

Javaslat a drónok üzemeltetésére  
vonatkozó közös európai  
**szabályozás létrehozására**



**EASA A-NPA 2015-10: 'Keretszabályozás bevezetése a drónok üzemeltetéséről'.**

Az Európai Bizottság az EASA-t bízta meg a drónokra vonatkozó európai szabályozás kidolgozásával. A „drón” definíciója igen széles, mivel magában foglalja az összes távirányítású és autonóm légi járművet, a kedvtelési célú, kisméretű, civilek által megvásárolható eszközöktől a nagyméretű, nagy hatótávolságú, biztonsági vagy egyéb kritikus felhasználású légi járművekig. A dróniparág ezért sokrétű, innovatív és nemzetközi jellegű. Az iparágban óriási növekedési lehetőségek rejlenek, ami együtt jár a munkahelyek teremtésének lehetőségével. Egyidejűleg biztosítani kell a biztonságos, környezetbarát fejlesztést, valamint figyelembe kell venni a polgárok biztonságra, magánéletre és adatvédelemre vonatkozó igényeit is. E két alapelvnek megfelelően az EASA a meg-

**EASA a meglévő légiközlekedési szabályozásban változtatásokat javasol annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a drónok legújabb fejlesztéseit is**

levő légiközlekedési szabályozásban változtatásokat javasol annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a drónok legújabb fejlesztéseit is (A-NPA: Tá-jékoztató a szabályok javasolt módosításáról). E folyamatnak Ön is részévé válhat, és elősegítheti a jövőbeli szabályozások alakítását, ha az alábbiak szerint megosztja velünk értékes megjegyzéseit. A jelen dokumentum az A-NPA összefoglalása (2015-10 sz.), mely az EU összes nyelvére lefordításra került.

**Jelenleg érvényes szabályozás:** A jelenlegi légiközlekedési szabályozás (216/2008/EK rendelet) értelmében a 150 kg-nál nagyobb tömegű drónok (más néven „pilóta nélküli légi járművek”) szabályozása az egyéb légi járművekhez (személyt szállító légi járművekhez) hasonlóan történik. Az ennél kisebb tömegű drónok szabályozását az EASA egyes tagállamai saját belátásuk szerint alakítják. A drónok gyakorisága azonban az elmúlt évek folyamán jelentősen megnövekedett, ezért a tagállamoknak gyorsan kellett reagálniuk. Mindez a piac töredezettségét eredményezheti. Ezen kívül a drón tömege nem az egyetlen figyelembe veendő jellemző.

**Az A-NPA javaslat a közös európai biztonsági szabályozások létrehozása a drónok üzemeltetéséről, azok tömegétől függetlenül.**

**Változások:** Az A-NPA javaslat a közös európai biztonsági szabályozások létrehozása a drónok üzemeltetéséről, azok tömegétől függetlenül. A javaslat arányos, használatközpontú megközelítési módot indítványoz. Más szavakkal: a javaslat a drón jellemzőinek kizárólagossága helyett azt helyezi központba, hogy „hogyan” és „milyen körülmények között” használják a drónt. Az A-NPA a légiközlekedés biztonsági szabályainak módosítását az EASA felelősségi köreihez kapcsolódóan vizsgálja, ezért közvetlenül nem foglalkozik a magánélet, ill. az adatvédelem tárgyával, mert ezek kívül esnek az EASA felelősségi körén. A jelen dokumentum az A-NPA dokumentum rövid összefoglalása, mely a várt eredményt magyarázza, valamint megismétli az A-NPA dokumentumban említett javaslatokat. A teljes A-NPA dokumentum a következő helyen olvasható: <http://easa.europa.eu/system/files/dfu/A-NPA%202015-10.pdf>.

**Az EASA a témában érdeklődők megjegyzéseit 2015. szeptember 25-ig várja.**

**Az eljárás:** Az eljárás jelen fázisában az EASA A-NPA javaslatához kapcsolódó megjegyzések fogadása történik az EASA weboldalán elhelyezett, e célra szolgáló segédeszközzel (<http://hub.easa.europa.eu/crt/>). Az EASA a témában érdeklődők megjegyzéseit 2015. szeptember 25-ig várja. E dátumot követően az EASA áttekinti a kapott megjegyzéseket, és ha helytálló, az ötleteket, megjegyzéseket beépíti a javaslat végleges formájába. E konzultációs eljárás befejeztével az EASA közzéteszi javaslatát (az ún. EASA szakvéleményt), és elküldi azt az Európai Bizottságnak a tényleges szabályozási változtatások végrehajtására.

