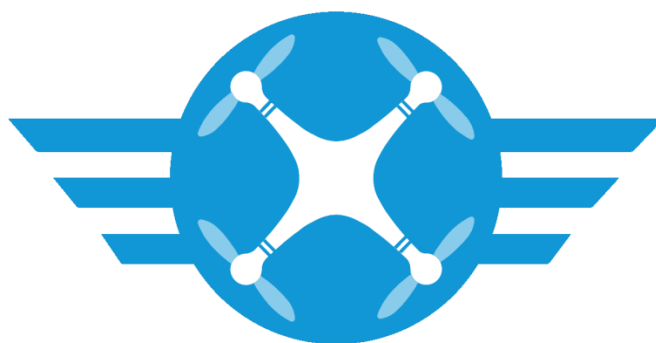


BEZPILOTNÍ SYSTÉMY

Školicí materiál ÚCL

ve formě FAQ - nejčastěji
kladených dotazů k problematice



A - USTANOVENÍ POUŽITELNÁ JAK PRO „OTEVŘENOU“, TAK PRO „SPECIFICKOU“ KATEGORII PROVOZU..... 6

1	Vysvětlení nařízení pro UAS (drony)	6
1.1	Na co se nařízení EU vztahují?	6
1.2	Jaká jsou data použitelnosti nařízení (EU) 2019/947 a 2019/945? ...	6
1.3	Kdo je provozovatel UAS	8
1.4	Druhy bezpilotních letadel, na které se nařízení odkazuje	8
1.5	Kdy je UAS považován za hračku?	9
1.6	Jaký je rozdíl mezi autonomním a automatickým UAS?.....	10
1.7	Kdo je „nezapojená osoba“?	10
1.8	Co je „shromáždění lidí“?.....	12
2	Požadavky na registraci.....	13
2.1	Musím registrovat svůj UAS?.....	13
2.2	Co se stane, jakmile se zaregistruji?	14
2.3	Bude moje registrace jako provozovatele UAS uznána v celé Evropě?	14
3	Létám s modelem letadla.....	14
3.1	Jak mohu létat se svým modelem?.....	14
4	Jakmile létáte	15
4.1	Mohu létat se svým UA všude, kde chci?	15
4.2	Mohu létat nad lidmi?.....	16
4.3	Jak vysoko mohu se svým UA létat?	18
5	Ostatní požadavky.....	19
5.1	Existuje minimální věk pro létání s UAS?	19
5.2	Je zapotřebí pojištění?	20

B - „OTEVŘENÁ“ KATEGORIE PROVOZU 22

1	Pochopení „otevřené“ kategorie provozu	22
1.1	Jak určím, zda spadám do „otevřené“ kategorie provozu?.....	22
1.2	Spadám do „otevřené“ kategorie. Jak určím, ve které podkategorii mohu létat?.....	22
2	Požadavky v „otevřené“ kategorii	24
2.1	Jaké jsou požadavky v jednotlivých podkategoriích „otevřené“ kategorie?.....	24
3	Požadavky na výcvik v „otevřené“ kategorii	29
3.1	Požaduje se u všech dálkově řídicích pilotů, aby absolvovali výcvik létání s UA?	29
3.2	Kdo vydává osvědčení způsobilosti dálkově řídicího pilota pro „otevřenou“ kategorii a jak dlouho toto osvědčení platí?.....	30
3.3	Bude osvědčení způsobilosti pro „otevřenou“ kategorii uznáváno v rámci Evropy?.....	31
4	Požadavky týkající se oprávnění k provozu pro „otevřenou“ kategorii	31

4.1	Je potřeba, abych před tím, než budu s UA létat, získal oprávnění? („otevřená“ kategorie).....	31
5	Povinnosti provozovatelů UAS a dálkově řídicích pilotů v „otevřené“ kategorii	31
5.1	Jaké jsou mé povinnosti coby provozovatele UAS v „otevřené“ kategorii?	31
5.2	Jaké jsou mé povinnosti coby dálkově řídicího pilota v „otevřené“ kategorii?	33
6	UA bez štítku s označením třídy v „otevřené“ kategorii.....	34
6.1	Spadám do „otevřené“ kategorie. Budu moci létat se svým starým UA po 31. prosinci 2020?	34
6.2	Potřebuji v „otevřené“ kategorii pořad výcvik, i když jsem létal s UA, než začala tato pravidla platit?	35
7	Zajímám se o závodění s UA a/nebo létání s UA pomocí brýlí (FPV) v „otevřené“ kategorii	36
7.1	Do které kategorie a podkategorie provozu jako závodník s UA spadám?.....	36
7.2	Je létání s brýlemi (FPV = first person view) v „otevřené“ kategorii schváleno?	37
7.3	Je přípustné, aby byli v „otevřené“ kategorii přítomni diváci?	37
8	Stavím svá vlastní UA (sukromě zhotovená) „otevřené“ kategorie ..	37
8.1	Spadá můj UAS do „otevřené“ kategorie?	37
9	Mám v úmyslu poskytovat služby (komerční a jiné) s UAS v „otevřené“ kategorii	38
9.1	Jak určím, ve které kategorii mohu provádět provoz? „Otevřené“ nebo „specifické“?	38
9.2	Co je myšleno požadavkem na provozní postupy?	38
10	Jsem návštěvník / provozovatel UAS „otevřené“ kategorie ze státu mimo EU.....	39
10.1	Jsem rezidentem státu mimo EU, který při návštěvě Evropy plánuje létat se svým UA v „otevřené“ kategorii. Musím se registrovat?	39
10.2	Je, jakožto rezidenta státu mimo EU, uznávána v EU má odborná způsobilost v „otevřené“ kategorii?.....	40
C	„SPECIFICKÁ“ KATEGORIE	41
1	Pochopení „specifické“ kategorie	41
1.1	Jak určím, zda spadám do „specifické“ kategorie?.....	41
2	Požadavky na výcvik ve „specifické“ kategorii.....	41
2.1	Požaduje se u všech dálkově řídicích pilotů ve „specifické“ kategorii, aby absolvovali výcvik létání s UA?	41
2.2	Kdo vydává osvědčení způsobilosti dálkově řídicího pilota pro „specifickou“ kategorii a jak dlouho toto osvědčení platí?	42

2.3 Bude osvědčení způsobilosti pro „specifickou“ kategorii uznáváno v rámci Evropy?.....	43
3 Požadavky týkající se oprávnění k provozu pro „specifickou“ kategorii	43
3.1 Je potřeba, abych před tím, než budu s UA létat ve „specifické“ kategorii, získal oprávnění?.....	43
3.2 Spadám do „specifické“ kategorie. Jak tedy získám oprávnění?.....	43
4 Povinnosti provozovatele UAS nebo dálkově řídicího pilota ve „specifické“ kategorii provozu	45
4.1 Jaké jsou mé povinnosti coby provozovatele UAS ve „specifické“ kategorii provozu?	45
4.2 Jaké jsou mé povinnosti coby dálkově řídicího pilota ve „specifické“ kategorii provozu?	47
5 UA bez štítku s označením třídy ve „specifické“ kategorii provozu	49
5.1 Spadám do „specifické“ kategorie provozu. Budu moci létat se svým starým UA po 31. prosinci 2020?	49
5.2 Potřebuji ve „specifické“ kategorii provozu pořád výcvik, i když jsem létal s UA, než začala tato pravidla platit?.....	49
6 Zajímám se o závodění s UA a/nebo létání s UA pomocí brýlí (FPV) ve „specifické“ kategorii	50
6.1 Jaké oprávnění potřebuji?.....	50
6.2 Je létání s brýlemi (FPV = first person view) ve „specifické“ kategorii schváleno?	50
6.3 Je přípustné, aby byli ve „specifické“ kategorii přítomni diváci?	50
7 Stavím svá vlastní UA (soukromě zhotovená) „specifické“ kategorie	51
7.1 Lze můj UAS provozovat ve „specifické“ kategorii?.....	51
8 Mám v úmyslu poskytovat služby (komerční a jiné) s UAS ve „specifické“ kategorii	51
8.1 Budu potřebovat, aby každý další členský stát EASA ověřoval platnost mého oprávnění k provozu?.....	51
8.2 Co se stane s oprávněním uděleným národním leteckým úřadem před 31. prosincem 2020?	52
9 Jsem návštěvník / provozovatel UAS „specifické“ kategorie ze státu mimo EU.....	53
9.1 Jsem rezidentem státu mimo EU, který při návštěvě Evropy plánuje létat se svým UA v rámci „specifické“ kategorie. Musím se registrovat? .	53
9.2 Je, jakožto rezidentovi státu mimo EU, uznávána v EU odborná způsobilost ve „specifické“ kategorii?.....	54
10 Chtěl bych vědět o osvědčení provozovatele lehkých UAS (LUC)...	54
10.1 Co je to LUC?	54
10.2 Kdo může požádat o LUC?.....	55

10.3 Musím před létáním s UA získat oprávnění? (LUC)	55
10.4 Jaká je platnost LUC?	55

A - USTANOVENÍ POUŽITELNÁ JAK PRO „OTEVŘENOU“, TAK PRO „SPECIFICKOU“ KATEGORII PROVOZU

1 Vysvětlení nařízení pro UAS (drony)

1.1 Na co se nařízení EU vztahují?

Nařízení (EU) 2019/947 a 2019/945 přijímají přístup na základě posouzení rizika, a proto nerozlišují mezi rekreačními a komerčními činnostmi. Berou v úvahu hmotnost a specifikace UAS a provoz, který má být prováděn.

Nařízení se zabývají UAS prodávanými na trhu, což znamená:

1. *při provozu v „otevřené“ kategorii:*

- i. ty, které budou mít štítek s označením třídy (dle nařízení (EU) 2019/945) v rozmezí C0 až C6 od nejlehčích po nejtěžší modely; nebo*
- ii. ty, které byly soukromě zhotoveny; nebo*
- iii. ty, které byly uvedeny na trh před 1. lednem 2024.*

2. *při provozu ve „specifické“ kategorii všechny UAS spadající do této kategorie, včetně UAS bez štítku s označením třídy.*

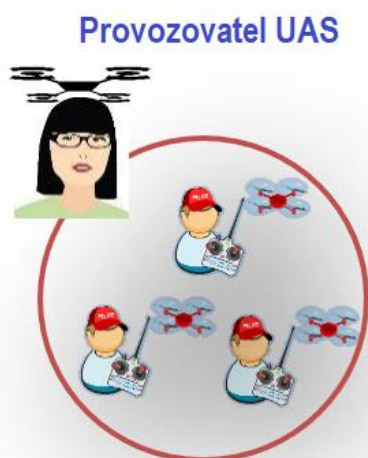
Nařízení (EU) 2019/947 upravuje většinu druhů provozů a jejich úrovně rizika. Činí tak prostřednictvím tří kategorií provozu: kategorií „otevřená“, „specifická“ a „certifikovaná“.

1.2 Jaká jsou data použitelnosti nařízení (EU) 2019/947 a 2019/945?

V důsledku krize COVID-19 bylo datum použitelnosti nařízení (EU) 2019/947 odloženo z 1. července 2020 na 31. prosince 2020, což znamená:

- od 31. prosince 2020 se registrace provozovatelů UAS a certifikovaných UAS stává povinnou;
- od 31. prosince 2020 může být provoz ve „specifické“ kategorii prováděn až po udělení oprávnění příslušným národním leteckým úřadem (v České republice Úřadem pro civilní letectví);
- v období mezi 31. prosincem 2020 a 31. prosincem 2023 mohou uživatelé UAS provozujících UAS bez štítku s označením třídy nadále létat ve „specifické“ kategorii podle Článku 22 nařízení (EU) 2019/947;
- od 1. ledna 2022 musí být národní oprávnění, osvědčení a prohlášení plně převedena do nového systému EU (platnost národních povolení končí k uvedenému datu);
- od 1. ledna 2022 musí členské státy EASA zpřístupnit informace o zeměpisných zónách pro funkci „geo-awareness“ ve společném jednotném digitálním formátu, harmonizovaném mezi zeměmi EU;
- od 31. prosince 2023 musí být všechny provozování v „otevřené“ kategorii a všichni provozovatelé UAS plně v souladu s [nařízením \(EU\) 2019/947 a nařízením \(EU\) 2019/945](#).

