

Návrh na vytvorenie
spoločných pravidiel pre
prevádzku drónov v Európe



EASA A-NPA 2015-10: „Zavedenie regulačného rámca pre prevádzku drónov“.

Európska komisia poverila agentúru EASA vypracovaním súboru európskych pravidiel pre dróny. Definícia drónov je dosť široká, pretože zahŕňa všetky diaľkovo riadené a autonómne lietadlá: od malých spotrebiteľských zariadení využívaných na rekreačné účely až po veľké lietadlá, ktoré sa používajú na veľmi veľké vzdialenosti na bezpečnostné alebo iné dôležité operácie. Z toho dôvodu je oblasť drónov rozmanitá, inovačná a medzinárodná. Má enormný potenciál pre rast, s ktorým sú spojené možnosti tvorby pracovných miest. Súčasne je potrebné zaisťiť bezpečný, chránený rozvoj šetrný k životnému prostrediu a rešpektovať záujmy občanov v oblasti bezpečnosti, súkromia a ochrany osobných údajov. Týmto dvoma súbormi priorit agentúra EASA navrhuje zmeny existujúcich leteckých pravidiel, aby zohľadňovala najnovšie vývojové trendy v oblasti drónov (A-NPA: Oznámenie navrhovanej zmeny pravidiel). Môžete byť súčasťou tohto procesu a pomôcť pri tvorbe budúcich predpisov predložením svojich cenných pripomienok tak, ako je to vysvetlené ďalej. Tento dokument je zhrnutím A-NPA (číslo 2015-10) a bol preložený do všetkých jazykov EÚ.

EASA navrhuje zmeny existujúcich leteckých pravidiel, aby zohľadňovala najnovšie vývojové trendy v oblasti drónov

Týmto dvoma súbormi priorit agentúra EASA navrhuje zmeny existujúcich leteckých pravidiel, aby zohľadňovala najnovšie vývojové trendy v oblasti drónov (A-NPA: Oznámenie navrhovanej zmeny pravidiel). Môžete byť súčasťou tohto procesu a pomôcť pri tvorbe budúcich predpisov predložením svojich cenných pripomienok tak, ako je to vysvetlené ďalej. Tento dokument je zhrnutím A-NPA (číslo 2015-10) a bol preložený do všetkých jazykov EÚ.

Aký je súčasný stav: Súčasná nariadenia v oblasti letectva (nariadenie (ES) č. 216/2008) vyžadujú, aby dróny (nazývané aj ako „bezpilotné lietadlá“) nad 150 kg boli regulované podobne, ako ostatné lietadlá (pilotované lietadlá). Lietadlá s nižšou hmotnosťou majú byť regulované každým členským štátom agentúry EASA tak, ako to považuje za vhodné. Avšak pretože využívanie drónov v posledných rokoch významne vzrástlo, členské štáty museli rýchlo zareagovať, čo mohlo viesť k rozdrobeniu trhu. Okrem toho hmotnosť drónu nie je jediným kritériom, ktoré sa má používať.

A-NPA je návrh na vytvorenie spoločných európskych bezpečnostných pravidiel pre prevádzku drónov bez ohľadu na ich hmotnosť.

Čo sa mení: A-NPA je návrh na vytvorenie spoločných európskych bezpečnostných pravidiel pre prevádzku drónov bez ohľadu na ich hmotnosť. Navrhuje proporcionálny prístup sústreďujúci sa na prevádzku. Inými slovami, zameriava sa viac na „ako“ a za „akých podmienok“ sa dróny využívajú, ako len na charakteristiky drónov. A-NPA sa zaoberá zmenami leteckých bezpečnostných predpisov týkajúcich sa zodpovednosti agentúry EASA a z toho dôvodu sa priamo nevenuje otázkam súkromia alebo ochrany osobných údajov, pretože to je mimo zodpovednosť agentúry EASA. V tomto dokumente sa predkladá stručný prehľad dokumentu A-NPA, vysvetľuje sa zamýšľaný výstup a opakujú sa v ňom návrhy uvedené v A-NPA. Celý dokument A-NPA si môžete prečítať tu: <http://easa.europa.eu/system/files/dfu/A-NPA%202015-10.pdf>.

Agentúra EASA vyzýva všetkých, ktorí sa zaujímajú o túto oblasť, aby predložili svoje pripomienky do 25. septembra 2015.

Proces: V tejto fáze procesu sú pripomienky k návrhu A-NPA zo strany agentúry EASA prijímané prostredníctvom určeného nástroja na webovej stránke agentúry EASA (<http://hub.easa.europa.eu/crt/>). Agentúra EASA vyzýva všetkých, ktorí sa zaujímajú o túto oblasť, aby predložili svoje pripomienky do 25. septembra 2015. Po tomto dátume agentúra EASA preskúma všetky prijaté príspevky a podľa potreby zapracuje podnety alebo pripomienky do konečného návrhu. Na konci uvedeného konzultačného procesu agentúry EASA zverejní svoj návrh (nazvaný „stanovisko agentúry EASA“) a pošle ho Európskej komisii na implementáciu danej regulačnej zmeny.