**A javaslatok:** Az A-NPA 33 javaslatot tartalmaz, melyek mindegyike szerepel a jelen dokumentumban. A dokumentum indítványozza, hogy a biztonsági szabályozás a kereskedelmi és nem kereskedelmi célú tevékenységekre is kiterjedjen, és háromféle felhasználási kategóriát vezet be, ahogy azt a 2015-ben korábban kiadott EASA Üzemeltetési koncepció drónok szá-

**33 javaslatot**

mára <sup>1</sup>-dokumentumban már javasolták. E három kategória besorolása az adott felhasználás által a külső felekre (személyek és tárgyak) kifejtett kockázat mértékén alapul. A kategóriák a következők: „Nyílt kategória“ (kis kockázatú), „Különleges kategória“ (közepes kockázatú) és „Minősített kategória“ (magas kockázatú). Annak oka, hogy a drónok felhasználásai között kockázat alapján tegyünk különbséget, az, hogy pl. a nyílt tenger felett repülő, nagyobb méretű pilóta nélküli légi jármű kisebb kockázatot rejt, mint egy nézőkkel teli stadion felett üzemeltetett kisebb jármű. Indítványozzuk, hogy a tagállamok jelöljék ki, hogy mely hatóságaik (vagy egyéb szervezeteik) legyenek felelősek a szabályok betartatásáért.

**1. javaslat:** Javasoljuk, hogy a kereskedelmi és a nem kereskedelmi célú felhasználás is a szabályozás hatálya alá kerüljön, mivel egyazon drón kereskedelmi és nem kereskedelmi célra egyaránt felhasználható.

**2. javaslat:** A drónok felhasználására három kategória kerül felállításra:

- „Nyílt” kategória (kis kockázatú): a biztonság megteremtése az üzemeltetés korlátozásával, az ipari szabványoknak történő megfeleléssel, bizonyos funkciók meglétének megkövetelésével, valamint minimálisan előírt üzemeltetési szabályozásokkal történik. Betartatását elsősorban a rendőrség végzi.
- „Különleges” kategória (közepes kockázat): az üzemeltető által végzett kockázatértékelést követően engedélyeztetés a nemzeti légügyi hatósággal (NAA), esetlegesen valamely minősített szervezet<sup>2</sup> (QE) segítségével. Az üzemeltetési kézikönyv sorolja fel a kockázatcsökkentő intézkedéseket.
- „Minősített” kategória (magasabb kockázat): a személyt szállító légi közlekedéséhez hasonló szabályozások. A felügyeletet a nemzeti légügyi hatóság (NAA) (engedélyek kiadása, karbantartás, üzemeltetés, képzés, ATM/ANS<sup>3</sup> és repülőtéri szervezetek jóváhagyása) valamint az Ügynökség (kialakítás és külföldi szervezetek jóváhagyása) végzi.

**3. javaslat:** A tagállamok (EASA MS) kötelesek kijelölni a szabályozások betartatásáért felelős hatóságokat. Javasoljuk, hogy a „nyílt” és „különleges” kategóriák felügyeletét ne foglalják be az EU légi közlekedési rendszerébe. Ez az EASA MS számára helyi szinten biztosítja a szükséges rugalmasságot, így nem tartozik az EASA felügyelete alá („EASA szabványosítás”).

**4. javaslat:** A QE-ket a nemzeti légügyi hatóságok, ill. az Ügynökség hagyják jóvá és ellenőrzik, biztosítva azt, hogy megfeleljenek a közös szabályoknak.

## NYÍLT KATEGÓRIA

„Nyílt” kategória (alacsony kockázatú): E kategóriában a biztonság megteremtése minimálisan előírt üzemeltetési szabályozásokkal, az üzemeltetés korlátozásával, az ipari szabványoknak történő megfeleléssel, valamint bizonyos funkciók meglétének megkövetelésével történik. Betartatását elsősorban a rendőrség végzi. Az alábbi javaslatok célja ezért az, hogy a drónok üzemeltetésére olyan korlátozásokat írjanak elő, amelyek nem jelentenek szabályozásból eredő terheket és nem korlátozzák az innovatív felhasználást, ugyanakkor azonban garantálják minden külső fél (személyek és tárgyak) biztonságát. A „Nyílt” kategóriában például megkövetelt a folyamatos