1.3 Kdo je provozovatel UAS



Provozovatel UAS je jakákoli osoba, ať už fyzická nebo právnická, která vlastní UAS nebo si UAS pronajímá. **Můžete být jak provozovatelem UAS, tak dálkově řídicím pilotem, pokud jste zároveň osobou, která s UAS skutečně létá.** Mohli byste však být dálkově řídicím pilotem, aniž byste byli provozovatelem UAS, pokud jste například pilotem, který pracuje pro společnost poskytující služby s UAS. V takovém případě je společnost provozovatelem UAS a vy jste dálkově řídicím pilotem.

Pokud jste si koupili UAS, abyste s ním mohli létat ve svém volném čase, jste jak provozovatelem UAS, tak dálkově řídicím pilotem.

Pokud jste zakoupili UAS jako dárek, osoba, která dárek obdrží a poté s UAS bude létat, bude provozovatelem UAS a dálkově řídicím pilotem.

1.4 Druhy UAS, na které se nařízení odkazuje

„Bezpilotním letadlem“ se rozumí letadlo provozované autonomně nebo projektované pro autonomní provoz nebo pro řízení na dálku bez pilota na palubě;



Letecké práce



Letecká mobilita ve městě



Rekreační lety, včetně létání s modely letadel



Mezinárodní lety IFR

Tato definice zahrnuje všechny typy letadel bez pilota na palubě, včetně rádiem řízených létajících modelů (motorové s pevnými křídly, vrtulníky, kluzáky) bez ohledu na to, zda mají nebo nemají palubní kameru.

Nařízení používají termín UAS, bezpilotní systém, k označení UA, jeho systému a veškerého dalšího vybavení používaného k jeho ovládnutí a provozu, jako je řídicí jednotka, možný katapult k jeho vypuštění a další.

RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems) je podkategorie UAS, která zahrnuje jak systémy dálkově řízené, tak plně autonomní. Plně autonomní UAS létají zcela samy bez nutnosti jakéhokoli zásahu pilota.

Regulatorní odkaz: Článek 3 odst. 30 nařízení (EU) 1139/2018 / Článek 2 odst. 1) nařízení (EU) 2019/947 a Článek 3 odst. 3) nařízení (EU) 2019/945.

1.5 Kdy je UAS považován za hračku?

Výrobky navržené nebo určené, výlučně či nevýlučně, ke hraní dětem mladším 14 let by měly být považovány za hračku a měly by **vyhovovat směrnici 2009/48/ES o bezpečnosti hraček**. Vyhovění UAS této směrnici je deklarováno **v příslušném prohlášení o shodě EU**. V případě pochybností posuzují skutečnost, zda by měl být výrobek považován za hračku, orgány dozoru nad trhem, na základě řady charakteristik souvisejících s atraktivitou výrobku pro děti, přístupností atd.

Výrobci však mohou jasně vyloučit svůj výrobek z uplatňování směrnice o bezpečnosti hraček (je-li možná záměna) jasným uvedením minimálního věku

> 13 let na jejich výrobku (obal, příručka atd.) (např. „Nevhodné pro děti do 14 let“).

Regulatorní odkaz: Článek 2 směrnice 2009/48/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 18. června 2009 o bezpečnosti hraček.

1.6 Jaký je rozdíl mezi autonomním a automatickým UAS?

Autonomní UAS je schopen provést bezpečný let bez zásahu pilota. Činí tak pomocí umělé inteligence, která mu umožňuje zvládat všechny druhy nepředvídaných a nepředvídatelných nouzových situací. Tím se liší od **automatického** provozu, kdy UA letí předem určené trati definované provozovatelem UAS před zahájením daného letu. U tohoto typu UAS je nezbytné, aby dálkově řídicí pilot převzal kontrolu nad UAS a zasáhl při nepředvídaných událostech, pro které UAS nebyl naprogramován. Zatímco **automatické UAS** jsou povoleny ve všech kategoriích provozu, **autonomní UAS nejsou povoleny v „otevřené“ kategorii provozu.**

Autonomní UAS vyžadují úroveň ověření souladu s technickými požadavky, což není slučitelné se systémem zavedeným pro „otevřenou“ kategorii. Autonomní provoz je místo toho povolen ve „specifické“ kategorii, kde nařízení obsahuje dostatečně pružný nástroj pro ověřování požadavků s odpovídající úrovní robustnosti.

Autonomní provoz je povolen také v „certifikované“ kategorii provozu.

1.7 Kdo je „nezapojená osoba“?

„Nezapojenou osobou je osoba, která se neúčastní provozu UAS nebo která není obeznámena s pokyny a bezpečnostními opatřeními vydanými provozovatelem UAS (dronu).“

Osoba je považována za zapojenou, pokud se rozhodne být součástí provozu, je si vědoma rizika a je schopna kontrolovat polohu UA během letu.

Aby osoba mohla být považována za „zapojenou“ do provozu, musí splňovat následující:

- **udělit souhlas s účastí na provozu** (např. souhlas s přeletem UA); **souhlas musí být výslovný;**
- **obdržet od provozovatele UAS/dálkově řídicího pilota pokyny a bezpečnostní opatření, která je třeba použít v případě nouzové situace;** a
- **neměla by být zaneprázdněna žádnými dalšími činnostmi, které by dané osobě nedovolily kontrolovat polohu UA, a v případě incidentu podniknout opatření, aby nedošlo k nárazu.**

Informace na vstupence, že během akce bude použit UAS, se nepovažuje za dostatečnou, protože provozovatel UAS musí získat výslovný souhlas jednotlivce a ujistit se, že jsou si lidé vědomi rizik a postupů, které je třeba přijmout v případě nouze.

Během provozu se očekává, že zapojené osoby budou sledovat trajektorii UA a budou připraveny přijmout opatření na svoji ochranu v případě neočekávaného chování UAS. Pokud jsou během provozu UAS lidé zaneprázdněni prací nebo sledováním něčeho, co není slučitelné se sledováním trajektorie UA, nelze je považovat za zapojené.

Příklady nezapojených osob:

- diváci shromáždění při sportovních aktivitách, koncertech nebo jiných hromadných akcích;
- lidé na pláži nebo v parku nebo procházející se po ulicích.

Nezapojená osoba není jen osoba, která je přímo vystavena UAS, ale může to být také osoba, která je v autobuse, autě atd. a **která je UAS vystavena nepřímo**. Například pokud UA letí nad automobilem, měl by být jeho řidič považován za „nezapojenou osobu“. Důvodem je to, že UA letící poblíž automobilu (i když do něj nenarazí) by mohlo odvrátit pozornost jeho řidiče a způsobit tak dopravní nehodu.

Regulatorní odkaz: GM1 Článek 2 (18) Definice, rozhodnutí výkonného ředitele 2019/021/R.

1.8 Co je „shromáždění lidí“?

Shromáždění lidí je dav lidí. Není definován konkrétním počtem lidí, ale souvisí s **možností jednotlivce přemístit se tak, aby se vyhnul následkům provozu UAS, který je mimo kontrolu**. Pokud je skupina lidí tak hustě namačkaná, že je omezena jejich možnost volně uniknout nebo uhnout UA, pak je považována za shromáždění lidí.

Příklady shromáždění lidí jsou lidé na:

- sportovních, kulturních, náboženských nebo politických akcích;
- plážích nebo v parcích za slunečného dne;
- ulicích s obchody během otevírací doby obchodů; nebo
- lyžařských rezortech/tratích/drahách.

Regulatorní odkaz: GM1 Článek 2(3) Definice, rozhodnutí výkonného ředitele 2019/021/R.

2 Požadavky na registraci

2.1 Musím registrovat svůj UAS?

Pokud nejsou UAS certifikovány, není nutné je registrovat, ale **vy, jako provozovatel/vlastník** UAS, se musíte sám zaregistrovat. Učiníte tak u příslušného národního leteckého úřadu **státu EU, ve kterém máte bydliště** (<https://www.easa.europa.eu/domains/civil-drones/naa>). V České republice je příslušným úřadem Úřad pro civilní letectví (www.caa.cz). Registrační nástroj Úřadu pro civilní letectví naleznete na webové stránce <https://dron.caa.cz>.

Zaregistrujete se jednou, nezávisle na tom, kolik UAS provozujete v „otevřené“ nebo „specifické“ kategorii provozu. Vaše registrace bude platná po dobu stanovenou příslušným národním leteckým úřadem (datum platnosti je uvedeno na příslušném dokladu), po které ji budete muset obnovit.

Nemusíte se registrovat, pokud vaše UA:

1. váží méně než 250 g **a současně** nemá fotoaparát (kameru) nebo jiný senzor schopný detekovat osobní údaje; nebo
2. i když má fotoaparát (kameru), váží méně než 250 g, ale **jedná se o hračku** (to znamená, že z jeho dokumentace vyplývá, že **splňuje směrnici 2009/48/ES o bezpečnosti hraček**);

UAS je certifikován, pokud má osvědčení letové způsobilosti (nebo osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely) vydané příslušným národním leteckým úřadem. V tomto případě je nicméně požadována **registrace**. Certifikovat UAS je nutné, pouze pokud to vyžaduje riziko provozu. Certifikace tedy nikdy není nutná pro UAS provozované v „otevřené“ kategorii.

Příslušná regulace: Článek 21 nařízení (EU) 2019/947.

2.2 Co se stane, jakmile se zaregistruji?

Po registraci obdržíte „**registrační číslo provozovatele UAS**“, které musí být **uvedeno** pomocí nálepky na **všech UA, které provozujete, včetně soukromě zhotovených**.

Úplný řetězec registrovaného provozovatele (registrační číslo doplněné o tři přidělené doplňkové znaky) musí provozovatel nahrát do „**systemu identifikace na dálku**“, identifikačního e-systemu bezpilotního letadla („e-identifikace“), pokud je jím bezpilotní letadlo vybaveno.

Regulatorní odkaz: Článek 14 nařízení (EU) 2019/947.

2.3 Bude moje registrace jako provozovatele UAS uznána v celé Evropě?

Ano, vy jako provozovatel UAS obdržíte jedinečné registrační číslo, které bude platné ve všech ostatních členských státech EASA. Nemůžete se zaregistrovat dvakrát.

Regulatorní odkaz: Článek 14 nařízení (EU) 2019/947.

3 Létám s modelem letadla

3.1 Jak mohu létat se svým modelem?

Letečtí modeláři mají následující možnosti, jak provozovat svá letadla:

- a) Mohou létat jako členové klubu nebo sdružení modelářů, které od příslušného úřadu obdrželo oprávnění k provozu, jak je definováno v Článku 16 nařízení (EU) 2019/947. V takovém případě by měli dodržovat postupy klubu nebo sdružení modelářů v souladu s oprávněním k provozu. Oprávnění definuje všechny podmínky pro

provoz a může se odchýlit od nařízení (může například umožňovat provoz s UA těžšími 25 kg nebo létání nad 120 m atd.). Členské státy mohou modelářským klubům a sdružením modelářů umožnit, aby zaregistrovaly své členy v registračních systémech zavedených v souladu s Článkem 14. Pokud tomu tak není, zaregistrují se členové klubů a sdružení modelářů sami v souladu s Článkem 14.

- b) Pokud si osoba nepřeje stát se členem klubu nebo sdružení, může v souladu s Článkem 15 odst. 2 nařízení UAS použít zvláštní zeměpisné zóny definované členskými státy EASA, v nichž UAS a modely letadel nemusí splňovat určité technické požadavky a/nebo kde jsou rozšířena provozní omezení, včetně hmotnostních nebo výškových omezení.
- c) Modely mohou být provozovány v podkategorii A3. Více informací k možnostem provozu naleznete dále v dokumentu.

