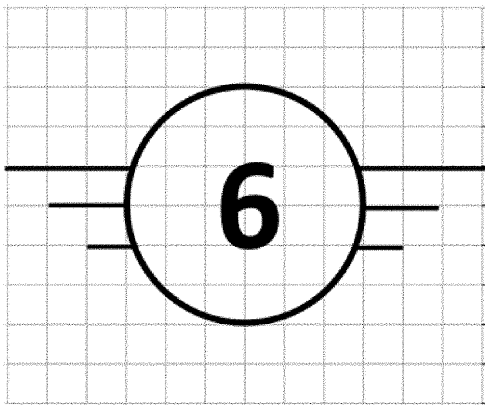
2. zabezpečuje súlad UAS vybaveného súpravou príslušenstva so všetkými ďalšími požiadavkami vymedzenými v tejto časti s výnimkou bodu 3 vyššie a

3. obsahuje pokyny výrobcu, v ktorých sa uvádza:
   i) zoznam všetkých UAS triedy C3, na ktoré sa môže súprava použiť a
   ii) návod na inštaláciu a prevádzku súpravy príslušenstva.

ČASŤ 17

Požiadavky na bezpilotný letecký systém triedy C6

UAS triedy C6 je na bezpilotnom lietadle označený týmto identifikačným štítkom triedy:



UAS triedy C6 musí spĺňať požiadavky stanovené v časti 4 s výnimkou tých, ktoré sú vymedzené v odsekoch 2, 7 a 10 časti 4.

Okrem toho musí spĺňať tieto požiadavky:

1. maximálna rýchlosť nad povrchom pri horizontálnom lete 50 m/s;
2. ak je vybavený georeferenčným výstražným systémom, byť v súlade s odsekom 10 časti 4;
3. počas letu poskytovať pilotovi na diaľku jasné a stručné informácie o geografickej polohe bezpilotného lietadla, jeho rýchlosti a výške nad povrchom alebo bodom vzletu;
4. poskytovať prostriedky na zabránenie tomu, aby bezpilotné lietadlo narušilo horizontálne a vertikálne hranice programovateľného prevádzkového priestoru;
5. poskytovať pilotovi na diaľku prostriedky na ukončenie letu bezpilotného lietadla, ktoré musia:
   a) byť spoľahlivé, predvídateľné, nezávislé od systému automatického riadenia letu a navádzacieho systému a nezávislé od prostriedkov na zabránenie tomu, aby bezpilotné lietadlo narušilo horizontálne a vertikálne hranice, ako sa vyžaduje v bode 4; platí to aj pre aktiváciu týchto prostriedkov; a
   b) vynútiť si zostup bezpilotného lietadla a zabrániť jeho vodorovnému premiestňovaniu s pohonom;
6. poskytovať prostriedky na programovanie dráhy letu bezpilotného lietadla;
7. poskytovať pilotovi na diaľku prostriedky na kontinuálne monitorovanie kvality riadiaceho a ovládacieho spoja a dostávať upozornenie, keď sa spoj pravdepodobne stratí alebo zhorší do takej miery, že ohrozí bezpečnú prevádzku, a ďalšie upozornenie, keď sa spoj stratí a
8. uvádzať v pokynoch výrobcu okrem informácií uvedených v časti 4 ods. 15 písm. a) aj tieto informácie:
   a) opis prostriedkov na ukončenie letu požadovaných v bode 5;
   b) opis prostriedkov na zabránenie tomu, aby bezpilotné lietadlo narušilo horizontálne a vertikálne hranice prevádzkového priestoru a údaj o veľkosti mimoriadneho priestoru potrebného na reakciu na chybu v určení polohy posúdenia polohy, o reakčnom čase a rozsahu opravného manévru a
   c) vzdialenosť, ktorú bezpilotné lietadlo s najväčšou pravdepodobnosťou prejde po aktivácii prostriedkov na ukončenie letu vymedzených v bode 5 – tento údaj má posúdiť prevádzkovateľa UAS pri definovaní rezervy na pokrytie rizika na zemi.