1 Az Üzemeltetési koncepció a következő helyen olvasható: [http://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/204696\\_EASA\\_concept\\_drone\\_brochure\\_web.pdf](http://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/204696_EASA_concept_drone_brochure_web.pdf)

2 *Minősített szervezet (qualified entity):* olyan szervezet, amelyet az Ügynökség vagy egy nemzeti légügyi hatóság meghatározott típusalkalmassági vizsgálati feladattal bíz meg, és amely a rábízott feladatot az Ügynökség vagy egy nemzeti légügyi hatóság ellenőrzése és felelősségvállalása mellett végzi el.

3 Légiforgalmi szolgáltatások / léginavigációs szolgálatok



rálátás a drónra, a 25 kg-nál kisebb tömeg, a drón 150 méternél kisebb magasságú üzemeltetése, valamint a „virtuális kerítés“ (geofencing) funkció megléte. A „virtuális kerítés“ koncepciója szerint bizonyos kijelölt területekre a drón szoftvere és/vagy hardvere akkor is megakadályozza a drón bejutását, ha a pilóta szándékolatlanul erre utasítaná a drónt.

**5. javaslat:** A „Nyílt“ kategória bármilyen műveletet magába foglal, amelyet kisméretű, 25 kg-nál alacsonyabb maximális felszállótömegű<sup>4</sup> drónokkal, folyamatos rálátás mellett, a földön tartózkodó személyektől biztonságos távolságban, egyéb légtérhasználóktól különválasztva végeznek.

**6. javaslat:** A biztonságos területeken kívül történő szándékolatlan repülés megakadályozása, valamint a vonatkozó szabályozások betartásának javítása érdekében javasoljuk a „virtuális kerítés“ (geo-fencing) funkció (olyan területek kijelölése, amelyekbe a drónok a szoftver kialakítása vagy más megoldás miatt semmiképpen sem repülhetnek be), valamint bizonyos drónok és üzemeltetési területek szerint az azonosítás kötelezővé tételét.

**7. javaslat:** A biztonság, a környezetvédelem, valamint a magánélet sértetlenségének biztosítása érdekében az illetékes hatóságok kijelölhetnek „drónmentes zónákat“, amelyeken belül hatósági jóváhagyás nélkül nem megengedett az üzemeltetés, ill. „korlátozott drónhasználati zónákat“, ahol a drónoknak lehetővé kell tenniük a könnyű azonosíthatóságot és az általuk bejárható légtér automatikus korlátozását, valamint tömegüknek korlátozottnak kell lennie.

**8. javaslat:** Az azonosítási, valamint a „virtuális kerítés“ funkció szabványait az Ügynökség igazolja. A piacsabályozás erre hivatkozhat, így biztosítható, hogy a fogyasztási cikkek zöme megfeleljen e szabványoknak, ill. műszaki szinten megvalósuljon a harmonizáció. Ezekre támaszkodva a gyártók megfelelő berendezéseket fejleszhetnek ki, és tanúsíthatják az e szabványoknak történő megfelelést.

**9. javaslat:** Az Ügynökség közös felhasználású adatformátumot dolgoz ki (pl. a térképadatokhoz) – az információkat ebben bocsátják rendelkezésre egy nyílt webes felületen. Ezeket az információkat a szolgáltatók is közzétehetik mobilalkalmazáson, ill. közvetlenül fel is tölthetik a drónra.

**10. javaslat:** A drónok gyártóinak és importőreinek teljesíteniük kell a vonatkozó termékbiztonsági Irányelv előírásait<sup>5</sup>, és kötelesek lesznek a „nyílt“ kategóriára vonatkozó üzemeltetési korlátozásokról szóló információkat a megfelelő vásárlók rendelkezésére bocsátani. A piaci szabályozás a kisebb méretű drónokra lesz érvényes, tehát meg kell szabni egy felső határértéket.

**11. javaslat:** A tervezett általános termékbiztonsági irányelvvel, valamint a kapcsolódó szabványokkal szemben támasztott alapvető követelményeket az Ügynökség bevonásával határozzák meg, megadva a drón kategóriájához és alkategóriájához tartozó biztonsági jellemzőket (pl. mozgási energia, teljesítőképesség, jellemzők, „összeköttetés elvesztése“ képesség).