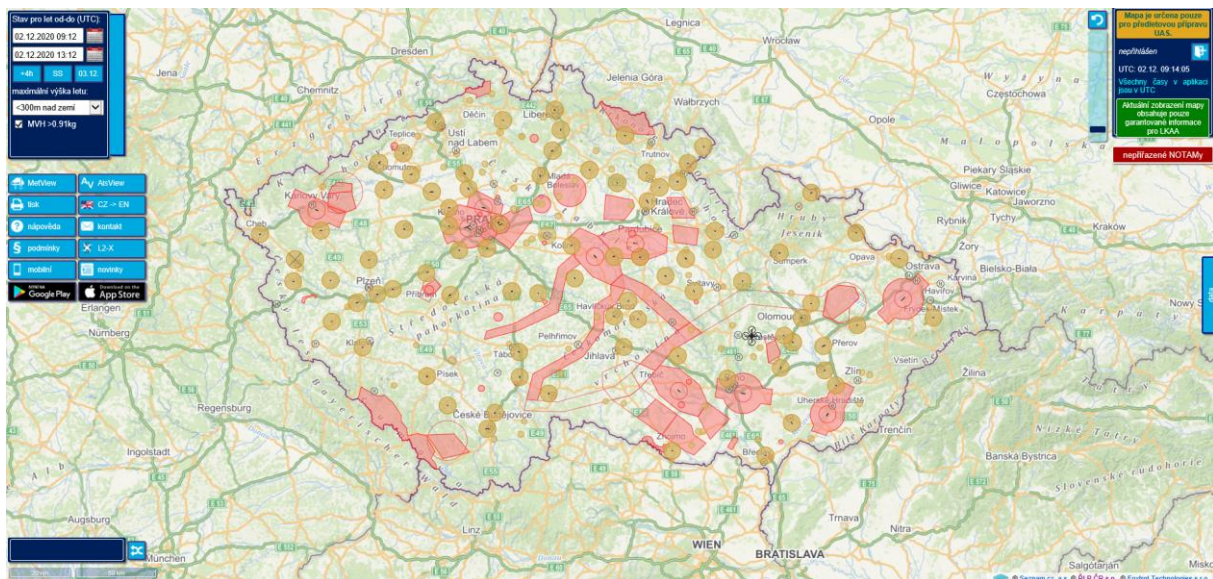
Regulatorní odkaz: Článek 16 nařízení (EU) 2019/947.

4 Jakmile létáte

4.1 Mohu létat se svým UA všude, kde chci?

Každý členský stát EASA určí zeměpisné zóny pro UAS, ve kterých by UA neměly létat (např. národní parky, centra měst nebo oblasti blízko letišť) nebo mohou létat pouze za určitých podmínek nebo kde potřebují zvláštní povolení k letu. Proto je důležité, abyste se obrátili na svůj příslušný národní letecký úřad (v České republice Úřad pro civilní letectví) a předem zkontrolovali, kde můžete a nemůžete s UA létat.

V České republice se k předletové přípravě provozu UAS, seznámení s uspořádáním vzdušného prostoru v daném místě a k identifikaci případných konfliktů s uvedením příslušných postupů využívá speciální webová aplikace Řízení letového provozu, s.p., <https://dronview.rlp.cz/>.



Obr. Aplikace DronView Řízení letového provozu, s.p.

Zeměpisné zóny platí pro všechny kategorie provozu.

Kromě zeměpisných zón není povoleno létat s UA v blízkosti nebo uvnitř oblasti, kde probíhají záchranné práce.

Odkazy na národní letecké úřady naleznete na adrese: <https://www.easa.europa.eu/domains/civil-drones/naa>.

Regulační odkaz: Článek 15 a UAS.OPEN.060 (4) nařízení (EU) 2019/947.

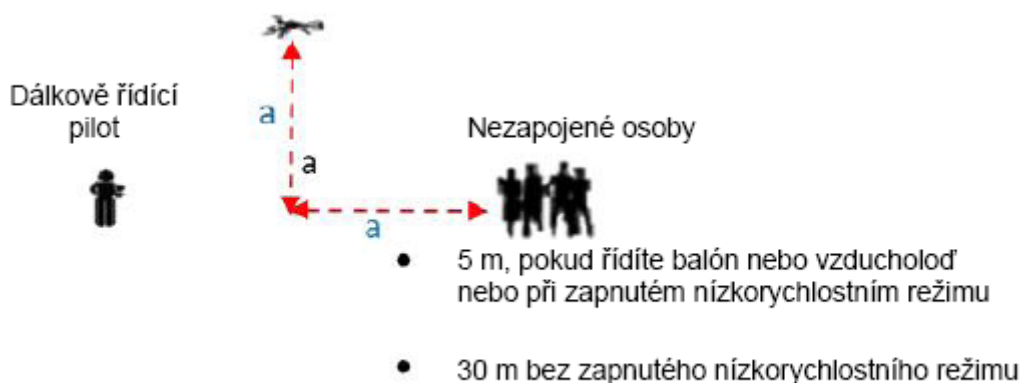
4.2 Mohu létat nad lidmi?

Obecně, pokud provozujete UAS v „otevřené“ kategorii provozu, **nesmíte létat nad nezapojenými osobami.**

Jistou výjimkou je **soukromě zhotovené UA o nižší hmotnosti než 250 g** nebo UAS zakoupený na trhu se štítkem s označením třídy C0 nebo C1. Pripouští se, že UAS třídy C0 nebo individuálně postavené UA o hmotnosti menší než 250 g mohou nad nezapojenými osobami létat. Nicméně, **kdykoli je to možné, měly by se jim vyhnout, a kde je to nevyhnutelné, mělo by být postupováno s mimořádnou opatrností.** U UAS třídy C1 by měl dálkově řídicí pilot před zahájením provozu UAS posoudit oblast a **měl by důvodně očekávat, že**

nebude přelétávat nad žádnou nezapojenou osobou. Toto zhodnocení situace by mělo být provedeno s přihlédnutím k uspořádání místa provozu (např. výskyt silnic, ulic, pěších či cyklistických stezek), možnosti zabezpečení místa a denní době. V případě, že dojde k neočekávanému přeletu, měl by dálkově řídicí pilot, co možná nejvíce zkrátit dobu přeletu, např. letem UA tak, aby se vzdálenost mezi UA a nezapojenými osobami zvyšovala, nebo přeletem UA na místo, kde se žádné nezapojené osoby nenachází. V každém případě je třeba čas, po který UA přelétá nad lidmi, minimalizovat.

Pokud máte UAS s označením třídy C2, v podkategorii A2, obecně platí pravidlo udržovat s UA **horizontální vzdálenost od jakékoliv nezapojené osoby ne menší, než je výška, ve které UA letí** („pravidlo 1:1“, tj. pokud se UA pohybuje ve výšce 40 m, vzdálenost od jakékoliv nezapojené osoby by měla být alespoň 40 m), a nikdy nelétat blíže než 30 metrů horizontálně od jakékoli nezapojené osoby. Pokud je UAS vybaven funkcí nízkorychlostního režimu („low-speed mode“) a tato funkce je aktivní, můžete létat až na 5 metrů od nezapojených osob.



Obr. Vzdálenost od nezapojených osob v případě létání s UAS třídy C2

Ve všech ostatních případech (jiných UAS než výše uvedených) musíte zajistit, aby se v dosahu provozu nenacházely žádné nezapojené osoby.

Regulační odkaz: Článek 4 odst. 1) písm. c) a UAS.OPEN.040 nařízení (EU) 2019/947.

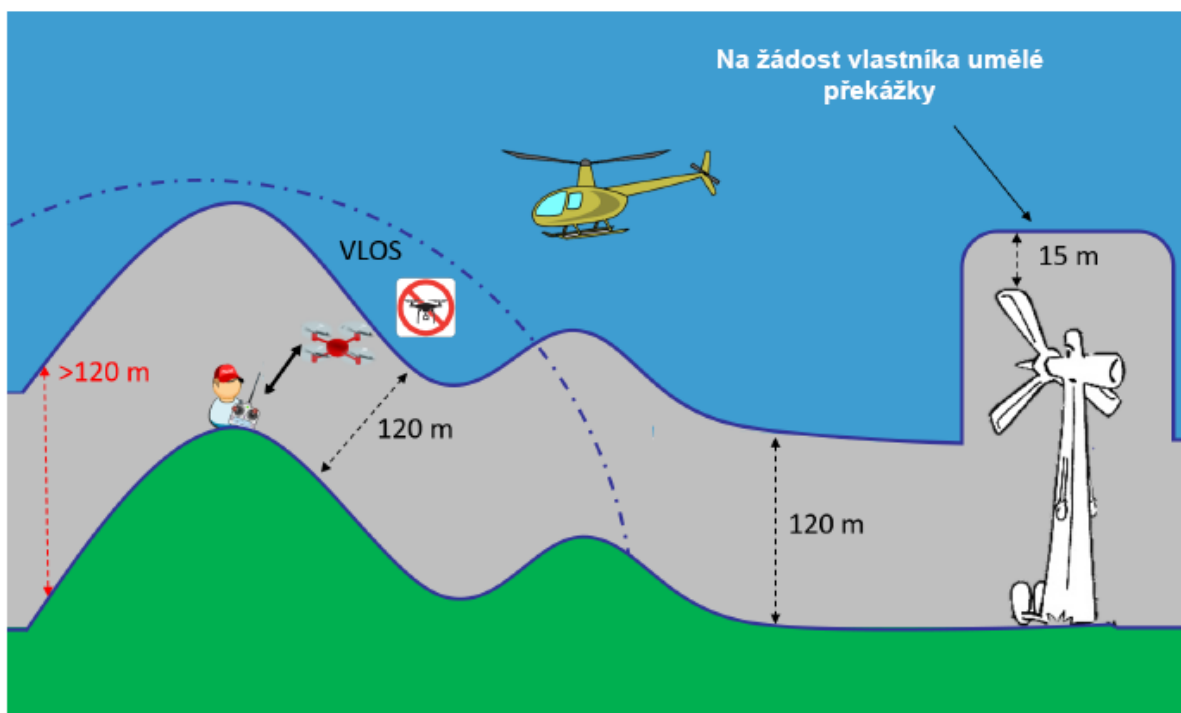
4.3 Jak vysoko mohu se svým UA létat?

Maximální výška letu je standardně 120 m od zemského povrchu. Je třeba zkontrolovat, zda příslušný národní letecký úřad nezřídil zeměpisnou zónu s nižší spodní hranicí v oblasti, kde budete létat.

V České republice se k předletové přípravě provozu UAS, seznámení s uspořádáním vzdušného prostoru v daném místě a k identifikaci případných konfliktů s uvedením příslušných postupů využívá speciální webová aplikace Řízení letového provozu, s.p., <https://dronview.rlp.cz/>.

Pokud potřebujete přeletět překážku vyšší než 120 m, můžete letět až 15 metrů nad výškou překážky, ale **pouze v případě výslovného souhlasu vlastníka překážky** (např. smlouva s vlastníkem o provedení kontroly). V takovém případě můžete letět do vodorovné vzdálenosti 50 metrů od překážky.

Při provozu UAS v kopcovitém terénu by měla být výška UA nad povrchem země v šedé zóně (viz obrázek níže). UA musíte udržovat do 120 m od nejbližšího bodu terénu. To znamená, že mohou nastat podmínky, jako například na vrcholu kopce, kdy i když UA udržujete 120 m od boku kopce, ve skutečnosti letíte ve vzdálenosti vyšší než 120 m nad dnem údolí. Takže pokud UA udržujete do 120 m od boku kopce (jako v šedé oblasti na obrázku níže), je váš let legální.



Regulatorní odkaz: UAS.OPEN.010 (2)(3) Části A Přílohy nařízení (EU) 2019/947.