Návrhy: A-NPA obsahuje 33 návrhov, pričom všetky z nich sú uvedené v tomto dokumente.

Navrhuje sa v ňom, aby sa do bezpečnostných predpisov zahrnuli tak komerčné, ako aj nekomerčné činnosti a zavádzajú sa v ňom tri kategórie prevádzky, ako už navrhla agentúra EASA vo svojej koncepcii pre prevádzku drónov¹, ktorá bola zverejnená začiatkom roku 2015. Tieto tri kategórie sú založené na riziku, ktoré prevádzka predstavuje pre tretie strany (osoby a majetok) a delia sa na: „otvorenú kategóriu“ (nízke riziko), „špeciálnu kategóriu“ (stredné riziko) a „osvedčenú kategóriu“ (vysoké

33 návrhov

1 Koncepciu prevádzky si môžete prečítať tu: http://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/204696_EASA_concept_drone_brochure_web.pdf

riziko). Dôvodom na rozdelenie prevádzky drónov podľa rizika je to, že, napríklad, bezpilotné lietadlo nad voľným morom je menej rizikové ako malý drón, ktorý lieta nad divákmi na štadióne. Navrhuje sa, aby členské štáty určili, ktorý z ich orgánov (alebo iných organizácií) bude zodpovedný za presadzovanie týchto pravidiel.

Návrh 1: Navrhuje sa regulovať komerčnú a nekomerčnú prevádzku, pretože ten istý drón môže byť použitý tak na komerčnú, ako aj nekomerčnú činnosť.

Návrh 2: Pre prevádzku drónov budú vytvorené tri kategórie:

- „Otvorená“ kategória (nízke riziko): bezpečnosť sa zaisťuje prostredníctvom prevádzkových obmedzení, dodržiavania priemyselných noriem a požiadavkou mať určité funkcie a minimálny súbor prevádzkových pravidiel. Presadzovanie pravidiel sa uskutočňuje predovšetkým prostredníctvom polície.
- „Špeciálna“ kategória (stredné riziko): oprávnenie udelené národným leteckým úradom (National Aviation Authority - NAA) pravdepodobne s podporou oprávneného subjektu² (Qualified Entity - QE) na základe hodnotenia rizika vypracovaného prevádzkovateľom. Prevádzková príručka obsahuje zoznam opatrení na zmiernenie rizika.
- „Osvedčená“ kategória (vysoké riziko): požiadavky porovnateľné s požiadavkami pre lietadlá s posádkou. Dozor zo strany NAA (vydávanie oprávnení a povolení pre organizácie schválené na údržbu, prevádzku, výcvik, ATM/ANS³ a pre letiská) a zo strany agentúry (návrh a schválenie zahraničných organizácií).

Návrh 3: Členské štáty (členské štáty agentúry EASA) musia určiť orgány zodpovedné za presadzovanie predpisov. Navrhuje sa, aby do systému letectva EÚ nebol zahrnutý dozor nad „otvorenou“ a „špeciálnou“ kategóriou. To poskytne členským štátom agentúry EASA požadovanú flexibilitu na miestnej úrovni, ktorá nie je predmetom dozoru zo strany agentúry EASA („štandardizácia EASA“).

Návrh 4: Na zabezpečenie dodržiavania spoločných pravidiel bude oprávnený subjekt schvaľovaný a auditovaný zo strany NAA alebo agentúry.

OTVORENÁ KATEGÓRIA

„Otvorená“ kategória (nízke riziko): V tejto kategórii sa bezpečnosť zaisťuje prostredníctvom minimálneho súboru pravidiel, prevádzkových obmedzení, priemyselných noriem a požiadavky mať určité funkcie. Presadzovanie pravidiel zabezpečuje predovšetkým polícia. Z toho dôvodu, účelom ďalej uvedených návrhov je opísať súbor obmedzení pre prevádzku drónov bez stanovenia regulačného zaťaženia alebo obmedzovania inovačného používania, ale pri súčasnom zaistení bezpečnosti pre všetky tretie strany (jednotlivcov a majetok). Napríklad prevádzka v „otvorenej“ kategórii si vyžaduje stály vizuálny kontakt s drónom, hmotnosť nižšiu ako 25 kg, lietanie drónu vo výške pod 150 metrov



² Oprávnený subjekt (Qualified Entity) je orgán, ktorý môže agentúra alebo národný letecký úrad poveriť plnením osobitných úloh súvisiacich s osvedčovaním pod ich kontrolou a na ich zodpovednosť.