**12. javaslat:** A „nyílt“ kategóriához tartozó összes drónműveletet a megadott korlátozásokon belül kell elvégezni:

4 MTOM, maximális felszállótömeg

5 A vonatkozó termékbiztonsági irányelv, valamint az általános termékbiztonsági irányelv a termékek piacra bocsátásáról szóló EU szabályozásokra hivatkozik ([http://ec.europa.eu/growth/single-market/ce-marking/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/growth/single-market/ce-marking/index_en.htm))



- Kizárólag a pilóta közvetlen rálátási területén engedélyezett a repülés.
- Kizárólag 25 kg alatti maximális felszállótömegű drónok engedélyezettek.
- A „drónmentes zónákban” tilos drónokat üzemeltetni.
- A „korlátozott drónüzemeltetési zónákban” működő drónoknak eleget kell tenniük a vonatkozó korlátozásoknak.
- A pilóta felel az egyéb légtérhasználó(k)tól tartandó biztonságos távolságért, valamint az egyéb légtérhasználó(k)nak járó elsőbbség megadásáért.
- A „nyílt” kategóriájú drónokat nem szabad 150 m-nél nagyobb magasságban üzemeltetni a talaj, ill. a víz felett.
- A pilóta felel a földön levő külső személyektől és tárgyaktól, valamint az egyéb légtérhasználóktól tartandó biztonságos távolságért. A drónt szigorúan tilos tömeg (> 12 személy) fölé irányítani.

**13. javaslat:** A talajtól 50 m-nél magasabban végzett drónműveleteknél a pilóta köteles alapvető repüléstudatosságot tanúsítani.

**14. javaslat:** A „nyílt” kategóriában három alkategória létrehozása:

- CAT A0: „Játékok” és „mini drónok” < 1 kg
- CAT A1: „Nagyon kis méretű drónok” < 4 kg
- CAT A2: „Kisméretű drónok” < 25 kg

**15. javaslat:** További követelmények CAT A0 esetén: „Játékok” és „mini drónok” < 1 kg:

- A játékszerként, ill. fogyasztási cikként értékesített, 1 kg-nál kisebb tömegű drónok megfelelhetnek a vonatkozó termékbiztonsági irányelv előírásainak, és teljesítményüknek korlátozottnak kell lennie annak érdekében, hogy csak legfeljebb a talaj felett 50 m-re, helyi üzemeltetéssel lehessen működtetni őket, vagy képesnek kell lenniük az általuk bejárható magasság és légtér automatikus korlátozására.
- Az üzemeltetést a talajtól számított 50 m-nél kisebb magasságban kell végezni.

**16. javaslat:** További követelmények CAT A1 esetén: „Nagyon kis méretű drónok” < 4 kg:

- A fogyasztási cikként értékesített, 1 kg-nál nagyobb tömegű drónok megfelelhetnek a vonatkozó általános termékbiztonsági irányelv előírásainak, és képesnek kell lenniük az általuk bejárható légtér automatikus korlátozására, valamint az automatikus azonosításra.
- A „korlátozott drónüzemeltetési zónákban” működő drónoknál engedélyezettnek kell lennie az aktív azonosításnak, valamint a frissített „virtuális kerítés” képességnek.
- A talajtól 50 m-nél magasabban végzett drónműveleteknél a pilóta köteles alapvető repüléstudatosságot tanúsítani.
- A személyi sérüléssel, ill. halálesettel járó összes meghibásodást, működési hibát és egyéb eseményt jelenteni kell.

**17. javaslat:** További követelmények CAT A2 esetén: „Kisméretű drónok” < 25 kg

- A fogyasztási cikként értékesített, 4 kg-nál nagyobb tömegű drónok megfelelhetnek a vonatkozó általános termékbiztonsági irányelv előírásainak, és képesnek kell lenniük az általuk bejárható légtér automatikus korlátozására, valamint az automatikus azonosításra.
- A 4 kg feletti felszállótömegű, „nyílt” kategóriába tartozó drónokat tilos a „korlátozott drónüzemeltetési zónákban” használni.
- A talajtól 50 m-nél magasabban végzett drónműveleteknél a pilóta köteles alapvető repüléstudatosságot tanúsítani.

- A személyi sérüléssel, ill. halálesettel járó összes meghibásodást, működési hibát és egyéb eseményt jelenteni kell az Ügynökség felé.