5 Ostatní požadavky

5.1 Existuje minimální věk pro létání s UAS?

Minimální věk pro dálkově řídicí piloty UA v „otevřené“ a „specifické“ kategorii provozu je 16 let, ale informujte se u příslušného národního leteckého úřadu dané země, protože může uplatňovat nižší minimální věk.

V České republice je minimální věk dálkově řídicích pilotů 16 let. Jistou výjimkou může být provoz v rámci klubu/sdružení leteckých modelářů dle zavedených postupů, v budoucnu pak podle příslušného oprávnění k provozu, vydaného Úřadem pro civilní letectví.

Minimální věk pro létání s UAS s označením třídy C0 v podkategorii A1 „otevřené“ kategorie provozu není stanoven.

Regulační odkaz: Článek 9 nařízení (EU) 2019/947.

5.2 Je zapotřebí pojištění?

Pokud používáte UA o hmotnosti nad 20 kg, musíte mít vždy jako provozovatel UAS pojištění svého UA. Většina členských států EASA však požaduje pojištění odpovědnosti za škodu, i když provozujete UA o nižší hmotnosti. Je třeba věnovat pozornost národním předpisům daného státu.

V České republice se provoz bezpilotního letadla pojí s povinností řádného **pojištění odpovědnosti provozovatele za škodu způsobenou provozem bezpilotního letadla**. Výjimkou je pouze individuální rekreačně-sportovní provoz (nikoliv provoz v rámci leteckého veřejného vystoupení) bezpilotního letadla o maximální vzletové hmotnosti do 20 kg.

Minimální výše pojistné částky, na kterou musí být sjednáno individuální pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem bezpilotního letadla o maximální vzletové hmotnosti větší než 20 kg (limit plnění), je stanovena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel v platném znění.

Minimální výše pojistné částky, na kterou musí být sjednáno individuální nebo hromadné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem bezpilotního letadla v rámci leteckého veřejného vystoupení (limit plnění), činí:

- a. 0,25 mil. Kč pro bezpilotní letadla do maximální vzletové hmotnosti 0,91 kg;
- b. 1 mil. Kč pro bezpilotní letadla do maximální vzletové hmotnosti 7 kg;
- c. 3 mil. Kč pro bezpilotní letadla do maximální vzletové hmotnosti 20 kg;

Minimální výše pojistné částky, na kterou musí být sjednáno individuální nebo hromadné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem bezpilotního letadla o maximální vzletové hmotnosti větší než 20 kg v rámci leteckého veřejného vystoupení je stanovena nařízením Evropského parlamentu a Rady

(ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel v platném znění.

Regulatorní odkaz: Článek 14 odst. 2) písm. d) nařízení (EU) 2019/947.

B - „OTEVŘENÁ“ KATEGORIE PROVOZU

1 Pochopení „otevřené“ kategorie provozu

1.1 Jak určím, zda spadám do „otevřené“ kategorie provozu?

UAS je možné provozovat v „otevřené“ kategorii provozu, pokud UA:

- nese jeden ze štítků s označením třídy C0, C1, C2, C3 nebo C4; nebo
- je soukromě zhotovený a jeho hmotnost je nižší než 25 kg; nebo
- byl zakoupen před 1. lednem 2024, bez jakéhokoli výše uvedeného štítku s označením třídy C;
- nebude provozován nad lidmi, pokud se nejdená o přípustné výjimky. (Blíže viz podkategorie provozu A1, A2 a A3, abyste zjistili, kde a jak můžete se svým UA létat);
- bude udržován ve vizuálním dohledu (VLOS) nebo bude dálkově řídicímu pilotovi pomáhat pozorovatel UA;
- létá ve výšce ne více než 120 metrů;
- nepřeváží jakékoli nebezpečné zboží a neshazuje jakýkoli materiál.

Regulační odkaz: Článek 4 a Článek 20 nařízení (EU) 2019/947; Část A Přílohy a Článek 5 odst. 1) nařízení (EU) 2019/947, Části 1 až 5 Přílohy nařízení (EU) 2019/945.

1.2 Spadám do „otevřené“ kategorie. Jak určím, ve které podkategorii mohu létat?

Podkategorie je dána buď:

- štítkem uvádějícím označení třídy (C0, C1, C2, C3 nebo C4), upevněným k vašemu UA; nebo
- hmotností vašeho UA v případě soukromě zhotoveného UA nebo UA bez štítku s označením třídy (UAS uvedené na trh před uplatňováním příslušných nařízení);

Upozornění: s cílem usnadnit přechod na nový regulační rámec mohou UA bez štítků s označením tříd létat do 31. prosince 2023 podle požadavků definovaných v Článku 22 nařízení (EU) 2019/947 (další informace viz FAQ týkající se [létání bez označení třídy](#)).

Podle výše uvedených informací použijte níže uvedenou tabulku, abyste určili podkategorii, ve které musíte létat. Například s UA s označeními třídy C2 lze létat pouze v podkategoriích A2 (v blízkosti lidí) nebo A3 (daleko od lidí).

Podkategorie „otevřené“ kategorie provozu	Štítek s označením třídy typu UA
A1 Urbanistické oblasti, ale ne nad davy, nebo mimo urbanistické oblasti	Štítek s označením třídy C0, C1
	Soukromě zhotovené UA s MTOM < 250 g a rychlostí < 19 m/s
	UA bez štítku s označením třídy s MTOM < 250 g včetně paliva a užitečného zatížení.
A2 Urbanistické oblasti při udržování nejméně 30 m (ve zvláštních případech až 5 m) od lidí, nebo mimo urbanistické oblasti	Štítek s označením třídy C2
A3 Mimo urbanistické oblasti	Štítek s označením třídy C2, C3, C4
	Soukromě zhotovené UA s MTOM < 25 kg
	UA bez štítku s označením třídy s MTOM < 25 kg včetně paliva a užitečného zatížení uvedené na trh před 1. 1. 2024

Veďte prosím na vědomí, že stát může publikovat zeměpisné zóny, které mohou použítí vašeho UA omezit.

V České republice se k předletové přípravě provozu UAS, seznámení s uspořádáním vzdušného prostoru v daném místě a k identifikaci případných konfliktů s uvedením příslušných postupů využívá speciální webová aplikace Řízení letového provozu, s.p., <https://dronview.rlp.cz/>.

2 Požadavky v „otevřené“ kategorii

2.1 Jaké jsou požadavky v jednotlivých podkategoriích „otevřené“ kategorie?

V závislosti na štítku s označením třídy UA nebo hmotnosti (v případě soukromě zhotovených UA) mohou být UA provozována v různých podmínkách, jak je popsáno níže:

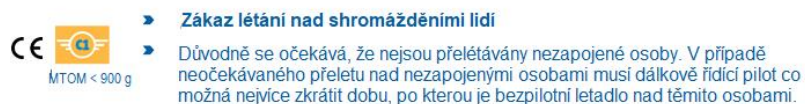
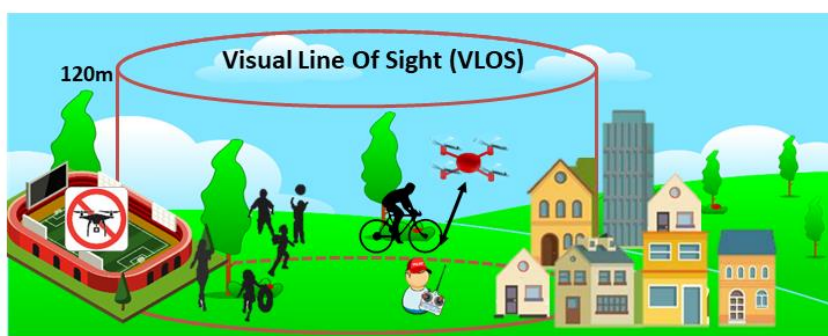
UA nesoucí označení třídy C0 nebo soukromě zhotovená a vážící do 250 g mohou létat v podkategorii A1, což prakticky znamená téměř kdekoli, s výjimkou letů nad shromážděními osob nebo prostorů, které byly státem zakázány zavedením omezení letů UA (informujte se na webových stránkách příslušného národního leteckého úřadu. Viz <https://www.easa.europa.eu/domains/civil-drones/naa>). **V České republice se k předletové přípravě provozu UAS, seznámení s uspořádáním vzdušného prostoru v daném místě a k identifikaci případných konfliktů s uvedením příslušných postupů využívá speciální webová aplikace Řízení letového provozu, s.p., <https://dronview.rlp.cz/>.**

Otevřená kategorie - podkategorie A1



UA nesoucí štítek s označením třídy C1 lze rovněž provozovat v podkategorii A1, avšak s tím rozdílem, že musíte minimalizovat lety nad nezapojenými osobami.

Otevřená kategorie - podkategorie A1

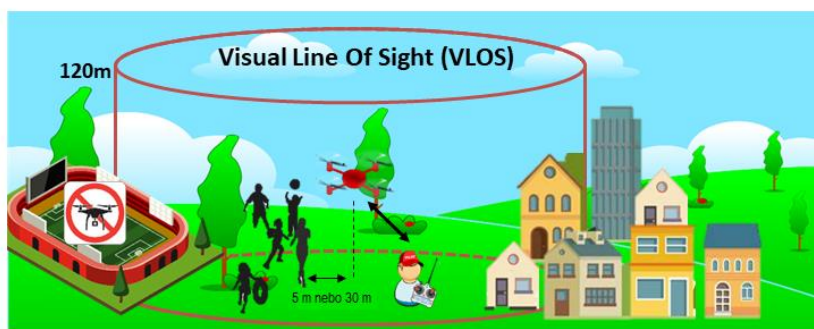


UA nesoucí štítek s označením třídy C2 lze provozovat v podkategorii A2, což znamená v urbanistickém prostředí, nicméně musíte dodržovat bezpečnou vzdálenost od nezapojených osob. Pravidlo je, že tato minimální vzdálenost by měla být rovna výšce, ve které UA právě letí (např. pokud letíte ve výšce 30 m, ujistěte se, že nejbližší nezapojená osoba je nejméně 30 m od místa, kde by UA

v případě události svise spadlo). Tato vzdálenost nesmí být menší než 30 m (ve zvláštních případech pak až 5 m). Navíc můžete také létat za podmínek stanovených pro podkategorii A3. A na závěr se musíte vyhnout letům v prostorech, které byly státem zakázány zavedením omezení letů UA.

(Informujte se na webových stránkách příslušného národního leteckého úřadu. Viz <https://www.easa.europa.eu/domains/civil-drones/naa>). **V České republice se k předletové přípravě provozu UAS, seznámení s uspořádáním vzdušného prostoru v daném místě a k identifikaci případných konfliktů s uvedením příslušných postupů využívá speciální webová aplikace Řízení letového provozu, s.p., <https://dronview.rlp.cz/>.**

Otevřená kategorie - podkategorie A2



- ▶ **Zákaz létání nad shromážděními lidí**
- ▶ UAS ve vodorovné vzdálenosti nejméně 30 metrů od nezapojených osob, nebo až 5 metrů, je-li aktivován nízkorychlostní režim

UA nesoucí štítek s označením třídy C3 nebo C4, nebo soukromě zhotovená a vážící do 25 kg je možné provozovat v podkategorii A3. To znamená, že nemohou být nikdy provozovány v urbanistickém prostředí, že musíte udržovat UA nejméně 150 m od rezidenčních, komerčních nebo průmyslových prostorů a létat pouze v oblastech, kde se nenachází žádné nezapojené osoby v okruhu, v němž může být UA provozováno. V každém případě se musíte vyhnout letům v prostorech, které byly státem zakázány zavedením omezení letů UA (informujte se na webových stránkách příslušného národního leteckého úřadu. Viz <https://www.easa.europa.eu/domains/civil-drones/naa>). **V České republice se k předletové přípravě provozu UAS, seznámení s uspořádáním**

vzdušného prostoru v daném místě a k identifikaci případných konfliktů s uvedením příslušných postupů využívá speciální webová aplikace Řízení letového provozu, s.p., <https://dronview.rlp.cz/>.

Otevřená kategorie - podkategorie A3



Pro kompletní představu ohledně požadavků a omezení použitelných pro různé třídy UA a prováděných druhů provozů viz tabulka níže:

UAS		Provoz		Provozovatel/pilot UAS		
Třída	MTOM	Podkategorie	Provozní omezení	Registrace provozovatele UAS	Způsobilost dálkově řídicího pilota	Minimální věk dálkově řídicího pilota
Soukromě zhotovené	< 250 g	A1 (rovněž může létat v podkategorii A3)	<ul style="list-style-type: none"> - může létat nad nezapojenými osobami (pokud je to možné, měl by se jim vyhnout) - zákaz letů nad shromážděními osob 	Ano, pokud je na palubě kamera/senzor a pokud UAS není hračka	- není potřeba žádný výcvik	Žádný minimální věk
0					- přečíst uživatelskou příručku	16*, žádný minimální věk, pokud je UAS hračka
UAS dříve uvedené na trh (Čl. 20)					- přečíst uživatelskou příručku - absolvovat online školení - složit online teoretickou zkoušku	16*
1	< 900 g		<ul style="list-style-type: none"> - žádné plánované lety nad nezapojenými osobami (pokud se tak stane, měly by být minimalizovány) - zákaz letů nad shromážděními osob 	Ano	<ul style="list-style-type: none"> - přečíst uživatelskou příručku - absolvovat online školení - složit online teoretickou zkoušku 	16*
2	< 4 kg	A2 (rovněž může létat v podkategorii A3)	<ul style="list-style-type: none"> - žádné lety nad nezapojenými osobami - udržování vodorovné vzdálenosti 30 m od nezapojených osob (může být sníženo na 5 m, je-li aktivována nízkorychlostní funkce) 	Ano	<ul style="list-style-type: none"> - přečíst uživatelskou příručku - absolvovat online školení - složit online teoretickou zkoušku - provést a deklarovat praktický výcvik formou samostudia - složit písemnou zkoušku u příslušného národního leteckého úřadu (nebo u schváleného subjektu) 	16*
3	< 25 kg	A3	<ul style="list-style-type: none"> - lety daleko od lidí - lety mimo urbanistickou oblast (vzdálenost 150 m) 	Ano	<ul style="list-style-type: none"> - přečíst uživatelskou příručku - absolvovat online školení - složit online teoretickou zkoušku 	16*
4						
Soukromě zhotovené UAS dříve uvedené na trh (Čl. 20)						

* Minimální věk může být určitým státem snižen na 12. V tom případě bude tato nová mez platit pouze v tomto státě. Snižování věku se netýká České republiky. Jistou výjimkou může být provoz v rámci klubu/sdružení leteckých modelářů dle zavedených postupů, v budoucnu pak podle příslušného oprávnění k provozu, vydaného Úřadem pro civilní letectví.

3 Požadavky na výcvik v „otevřené“ kategorii

3.1 Požaduje se u všech dálkově řídicích pilotů, aby absolvovali výcvik létání s UA?

Ano, obecně musíte mít výcvik přiměřený kategorii UAS, které hodláte provozovat.

Výcvik není vyžadován, pouze pokud budou využívána UA s označením třídy C0. V takovém případě **musíte být obeznámeni pouze s pokyny výrobce**.

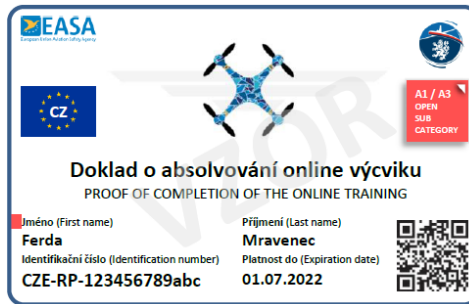
Všichni ostatní dálkově řídicí piloti však musí absolvovat požadovaný výcvik.

To znamená, že v „otevřené“ kategorii jsou **všichni dálkově řídicí piloti** létající v podkategoriích A1, A2 a A3 **povinni**, než budou moci s UA létat:

1. být obeznámeni s příručkou výrobce;
2. absolvovat online výcvik zajišťovaný příslušným národním leteckým úřadem (informace k výcviku naleznete na webové stránce Úřadu pro civilní letectví <https://www.caa.cz/provoz/bezpilotni-letadla/online-skoleni-a-informace-k-vyuziti/>); a
3. úspěšně složit online zkoušku teoretických znalostí (k online přezkoušení teoretických znalostí pilotů bezpilotních letadel slouží miniweb Úřadu pro civilní letectví; bližší informace naleznete na webových stránkách <https://www.caa.cz/provoz/bezpilotni-letadla/>).

Zkouška se skládá ze 40 otázek s výběrem odpovědí, které prověří vaše znalosti jako pilota.

Po splnění Vám příslušný národní letecký úřad (v České republice Úřad pro civilní letectví) vydá **doklad o absolvování online výcviku**. Doklad vám umožňuje létat v **podkategoriích provozu A1 a A3**.



Regulační odkaz: Příloha Část A (UAS.OPEN.020) nařízení (EU) 2019/947.

Pokud však chcete létat **v podkategorii A2**, musíte **navíc** k výše uvedenému:

1. Absolvovat praktický výcvik **formou samostudia**, abyste se seznámil s UAS a zajistil, že dosahujete dobré úrovně řízení. To musí být provedeno v oblasti, kde pro ostatní lidi nepředstavujete riziko; a
2. Podstoupit další zkoušku teoretických znalostí, která je zajišťována v zařízení určeném příslušným národním leteckým úřadem. V České republice zajišťuje zkoušky teoretických znalostí Úřad pro civilní letectví;

Test sestává z 30 otázek s výběrem odpovědí, které testují znalosti pilota v oblasti **meteorologie, provádění letů a technických a provozních opatření ke zmírnění rizik na zemi.**

Po úspěšném absolvování testu Vám vydá příslušný národní letecký úřad **osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota**. S tímto osvědčením můžete létat v **podkategorii provozu A2**.

Regulační odkaz: UAS.OPEN.030 Části A Přílohy nařízení (EU) 2019/947.

[3.2 Kdo vydává osvědčení způsobilosti dálkově řídicího pilota pro „otevřenou“ kategorii a jak dlouho toto osvědčení platí?](#)

V případě „otevřené“ kategorie provozu nebo standardních scénářů je za vydávání osvědčení odpovědný příslušný národní letecký úřad (v České republice Úřad pro civilní letectví). Osvědčení způsobilosti dálkově řídicího pilota **je platné 5 let.**

K prodloužení platnosti osvědčení, rozumí se před vypršením platnosti, může dálkově řídicí pilot absolvovat školení k udržení teoretických znalostí, pořádané příslušným národním leteckým úřadem nebo jím uznaným subjektem, případně je potřeba způsobilost prokázat znovu.

Regulační odkaz: UAS.OPEN.070 (1) nařízení (EU) 2019/947.

3.3 Bude osvědčení způsobilosti pro „otevřenou“ kategorii uznáváno v rámci Evropy?

Ano, výcvik absolvovaný v jednom členském státě EASA bude uznáván ve všech ostatních členských státech.

4 Požadavky týkající se oprávnění k provozu pro „otevřenou“ kategorii

4.1 Je potřeba, abych před tím, než budu s UA létat, získal oprávnění? („otevřená“ kategorie)

Pro provoz v „otevřené“ kategorii není potřeba žádné předchozí oprávnění.

5 Povinnosti provozovatelů UAS a dálkově řídicích pilotů v „otevřené“ kategorii

5.1 Jaké jsou mé povinnosti coby provozovatele UAS v „otevřené“ kategorii?

Jako provozovatel UAS létajícího v „otevřené“ kategorii provozu **musíte**:

- zajistit, že na UA je uvedeno **registrační číslo provozovatele UAS** (např. pomocí nálepky) a úplný řetězec registrovaného provozovatele UAS je nahrán do „systému identifikace na dálku“, identifikačního e-systému bezpilotního letadla („e-identifikace“), pokud je jím bezpilotní letadlo vybaveno;
- vypracovat **provozní postupy** (písemné postupy se požadují, zaměstnává-li provozovatel UAS více než jednoho dálkově řídicího pilota, jinak je dostačující, jestliže dálkově řídicí pilot dodržuje postupy stanovené výrobcem v uživatelské příručce);
- ověřit, že v dané oblasti provozu **není rádiové rušení**, které by mohlo mít vliv na spojení C2 (command and control) UAS;
- **jmenovat pro každý jednotlivý provoz dálkově řídicího pilota**; to je důležité, aby bylo jasné, kdo je osobou odpovědnou za každý let;
- **zajistit, že dálkově řídicí pilot a podpůrný personál provozu UAS jsou seznámeni s uživatelskou příručkou a s postupy provozovatele UAS, mají odpovídající odbornou způsobilost a mají k dispozici související informace týkající se jakékoli zeměpisné zóny publikované státem**;
- zajistit, že **mapy v systému „geo-awareness“ UAS jsou aktuální**, pokud nelétáte v zeměpisné zóně, kde se geo-awareness nepožaduje;
- zajistit, že pokud nepoužíváte soukromě zhotovený UAS, má **prohlášení o shodě s označením CE** a letadlo je opatřeno štítkem třídy (C0 až C4) (nejde-li o letadla uvedená na trh před uplatňováním předmětných nařízení EU); a
- zajistit, že jsou si **osoby zapojené do provozu UAS vědomy rizik spojených s provozem** v podkategoriích A2 a A3.

Regulační odkaz: UAS.OPEN.050 Přílohy a Článek 19 odst. 2) nařízení (EU) 2019/947.

5.2 Jaké jsou mé povinnosti coby dálkově řídicího pilota v „otevřené“ kategorii?

Jako dálkově řídicí pilot **musíte**:

Před letem:

- **absolvovat výcvik a zkoušku** požadované pro druh provozu, do kterého budete zapojen;
- **mít relevantní aktuální informace týkající se zeměpisných zón** publikovaných příslušným národním leteckým úřadem;
- **zkontrolovat překážky a přítomnost osob nezapojených do provozu** (jisté výjimky jsou v podkategorii provozu A1 se soukromě zhotoveným UA nebo UA s označením třídy C0);
- **zkontrolovat, zda je UA způsobilé pro let a provoz, který bude provádět;**
- **zkontrolovat, že dálkové ovládání pracuje správně** (je-li to použitelné);
a
- **zajistit, že hmotnost UA je v mezích kategorie nebo podkategorie zamýšleného provozu.**

Během letu v „otevřené“ kategorii musíte:

- **nepilotovat UA, jste-li nezpůsobilý**, ať už v důsledku konzumace psychoaktivních/halucinogenních látek nebo alkoholu, nebo se necítíte dobře z důvodu nemoci;
- **udržovat UA ve vzdálenosti, ve které jste schopni jej jasně vidět;** můžete použít pozorovatele UA, ke sledování vzdušného prostoru, pokud

chcete letět pomocí FPV (first person view). Pozorovatelé UA musí být vedle vás, aby mohli okamžitě komunikovat v případě, že uvidí překážku, a dát vám instrukce, jak máte s UA okamžitě přistát;

- pokud vy nebo pozorovatel UA uvidíte **letadlo s pilotem na palubě, dát mu přednost a ujistit se, že jste od něj daleko**. V případě jakýchkoli pochybností ohledně provozu byste měl s UA okamžitě přistát;
- **dodržovat omezení daných zeměpisných zón;**
- **provozovat UAS v souladu s uživatelskou příručkou výrobce;**
- **dodržovat postup provozovatele;** a
- **nelétat tam, kde probíhají záchranné práce** (např. v případě nehody se držet mimo oblast, protože může být potřeba použití vrtulníku záchranné služby);

Regulatorní odkaz: UAS.OPEN.060 v Části A Přílohy nařízení (EU) 2019/947.