**18. javaslat:** A kijelölt területeken a drónok (vagy modellek) üzemeltetése a „nyílt” kategóriában az illetékes hatóság által megszabott feltételek és eljárások szerint megengedett.

**19. javaslat:** 25 kg-ig terjedő tömegű kikötött légi járművek, ill. meghatározott térfogatú, a levegőnél könnyebb légi járművek üzemeltetése a „nyílt” kategóriában a „drónmentes zónákon” kívül, a talaj vagy víz felett 50 m-nél kisebb magasságban, ill. a kijelölt és az egyéb légtérfelhasználók tudomására hozott területeken megengedett.

## KÜLÖNLEGES KATEGÓRIA

„Különleges” kategória (közepes kockázatú): Ebben a kategóriában az üzemeltető által végzett kockázatértékelést követően engedélyeztetés szükséges a nemzeti légügyi hatósággal (NAA). Az üzemeltetési kézikönyv sorolja fel a kockázatmegelőző, ill. kockázatcsökkentő intézkedéseket. A „Különleges kategóriához” tartozik például minden olyan művelet, amely kívül esik a „Nyílt” kategória korlátozásain.



**20. javaslat:** „Különleges kockázatú műveletnek” számít minden olyan, drónokkal végzett művelet, amely jelentősebb légiközlekedési kockázatot jelent azon személyekre, akik felett a drón átrepül, ill. amelyet olyan légtérben végeznek, amelyben személyt szállító repülés is jelen van. Minden különleges légiközlekedési veszélyt biztonsági kockázatértékeléssel elemezni és csökkenteni kell.

**21. javaslat:** Az üzemeltetőnek biztonsági kockázatértékelést kell végeznie, mely figyelembe veszi az adott művelet veszélyességéhez hozzájáruló összes elemet. Ebből a célból az üzemeltető köteles:

- megadni az illetékes nemzeti légügyi hatóság számára minden olyan információt, ami az üzemeltetési kategória előzetes elfogadhatósági ellenőrzéséhez szükséges;
- biztonsági kockázatértékelést átadni az illetékes hatóság számára mind a drónról, mind a műveletről, megnevezve a konkrét művelethez tartozó összes kockázatot, és megfelelő kockázatcsökkentési intézkedéseket javasolva.
- megfelelő üzemben tartási kézikönyvet összeállítani, mely tartalmazza a művelethez tartozó összes előírt információt, leírást, feltételt és korlátozást, beleértve a személyzet képzését és minősítését, a drón és rendszereinek karbantartását, valamint az események bejelentésének és a beszállítók felügyeletének módját

**22. javaslat:** A „különleges” kategóriában az üzemeltető államának illetékes hatósága felel az OA<sup>6</sup> kiadásáért az üzemeltető biztonsági kockázatértékelésének és üzemben tartási kézikönyvének áttekintését és egyeztetését követően.

6 OA: Üzemeltetési engedély (Operation Authorisation)

**23. javaslat:** Az üzemeltetést az OA-ban definiált korlátozásoknak és feltételeknek megfelelően kell végezni:

- Az üzemeltető a „különleges“ kategóriájú üzemeltetést kizárólag érvényes üzemeltetési engedély birtokában végezheti el.
- Az üzemeltető köteles biztosítani, hogy minden érintett személy megfelelő képzettséggel rendelkezzen, és megfelelően ismerje a vonatkozó üzemeltetési eljárásokat és feltételeket.
- Az üzemeltető bármilyen üzemeltetés előtt köteles begyűjteni az állandó, ill. ideiglenes korlátozásokról és feltételekről szóló szükséges információt, teljesíteni az illetékes hatóság által megszabott minden követelményt és korlátozást, ill. egyedi engedélyt kérni.

**24. javaslat:** A „különleges“ kategóriájú üzemeltetés csak tanúsítással vagy egyéb jóváhagyással rendelkező drónokkal, ill. felszerelésekkel megengedett. Az üzemeltetés során a tanúsított felszerelésre vonatkozó üzemeltetési korlátozások túlléphetők, amennyiben erre létezik egyedi engedély, és az üzemeltetés során biztosítottak az OA-ban megszabott megfelelő kockázatcsökkentési intézkedések.