6 UA bez štítku s označením třídy v „otevřené“ kategorii

6.1 Spadám do „otevřené“ kategorie. Budu moci létat se svým starým UA po 31. prosinci 2020?

Ano, od 31. prosince 2020 do 31. prosince 2023 **můžete létat se svým UA bez štítku s označením třídy v „otevřené“ kategorii za následujících podmínek:**

- UA s MTOM méně než 500 g **nesmí přelétávat nad lidmi**, UAS lze provozovat v rámci podmínek podkategorie provozu A1 a odborná způsobilost pilota je stanovena příslušným národním leteckým úřadem. V České republice je pro další provoz předmětné kategorie UAS požadována **způsobilost pilota A1/A3;**

- UA s MTOM méně než 2 kg mohou létat **v horizontální vzdálenosti od lidí 50 metrů a více** a pilot musí absolvovat výcvik rovnocenný podkategorii A2. V České republice je pro další provoz předmětné kategorie UAS požadována **způsobilost pilota A2** (viz část FAQ týkající se výcviku);
- UA s MTOM méně než 25 kg **mohou létat v oblastech bez lidí, 150 metrů nebo více od majetku na zemi** a pilot musí absolvovat výcvik rovnocenný podkategorii provozu A3. V České republice je pro další provoz předmětné kategorie UAS požadována **způsobilost pilota A1/A3** (viz část FAQ týkající se výcviku).

I po 31. prosinci 2023 můžete nadále létat se svým UA bez štítků s označením třídy, nicméně **pouze v rámci následujících podkategorií provozu**, které musíte plně splňovat:

- **podkategorie provozu A1**, pokud je maximální vzletová hmotnost (MTOM) UA menší než 250 g; nebo
- **podkategorie provozu A3**, pokud je MTOM UA menší než 25 kg.

Na UAS v podkategoriích A1 nebo A3 **nebudete muset aplikovat žádné dodatečné vybavení/nálepky**.

Regulatorní odkaz: Článek 20 a Část A Přílohy nařízení (EU) 2019/947 a nařízení (EU) 2019/945.

6.2 Potřebuji v „otevřené“ kategorii pořád výcvik, i když jsem létal s UA, než začala tato pravidla platit?

Jakákoli **osvědčení způsobilosti dálkově řídicího pilota vydaná národním leteckým úřadem budou platit** maximálně do limitního termínu daného nařízením (EU) 2019/947, konkrétně **do 1. ledna 2022**, do kterého musí být

vaše národní osvědčení převedena na nová, která plně odpovídají uvedenému nařízení. **Platnost všech národních povolení, vydaných Úřadem pro civilní letectví, končí nejpozději k datu 1. ledna 2022.**

Zda budete muset v souvislosti s převodem osvědčení absolvovat další výcvik, bude záviset na postupu převodu, který se příslušný národní letecký úřad rozhodne použít s ohledem na dosaženou způsobilost a dokumentovanou provozní zkušenost v rámci národního regulačního rámce.

Pokud nemáte národní osvědčení své způsobilosti dálkově řídicího pilota, budete muset po 31. prosinci 2020 absolvovat požadovaný výcvik odborné způsobilosti, který je předepsán pro „otevřenou“ kategorii.

Regulatorní odkaz: Článek 21 a Část A Přílohy (UAS.OPEN.020) a (UAS.OPEN.040) nařízení (EU) 2019/947.

7 Zajímám se o závodění s UA a/nebo létání s UA pomocí brýlí (FPV) v „otevřené“ kategorii

7.1 Do které kategorie a podkategorie provozu jako závodník s UA spadám?

Běžně jsou závody UA organizovány kluby a sdruženími. V takových případech bude možné žádat o příslušné oprávnění k provozu u svých národních leteckých úřadů v souladu s Článkem 16 nařízení (EU) 2019/947, který se rovněž vztahuje na organizaci těchto akcí.

Pokud místo toho chcete provádět závod, který není v rámci klubu nebo sdružení a je bez přítomnosti diváků (v tomto kontextu se rozumí nezapojené osoby, viz definice výše), budete spadat do „**otevřené**“ **kategorie provozu** a můžete létat v podkategorii provozu A3.

[7.2 Je létání s brýlemi \(FPV = first person view\) v „otevřené“ kategorii schváleno?](#)

Nařízení vám umožňuje létat s UA bez udržování přímého očního kontaktu s UA, pokud máte vedle sebe osobu, pozorovatele UA, udržující přímý oční kontakt s UA, sledující vzdušný prostor, aby bylo jisté, že neohrožujete další strany (např. letadla, stavby nebo osoby). **Pozorovatelé UA musí být vedle vás, tak aby s vámi mohli okamžitě komunikovat** v případě, že uvidí překážku, a dát vám instrukce, jak máte s UA okamžitě přistát. **V každém případě, i během provozu FPV, je dálkově řídicí pilot stále zodpovědný za bezpečnost letu.**

Regulatorní odkaz: Článek 4 odst. d) nařízení (EU) 2019/947.

[7.3 Je přípustné, aby byli v „otevřené“ kategorii přítomni diváci?](#)

Pokud provádíte provoz v „otevřené“ kategorii, **není létání nad nezapojenými osobami povoleno**, tudíž zde nesmí být žádní diváci. Viz také vysvětlení nezapojených osob v rámci [„porozumění nařízením \(EU\) 2019/947 a 2019/945“](#).

8 Stavím svá vlastní UA (soukromě zhotovená) „otevřené“ kategorie

[8.1 Spadá můj UAS do „otevřené“ kategorie?](#)

Ano, **soukromě zhotovená UA mohou být** používána a, v závislosti na jejich hmotnosti, **provozována v kategorii „otevřené“ nebo „specifické“**. Vy, jako provozovatel UAS, musíte plnit všechny požadavky nařízení, a v „otevřené“ kategorii můžete létat pouze v podkategorii provozu:

- **A1**, pokud je maximální vzletová hmotnost (MTOM) UA užitečného zatížení méně než 250 g a létáte s ním rychlostí nižší než 19 m/s; nebo v

- **A3**, pokud je MTOM UA včetně užitečného zatížení méně než 25 kg.

Regulatorní odkaz: UAS.OPEN.020 (5)(a) a UAS.OPEN.040 (4)(a) Části A Přílohy nařízení (EU) 2019/947.

9 Mám v úmyslu poskytovat služby (komerční a jiné) s UAS v „otevřené“ kategorii

9.1 Jak určím, ve které kategorii mohu provádět provoz? „Otevřené“ nebo „specifické“?

Své služby můžete provozovat, ať už komerční či nikoli, **i v „otevřené“ kategorii provozu, pokud splňujete všechny požadavky** definované pro „otevřenou“ kategorii provozu.

Viz otázky týkající se podkategorie v [„porozumění nařízením \(EU\) 2019/947 a 2019/945“](#).

Regulatorní odkaz: Článek 4 nařízení (EU) 2019/947; Příloha, Část A a Článek 5 odst. 1) nařízení (EU) 2019/947.

9.2 Co je myšleno požadavkem na provozní postupy?

Provozovatel UAS by měl vypracovat postupy přizpůsobené druhu provozu a s tím souvisejícím rizikům. Tudiž **písemné postupy vypracovávat nemusí, pokud je provozovatel UAS zároveň dálkově řídicí pilot, nebo pokud zaměstnává pouze jednoho dálkově řídicího pilota**. V takovém případě může dálkově řídicí pilot **používat postupy stanovené příručkou výrobce**.

Pokud provozovatel UAS zaměstnává **více než jednoho dálkově řídicího pilota**, měl by provozovatel UAS:

- (a) vypracovat postupy pro provoz UAS za účelem koordinace činností mezi svými zaměstnanci; a
- (b) sestavit a vést seznam svých zaměstnanců a jim přidělených povinností.

Regulační odkaz: UAS.OPEN.50 Části A Přílohy nařízení (EU) 2019/947.

10 Jsem návštěvník / provozovatel UAS „otevřené“ kategorie ze státu mimo EU

10.1 Jsem rezidentem státu mimo EU, který při návštěvě Evropy plánuje létat se svým UA v „otevřené“ kategorii. Musím se registrovat?

Veškerý provoz UAS prováděný v členských státech EASA musí být v souladu s nařízením pro UAS bez ohledu na státní příslušnost provozovatele nebo dálkově řídicího pilota. Jako rezident státu mimo EU jste tedy povinen se zaregistrovat u příslušného národního leteckého úřadu první země EU, kde hodláte létat.

V rámci registrace vám bude přiděleno **„registrační číslo provozovatele UAS“**, které musí být **uvedeno** (např. pomocí nálepky) na **všech UA, která provozujete**. Úplný řetězec registrovaného provozovatele (registrační číslo doplněné o tři přidělené doplňkové znaky) musí provozovatel nahrát do **„systému identifikace na dálku“**, identifikačního e-systému bezpilotního letadla („e-identifikace“), pokud je jím bezpilotní letadlo vybaveno.

Jakmile se jednou zaregistrujete v hostitelské zemi, bude registrace provozovatele UAS platná v celé Evropě a provozovatel bude muset dodržovat všechna ustanovení nařízení pro UAS.

Pokud máte v úmyslu provádět provoz ve „specifické“ kategorii, musíte požádat o oprávnění k provozu u národního leteckého úřadu členského státu (členských

států) EU, kde jste se zaregistroval, nebo předložit prohlášení pro standardní scénář.

Pokud chcete provádět provoz v jiném členském státě, než ve kterém jste se zaregistroval, musíte postupovat stejným způsobem jako všichni ostatní státní příslušníci členského státu, kde jste se zaregistroval. Viz otázka „[Mám v úmyslu poskytovat služby \(komerční a jiné\) s UAS](#)“.

Regulatorní odkaz: Článek 41 odst. 1) a 2) nařízení (EU) 2019/945.

10.2 Je, jakožto rezidenta státu mimo EU, uznávána v EU má odborná způsobilost v „otevřené“ kategorii?

Vzhledem k tomu, že mezi agenturou EASA a dalšími zeměmi dosud není zavedeno žádné vzájemné uznávání, nebude v oblasti UAS školení nebo kvalifikace získané ve vaší zemi pobytu v EU přijato. Předtím, než budete moci se svým UA létat, budete muset absolvovat požadovaný výcvik. Mezitím mohou jiné státy vytvořit předpisy, které mohou být považovány Evropskou komisí za rovnocenné předpisům v EU. Informace o budoucím uznávání budou zveřejněny na webových stránkách Evropské komise, jakmile budou dokončeny.

C - „SPECIFICKÁ“ KATEGORIE

1 Pochopení „specifické“ kategorie

1.1 Jak určím, zda spadám do „specifické“ kategorie?

UAS je možné provozovat ve „specifické“ nebo „certifikované“ kategorii, pokud nespĺňuje požadavky stanovené pro otevřenou kategorii. Viz FAQ - [Jak určím, zda spadám do „otevřené“ kategorie?](#)

Regulatorní odkaz: Článek 4 a Článek 20 nařízení (EU) 2019/947; Příloha, Část A a Článek 5 odst. 1 nařízení (EU) 2019/947, Části 1 až 5 Přílohy nařízení (EU) 2019/945.

2 Požadavky na výcvik ve „specifické“ kategorii

2.1 Požaduje se u všech dálkově řídicích pilotů ve „specifické“ kategorii, aby absolvovali výcvik létání s UA?

V případě provozu spadajícího do „specifické“ kategorie závisí výcvik na provozu, který plánujete provádět. Proto pokud se provoz neřadí mezi standardní scénáře, bude po posouzení bezpečnosti potřeba, abyste navrhli příslušnému národnímu leteckému úřadu možný výcvikový kurz. Úřad (v České republice Úřad pro civilní letectví) v každém případě vyhodnotí adekvátnost výcviku, a pokud ho schválí v oprávnění k provozu, stane se tento výcvik předepsaným výcvikem.