**25. javaslat:** Az üzemeltetők saját belátásuk szerint vehetnek igénybe tanúsítvánnyal rendelkező beszállítókat, ill. személyzetet, valamint saját belátásuk szerint igényelhetnek távoli üzemeltetői tanúsítványt (Remote Operator Certificate, ROC), mely részletezi a felelőségek megosztásának módját, és megfelelő jogosultsággal rendelkezik a műveletek engedélyezésére



**26. javaslat:** A felszereléseket, alkatrészeket és funkciókat a dróntól függetlenül engedélyezhetik. Az IR az Európai Műszaki Szabvány Rendelet (European Technical Standard Order, ETSO) eljárása alapján szabja meg az előírt eljárásokat. A légi alkalmasság megadásának és folyamatos felügyeletének eljárását az adott esetre kell szabni, mivel előfordulhat, hogy a tanúsított drónokra nincsenek felszerelve a megfelelő berendezések. Ide tartozhatnak a földi állomások, ill. a „különleges“ kategóriában a drónokra felszerelt minősített „észlelési-elkerülési felszerelések“ is.

**27. javaslat:** Az IR<sup>7</sup> definiálja az üzemeltetővel szemben azokat a szervezési követelményeket, amelyek az ROC igényléséhez, valamint a saját műveletek engedélyezéséhez/módosításához szükséges jogosultságok megszerzéséhez szükségesek

**28. javaslat:** Javasoljuk az iparági és szabványosítási testületek felkérését megfelelő szabványos megoldások szolgáltatására a biztonsági kockázatokról, pl. a légi alkalmassági szempontokról. A szabványos üzemben tartási kézikönyvvel együtt ez leegyszerűsítene a biztonsági kockázatértékelést.

# MINŐSÍTETT KATEGÓRIA



„Minősített“ kategória (magasabb kockázat): a személyt szállító légitársaságokhoz hasonló szabályozások. E műveletekben legvalószínűbben a kisebb vagy nagyobb szervezetek által használt, nagyméretű drónok szerepelnek. A felügyeletet a nemzeti légügyi hatóság (NAA) (engedélyek kiadása, karbantartás, üzemeltetés, képzés, ATM/ANS és repülőtéri szervezetek jóváhagyása) valamint az Ügynökség (kialakítás és külföldi szervezetek jóváhagyása) végzi. A „Minősített“ kategóriájú drónok kezelése a személyt szállító légi járművekéhez hasonlóan történik. Légialkalmasságuk tanúsítványt igényel, és ebből a szempontból üzemeltetési

korlátozások érvényesek rájuk, a személyt szállító légi járművekhez hasonlóan. Természetesen egyéb üzemeltetési korlátozások is érvényben lehetnek pl. a légiforgalmi irányító szolgáltatásokkal, ill. a légtér rendelkezésre állásával kapcsolatban, ezek azonban kívül esnek a jelen A-NPA terjedelmén.

**29. javaslat:** A „minősített“ kategóriájú drónüzemeltetéshez a légi jármű légialkalmasságát, valamint a környezeti szabványoknak való megfelelését azonos módon kell biztosítani, mint ahogy az ma is érvényes a személyt is szállító légi járművekre: a típusra típusalkalmassági bizonyítványt (TC), ill. korlátozott típusalkalmassági bizonyítványt (RTC), az adott drónra pedig légialkalmassági tanúsítványt, ill. korlátozott légialkalmassági tanúsítványt kell kiadni.

**30. javaslat:** A tervezésért, gyártásért, karbantartásért és oktatásért felelős szervezeteknek igazolniuk kell képességüket, azaz – amennyiben az üzemeltetés okozta kockázat ezt szükségessé teszi – megfelelő tervezési, gyártási, karbantartási és oktatásszervezési engedéllyel kell rendelkezniük.

**31. javaslat:** A pilótának engedéllyel, az üzemeltetőnek pedig ROC-vel kell rendelkeznie.

**32. javaslat:** A CS-eket az Ügynökség számos különböző drónelrendezés esetén a biztonsági célkitűzések meghatározásával veszi át. Ezeket az Ügynökség által igazolt ipari szabványok egészítik ki, így a fejlesztésekre gyors reakció adható, és a rendszer kiterjedhet az üzemeltetési és engedélyezési szempontokra is.

**33. javaslat:** Jelenleg nem tervezzük a „minősített“ kategória IR-jének különválasztását a személyt szállító légitársaságoktól.





European Aviation Safety Agency  
Ottoplatz, 1  
D-50679 Cologne, Germany  
[easa.europa.eu](http://easa.europa.eu)

An Agency of the European Union