Pokud daný provoz spadá mezi **standardní scénáře**, musí dálkově řídicí pilot:

- být držitelem **osvědčení o teoretických znalostech dálkově řídicího pilota pro provoz ve standardních scénářích**;

- být držitelem **akreditace na základě absolvování výcviku praktických dovedností pro STS-01.**

Za tímto účelem musí dálkově řídicí pilot absolvovat výcvikový kurz a úspěšně složit zkoušku.

Jak osvědčení, tak akreditace mohou být vydány příslušným národním leteckým úřadem nebo k tomu určeným subjektem.

Regulatorní odkaz: UAS.SPEC.050 (d) a UAS.SPEC.060 (b) nařízení (EU) 2019/947.

2.2 Kdo vydává osvědčení způsobilosti dálkově řídicího pilota pro „specifickou“ kategorii a jak dlouho toto osvědčení platí?

V případě standardních scénářů je za vydávání osvědčení odpovědný příslušný národní letecký úřad. **Osvědčení způsobilosti dálkově řídicího pilota je platné 5 let.**

K prodloužení platnosti osvědčení, rozumí se před vypršením platnosti, může dálkově řídicí pilot absolvovat seminář pořádaný příslušným národním leteckým úřadem nebo jím uznávaným subjektem, případně je potřeba způsobilost prokázat znovu.

V případě provozu ve „specifické“ kategorii, který není pokryt standardními scénáři, bude výcvik stanoven v oprávnění k provozu příslušným národním leteckým úřadem.

Regulatorní odkaz: Článek 12 nařízení (EU) 2019/947 a UAS.STS-01.020

Pro více informací kontaktujte váš příslušný národní letecký úřad (viz <https://www.easa.europa.eu/domains/civil-drones/naa>). Bližší informace k postupům uplatňovaným Úřadem pro civilní letectví nalezete na webových stránkách <https://www.caa.cz/provoz/bezpilotni-letadla/>).

2.3 Bude osvědčení způsobilosti pro „specifickou“ kategorii uznáváno v rámci Evropy?

Ano, výcvik absolvovaný v jednom členském státě EASA bude uznáván ve všech ostatních členských státech.

3 Požadavky týkající se oprávnění k provozu pro „specifickou“ kategorii

3.1 Je potřeba, abych před tím, než budu s UA létat ve „specifické“ kategorii, získal oprávnění?

Při provozu ve „specifické“ kategorii, pokud lze provoz provádět v rámci omezení **standardního scénáře** a s **pomocí UA příslušné třídy**, je jen potřeba, aby provozovatel UAS předložil příslušnému národnímu leteckému úřadu **prohlášení** a počkal na **potvrzení o jeho přijetí a úplnosti**. Pro **všechny ostatní provoz** ve „specifické“ kategorii je **potřeba oprávnění k provozu** vydané příslušným národním leteckým úřadem.

3.2 Spadám do „specifické“ kategorie. Jak tedy získám oprávnění?

Nejprve zkontrolujte, zda se se svým provozem nevejdete do **standardního scénáře**. Pokud je to možné, nepotřebujete oprávnění, ale je pouze potřeba, abyste podali příslušnému národnímu leteckému úřadu (v České republice Úřadu pro civilní letectví) **prohlášení**. Standardní scénář je provoz definovaný v Dodatcích k nařízení pro UAS (nařízení (EU) 2019/947). **Standardní scénáře jsou založeny na použití UA označených štítkem s označením příslušné třídy (C5 nebo C6)**. Po podání prohlášení příslušnému národnímu leteckému úřadu obdržíte od národního leteckého úřadu potvrzení o přijetí a úplnosti a budete provozovat v souladu s omezeními standardního scénáře. Jinak existují jiné způsoby, jak získat oprávnění k provozu pro „specifickou“ kategorii,

v závislosti na úrovni rizika, kterou daný provoz představuje. Provozovatel UAS může požádat o:

1. **Oprávnění k provozu prostřednictvím posouzení rizik zamýšleného provozu** pomocí metodiky pro posouzení rizik; jednou z možných metod je **SORA** (specific operation risk assessment = posouzení rizika specifické kategorie provozu), kterou můžete nalézt jako [AMC1 k Článku 11 nařízení \(EU\) 2019/947](#). Tato metodika pomáhá identifikovat úroveň rizika daného provozu a určit zmírňující opatření a cíle provozní bezpečnosti potřebné k zajištění bezpečnosti provozu. Pokud se provozovatel UAS domnívá, že přijal dostatečná opatření k zajištění bezpečnosti provozu, zašle všechny informace příslušnému národnímu leteckému úřadu a požádá o oprávnění k provozu. Pokud je národní letecký úřad přesvědčen, udělí provozovateli UAS oprávnění a provoz lze zahájit.
2. **Oprávnění k provozu prostřednictvím předdefinovaného posouzení rizika (PDRA)** jako zjednodušení toho, že provozovatel UAS provede posouzení rizik. U provozů, které budou v Evropě nejběžnější, provede EASA posouzení rizik a zveřejní, jako přijatelný způsob průkazu (AMC) nařízení pro UAS, seznam činností, které provozovatel UAS musí zavést, aby prováděl provoz bezpečně. Stále je zapotřebí požádat o oprávnění příslušný národní letecký úřad, avšak jak provozovatel UAS, tak i národní letecký úřad budou těžit ze standardizovaných opatření definovaných v PDRA. PDRA jsou publikována EASA jako [AMC k Článku 11 nařízení \(EU\) 2019/947](#); další se již zpracovávají.
3. **Osvědčení provozovatele lehkých UAS (LUC)**: jedná se o dobrovolnou certifikaci, po níž může příslušný národní letecký úřad udělit provozovateli UAS určitá práva.

Po dosažení jisté provozní praxe v rámci regulačního rámce EU mohou provozovatelé UAS mohou požádat příslušný národní letecký úřad, aby

posoudil jejich organizaci a vyhodnotil, zda jsou schopni sami posoudit riziko provozu. Požadavky, které mají provozovatelé UAS prokázat, jsou definovány v Části C nařízení (EU) 2019/947. Pokud je národní letecký úřad přesvědčen, vydá osvědčení provozovatele lehkých UAS (LUC) a udělí provozovatelům UAS **práva na základě jejich úrovně vyzrálosti**. Práva mohou být jedno nebo více z následujících:

- provádět provoz pokrytý standardními scénáři, aniž by podal prohlášení;
- sám schvalovat provoz prováděný provozovatelem UAS a pokrytý PDRA, aniž by žádal o povolení;
- sám schvalovat veškerý provoz prováděný provozovatelem UAS, aniž by žádal o povolení.

Regulatorní odkaz: Článek 12 nařízení (EU) 2012/947.

4 Povinnosti provozovatele UAS nebo dálkově řídicího pilota ve „specifické“ kategorii provozu

4.1 Jaké jsou mé povinnosti coby provozovatele UAS ve „specifické“ kategorii provozu?

Jako provozovatel UAS létajícího ve „specifické“ kategorii **musíte**:

- zajistit, že na UA je uvedeno **registrační číslo provozovatele UAS** (např. pomocí nálepky) a úplný řetězec registrovaného provozovatele je nahráno do „**systému identifikace na dálku**“, identifikačního e-systému bezpilotního letadla („e-identifikace“), pokud je jím bezpilotní letadlo vybaveno;
- vypracovat **provozní postupy** (písemné postupy se požadují, zaměstnává-li provozovatel UAS více než jednoho dálkově řídicího pilota,

jinak je dostačující, jestliže dálkově řídicí pilot dodržuje postupy stanovené výrobcem v uživatelské příručce);

- ověřit, že v dané oblasti provozu **není rádiové rušení**, které by mohlo mít vliv na spojení C2 (command and control) UAS;
- **jmenovat pro každý jednotlivý provoz dálkově řídicího pilota**; to je důležité, aby bylo jasné, kdo je osobou odpovědnou za každý let;
- **zajistit, že dálkově řídicí pilot a podpůrný personál provozu UAS jsou seznámeni s uživatelskou příručkou a s postupy provozovatele UAS, mají odpovídající odbornou způsobilost a mají k dispozici související informace týkající se jakékoli zeměpisné zóny publikované státem**;
- zajistit, že **mapy v systému „geo-awareness“ UAS jsou aktuální**, pokud nelétáte v zeměpisné zóně, kde se geo-awareness nepožaduje;
- zajistit, že pokud nepoužíváte soukromě zhotovené UA, má **prohlášení o shodě s označením CE** a letadlo je opatřeno štítkem třídy (C0 až C4) (nejde-li o letadla uvedená na trh před uplatňováním předmětných nařízení EU);
- zajistit, že jsou si **osoby zapojené do provozu UAS vědomy rizik spojených s provozem** v podkategoriích A2 a A3;
- provádět každý **provoz v rámci omezení stanovených v prohlášení nebo oprávnění k provozu**;
- vytvořit **postupy pro zajištění bezpečnosti – ochrany před protiprávními činy (security)**;
- **stanovit opatření na ochranu před protiprávními činy a neoprávněným přístupem**;

- zajistit, že **je chráněno soukromí osob**, a rovněž může existovat požadavek na provedení posouzení vlivu na ochranu údajů, je-li příslušným národním leteckým úřadem požadováno;
- poskytnout dálkově řídicímu pilotovi pokyny, jak **minimalizovat obtěžování působené hlukem a emisemi**;
- zajistit, že **pilot provádějící let a jiný odpovědný personál splňují všechny podmínky předepsané pro provoz ve „specifické“ kategorii**;
- **uchovávat záznamy** o provozu UAS; a
- **udržovat UAS ve stavu způsobilém pro zajištění bezpečného provozu.**

Regulační odkaz: UAS.SPEC.050 nařízení (EU) 2019/947.

4.2 Jaké jsou mé povinnosti coby dálkově řídicího pilota ve „specifické“ kategorii provozu?

Jako dálkově řídicí pilot **musíte**:

Před letem:

- **absolvovat výcvik a zkoušku** požadované pro druh provozu, do kterého budete zapojen;
- **mít relevantní aktuální informace týkající se zeměpisných zón** publikovaných národním leteckým úřadem;
- **zkontrolovat překážky a přítomnost osob nezapojených do provozu** (jisté výjimky jsou v podkategorii provozu A1 se soukromě zhotoveným UA nebo UA s označením třídy C0);
- **zkontrolovat, zda je UA způsobilý pro let a provoz, který bude provádět**;
- **zkontrolovat, že dálkové ovládání pracuje správně** (je-li to použitelné);

- **zajistit, že hmotnost UA je v mezích kategorie nebo podkategorie zamýšleného provozu;**
- **zajistit, že provozní prostředí je slučitelné s omezeními danými v oprávnění nebo prohlášení, a**
- **zajistit, že jsou o zamýšleném provozu informovány letové provozní služby (ATS), uživatelé vzdušného prostoru a jiné dotčené subjekty.**

Během letu ve „specifické“ kategorii musíte:

- **nepilotovat UA, jste-li nezpůsobilý, ať už v důsledku konzumace psychoaktivních/halucinogenních látek nebo alkoholu, nebo se necítíte dobře z důvodu choroby;**
- **udržovat UA ve vzdálenosti, ve které jste schopni je jasně vidět;** můžete použít pozorovatele UA, ke sledování vzdušného prostoru, pokud chcete letět pomocí FPV (first person view). Pozorovatelé UA musí být vedle vás, tak aby mohli okamžitě komunikovat v případě, že uvidí překážku, a dát vám instrukce, jak máte s UA okamžitě přistát.
- **pokud vy nebo pozorovatel UA uvidíte letadlo s pilotem na palubě, dát mu přednost a ujistit se, že jste od něj daleko.** V případě jakýchkoli pochybností ohledně provozu, byste měl s UA okamžitě přistát.
- **dodržovat omezení daných zeměpisných zón;**
- **provozovat UAS v souladu s uživatelskou příručkou výrobce;**
- **dodržovat postupy provozovatele;**
- **nelétat tam, kde probíhají záchranné práce** (např. v případě nehody se držet mimo oblast, protože může být potřeba použití vrtulníku záchranné služby); a
- **dodržovat omezení uvedená v oprávnění nebo prohlášení.**

Regulatorní odkaz: UAS.SPEC.060 nařízení (EU) 2019/947.

5 UA bez štítku s označením třídy ve „specifické“ kategorii provozu

5.1 Spadám do „specifické“ kategorie provozu. Budu moci létat se svým starým UA po 31. prosinci 2020?

UA ve „specifické“ kategorii nemusí mít štítek s označením třídy (s výjimkou provozu podle standardního scénáře).

5.2 Potřebuji ve „specifické“ kategorii provozu pořád výcvik, i když jsem létal s UA, než začala tato pravidla platit?

Jakákoli **osvědčení způsobilosti dálkově řídicího pilota** vydaná národním leteckým úřadem budou platit maximálně do limitního termínu daného nařízením (EU) 2019/947, konkrétně **do 1. ledna 2022**, do kterého musí být vaše národní osvědčení převedena na nová, která plně odpovídají uvedenému nařízení. **Platnost všech národních povolení, vydaných Úřadem pro civilní letectví, končí nejpozději k datu 1. ledna 2022.**

Zda budete muset v souvislosti s převodem osvědčení absolvovat další výcvik, bude záviset na postupu převodu, který se příslušný národní letecký úřad rozhodne použít s ohledem na dosaženou způsobilost a dokumentovanou provozní zkušenost v rámci národního regulačního rámce.

Pokud nemáte národní osvědčení své způsobilosti dálkově řídicího pilota, budete určitě muset po 31. prosinci 2020 absolvovat požadovaný výcvik odborné způsobilosti, který je předepsán pro „otevřenou“ kategorii.

Regulatorní odkaz: Článek 21 a Část A Přílohy (UAS.OPEN.020) a (UAS.OPEN.040) nařízení (EU) 2019/947.

6 Zajímám se o závodění s UA a/nebo létání s UA pomocí brýlí (FPV) ve „specifické“ kategorii

6.1 Jaké oprávnění potřebuji?

Běžně jsou závody UA organizovány kluby a sdruženími. V takových případech bude možné žádat o příslušné oprávnění k provozu u svých národních leteckých úřadů v souladu s Článkem 16 nařízení (EU) 2019/947, který se rovněž vztahuje na organizaci těchto akcí.

Pokud jsou zde diváci, provoz spadá do „specifické“ kategorie provozu a je třeba zažádat o **oprávnění k provozu** od národního leteckého úřadu.

6.2 Je létání s brýlemi (FPV = first person view) ve „specifické“ kategorii schváleno?

Nařízení vám umožňuje létat s UA bez udržování přímého očního kontaktu s UA, pokud máte vedle sebe osobu, pozorovatele UA, udržující přímý oční kontakt s UA, sledující vzdušný prostor, aby bylo jisté, že neohrožujete další strany (např. letadla, stavby nebo osoby). **Pozorovatelé UA musí být vedle vás, tak aby s vámi mohli okamžitě komunikovat** v případě, že uvidí překážku, a dát vám instrukce, jak máte s UA okamžitě přistát. **V každém případě, i během provozu FPV, je dálkově řídicí pilot stále zodpovědný za bezpečnost letu.**

Regulatorní odkaz: Článek 4 písm. d) nařízení (EU) 2019/947.

6.3 Je přípustné, aby byli ve „specifické“ kategorii přítomni diváci?

Je-li akce organizována **klubem nebo sdružením**, který/které získal/získalo **oprávnění k provozu** od národního leteckého úřadu, nebo organizátor získal **oprávnění k provozu** pro provoz ve „specifické“ kategorii, je přítomnost diváků povolena.

7 Stavím svá vlastní UA (soukromě zhotovená) „specifické“ kategorie

7.1 Lze můj UAS provozovat ve „specifické“ kategorii?

Soukromě zhotovená UA jakékoli hmotnosti mohou být provozovány ve „specifické“ kategorii, pokud jsou uvedeny v **oprávnění k provozu** vydaném příslušným národním leteckým úřadem.

8 Mám v úmyslu poskytovat služby (komerční a jiné) s UAS ve „specifické“ kategorii

8.1 Budu potřebovat, aby každý další členský stát EASA ověřoval platnost mého oprávnění k provozu?

Počínaje datem 31. prosince 2020 bude jakékoli oprávnění vydané jedním členským státem platné v ostatních členských státech EASA. Provozovatel UAS je povinen získat **oprávnění k provozu** od národního leteckého úřadu státu zápisu do rejstříku (registrace), případně předložit národnímu leteckému úřadu prohlášení (pokud má v úmyslu provádět provoz podle standardního scénáře).

U provozu, na který se vztahuje standardní scénář (STS), musí provozovatel UAS zaslat národnímu leteckému úřadu státu, kde má v úmyslu provádět provoz, kopii prohlášení a kopii potvrzení o přijetí a úplnosti, které obdržel od národního leteckého úřadu státu zápisu do rejstříku (registrace). Poté může provozovatel UAS zahájit provoz v souladu s požadavky standardního scénáře a s ověřením zeměpisné zóny publikované národním leteckým úřadem, kde je provoz prováděn. **Standardní scénáře jsou založeny na použití UA označených štítkem s označením příslušné třídy (C5 nebo C6).**

U provozů, na které se nevztahuje standardní scénář ve „specifické“ kategorii, musí provozovatel UAS zajistit, aby **zmírňující opatření** předložená v jeho **původním posouzení rizik byla vhodná pro nové prostředí, ve kterém plánuje provoz, nebo je nezbytné je aktualizovat.**

Poté musí provozovatel UAS předat národnímu leteckému úřadu členského státu zamýšleného provozu žádost, která musí obsahovat:

- a. **kopii oprávnění k provozu** uděleného národním leteckým úřadem členského státu zápisu do rejstříku (registrace); spolu s
- b. místem (místy) zamýšleného provozu, včetně aktualizovaných zmírňujících opatření.

Poté, co národní letecký úřad státu zamýšleného provozu obdrží žádost, přezkoumá navrhované aktualizované zmírňující opatření. Potvrdí provozovateli UAS, že žádost je dostačující. Jakmile provozovatel obdrží potvrzení, může zahájit zamýšlenou činnost. Pokud bylo provozovateli UAS uděleno národním leteckým úřadem státu zápisu do rejstříku (registrace) osvědčení LUC (osvědčení provozovatele lehkých UAS) s právy ke schvalování jeho vlastního provozu, musí poskytnout národnímu leteckému úřadu státu zamýšleného provozu:

- kopii podmínek oprávnění LUC a
- místo nebo místa zamýšleného provozu.

Regulatory reference: article 13 of EU regulation 2019/947.

[8.2 Co se stane s oprávněním uděleným národním leteckým úřadem před 31. prosincem 2020?](#)

Jakákoli národní schválení, osvědčení, oprávnění, prohlášení vydaná národním leteckým úřadem budou platit maximálně do limitního termínu daného nařízením (EU) 2019/947, konkrétně **do 1. ledna 2022**, do kterého musí být převedena na nová, která plně odpovídají uvedenému nařízení. **Platnost**

všech národních povolení, vydaných Úřadem pro civilní letectví, končí nejpozději k datu 1. ledna 2022. Nové žádosti o oprávnění, osvědčení podané po 1. lednu 2022 musí být plně v souladu s příslušným nařízením EU.

9 Jsem návštěvník / provozovatel UAS „specifické“ kategorie ze státu mimo EU

9.1 Jsem rezidentem státu mimo EU, který při návštěvě Evropy plánuje létat se svým UA v rámci „specifické“ kategorie. Musím se registrovat?

Veškerý provoz UAS prováděný v členských státech EASA musí být v souladu s nařízením pro UAS bez ohledu na státní příslušnost provozovatele nebo dálkově řídicího pilota. Jako rezident státu mimo EU jste tedy povinen se zaregistrovat u příslušného národního leteckého úřadu první země EU, kde hodláte létat.

V rámci registrace vám bude přiděleno „**registrační číslo provozovatele UAS**“, které musí být **uvedeno** (např. pomocí nálepky) na **všech UA, která provozujete**. Úplný řetězec registrovaného provozovatele (registrační číslo doplněné o tři přidělené doplňkové znaky) musí provozovatel nahrát do „**systemu identifikace na dálku**“, identifikačního e-systemu bezpilotního letadla („e-identifikace“), pokud je jím bezpilotní letadlo vybaveno.

Jakmile se jednou zaregistrujete v hostitelské zemi, bude registrace provozovatele UAS platná v celé Evropě a provozovatel bude muset dodržovat všechna ustanovení nařízení pro UAS.

Pokud máte v úmyslu provádět provoz ve „specifické“ kategorii, musíte požádat o oprávnění k provozu u národního leteckého úřadu členského státu (členských států) EU, kde jste se zaregistroval, nebo předložit prohlášení pro standardní scénář.

Pokud chcete provádět provoz v jiném členském státě, než ve kterém jste se zaregistroval, musíte postupovat stejným způsobem jako všichni ostatní státní příslušníci členského státu, kde jste se zaregistroval.

Regulatorní odkaz: Článek 41 odst. 1) a 2) nařízení (EU) 2019/945.

9.2 Je, jakožto rezidentovi státu mimo EU, uznávána v EU má odborná způsobilost ve „specifické“ kategorii?

Vzhledem k tomu, že mezi agenturou EASA a dalšími zeměmi dosud není zavedeno žádné vzájemné uznávání, nebude v oblasti UAS školení nebo kvalifikace získané ve vaší zemi pobytu v EU přijato. Předtím, než budete moci se svým UA létat, budete muset absolvovat požadovaný výcvik. Mezitím mohou jiné státy vytvořit předpisy, které mohou být považovány Evropskou komisí za rovnocenné předpisům v EU. Informace o budoucím uznávání budou zveřejněny na webových stránkách Evropské komise, jakmile budou dokončeny.

10 Chtěl bych vědět o osvědčení provozovatele lehkých UAS (LUC)

10.1 Co je to LUC?

Osvědčení provozovatele lehkých UAS (LUC) je osvědčení o schválení organizace. **Po dosažení jisté provozní praxe v rámci regulačního rámce EU** mohou provozovatelé UAS požádat příslušný národní letecký úřad státu zápisu do rejstříku (registrace), aby jejich organizace byla posouzena, s cílem prokázat, že jsou schopni sami posuzovat riziko provozu. Požadavky, které mají provozovatelé UAS prokázat, jsou definovány v Části C nařízení (EU) 2019/947. Pokud je národní letecký úřad přesvědčen, vydá osvědčení provozovatele lehkých UAS (LUC) a udělí provozovatelům UAS práva **na základě jejich**

úrovně vyžrálosti. Práva mohou umožňovat organizaci, aby si sama schvalovala provoz, aniž by žádala o schválení.

Práva mohou být jedno nebo více z následujících:

- provádět provoz pokrytý standardními scénáři, aniž by podal prohlášení;
- sám schvalovat provoz prováděný provozovatelem UAS a pokrytý PDRA, aniž by žádal o povolení;
- sám schvalovat veškerý provoz prováděný provozovatelem UAS, aniž by žádal o povolení.

10.2 Kdo může požádat o LUC?

Abyste mohli žádat o LUC, musíte být **organizace (právnícká osoba)**, nicméně některé činnosti mohou být zajišťovány subdodavatelsky.

Regulatorní odkaz: UAS.LUC.010.

10.3 Musím před létáním s UA získat oprávnění? (LUC)

To závisí na právech udělených národním leteckým úřadem.

Regulatorní odkaz: Článek 5 nařízení (EU) 2019/947.

10.4 Jaká je platnost LUC?

Platnost LUC je neomezená, dokud organizace splňuje požadavky LUC. LUC může být zrušeno nebo se ho může držitel vzdát.

Regulatorní odkaz: UAS.LUC.080 nařízení (EU) 2019/947.