³ Manažment letovej prevádzky a letecké navigačné služby.

a koncept geografického ohraničenia (tzv. „geo-fencing“). Geo-fencing je koncept, ktorý obmedzuje prístup drónu stanovením konkrétnych oblastí, do ktorých softvér a/alebo hardvér drónu nemôže vstúpiť na základe svojej konštrukcie, ani keby dal pilot drónu neúmyselne pokyn tam vstúpiť.

Návrh 5: Prevádzka v „otvorenej“ kategórii je akákoľvek prevádzka malých drónov za priameho vizuálneho kontaktu s MTOM⁴ s hmotnosťou nižšou ako 25 kg, pričom sú prevádzkované v bezpečnej vzdialenosti od osôb na zemi a oddelene od ostatných používateľov vzdušného priestoru.

Návrh 6: Na zabránenie neúmyselnému lietaniu mimo bezpečných priestorov a na zlepšenie súladu s platnými predpismi sa navrhuje nariadiť geo-fencing (priestory, do ktorých dróny nemôžu vletieť z dôvodu konštrukcie softvéru alebo z iných dôvodov) a identifikáciu pre určité dróny a prevádzkové priestory.

Návrh 7: Pre zaistenie bezpečnosti, ochranu životného prostredia, bezpečnosti a súkromia môžu príslušné orgány definovať „zóny zakázané pre dróny“, v ktorých nie je bez povolenia úradov povolená žiadna prevádzka drónov a „zóny obmedzené pre dróny“, v ktorých musia mať dróny funkciu umožňujúcu ľahkú identifikáciu a automatické obmedzenie pohybu vo vzdušnom priestore, do ktorého môžu vletieť. Dróny by mali mať aj obmedzenú hmotnosť.

Návrh 8: Štandardy pre funkcie identifikácie a geo-fencingu bude schvaľovať agentúra a mohli by byť uvedené v trhových predpisoch, aby sa zabezpečil súlad väčšiny spotrebných výrobkov s týmito štandardmi a zaistila harmonizácia na technickej úrovni. To umožní výrobcovi, aby vyvinuli adekvátne zariadenia a mohli vyhlásiť zhodu s týmito štandardmi.

Návrh 9: Agentúra stanoví formát pre spoločne využívané údaje (napr. pre údaje používané na mapách), ktoré by sa mali používať na poskytovanie informácií na otvorených webových rozhraniach. Tieto informácie by sa mohli zverejňovať prostredníctvom poskytovateľov služieb, poskytovať pomocou aplikácií pre smartfóny alebo priamo nahrávať do drónov.

Návrh 10: Výrobcovia a dovozcovia drónov musia preukázať dodržiavanie platnej smernice o bezpečnosti výrobkov⁵ a budú musieť príslušným zákazníkom podať informácie o prevádzkových obmedzeniach platných pre „otvorenú“ kategóriu. Trhové predpisy budú platné pre menšie dróny a je potrebné zaviesť hornú hranicu.

Návrh 11: Základné požiadavky pre plánovanú smernicu o všeobecnej bezpečnosti výrobkov a súvisiace normy budú vypracované za účasti agentúry, pričom sa stanovia bezpečnostné charakteristiky (napr. kinetická energia, výkon, charakteristiky, schopnosť pri strate spojenia) príslušné pre kategóriu a podkategóriu drónu.

Návrh 12: Akákoľvek prevádzka v „otvorenej“ kategórii sa musí vykonávať v rámci stanovených obmedzení:

- Sú povolené len lety v okruhu priameho vizuálneho kontaktu pilota.
- Sú povolené len dróny s maximálnou vzletovou hmotnosťou nižšou ako 25 kg.
- Prevádzka drónov v „zóne zakázanej pre dróny“ nie je povolená.
- Dróny vykonávajúce prevádzku v „zóne obmedzenej pre dróny“ musia spĺňať platné obmedzenia.
- Pilot je zodpovedný za bezpečný odstup od akýchkoľvek iných používateľov vzdušného priestoru a musí dávať prednosť všetkým ostatným používateľom vzdušného priestoru.
- Dróny v „otvorenej“ kategórii nesmie vykonávať let vo výškach presahujúcich 150 m nad terénom alebo vodnou plochou.
- Pilot je zodpovedný za bezpečnú prevádzku a bezpečnú vzdialenosť od nezúčastnených osôb a majetku na zemi a od ostatných používateľov vzdušného priestoru a nikdy nesmie s drónom lietať nad davmi ľudí (> 12 osôb).

4 Maximálna vzletová hmotnosť.

5 Platnú smernicu o bezpečnosti výrobkov, smernicu o všeobecnej bezpečnosti výrobkov nájdete v predpisoch EÚ pre umiestňovanie výrobkov na trh (http://ec.europa.eu/growth/single-market/ce-marking/index_en.htm).

Návrh 13: Pri akejkoľvek prevádzke drónu vo výškach nad 50 m nad terénom sa od pilota vyžadujú základné znalosti v oblasti letectva.

Návrh 14: V „otvorenej“ kategórii vytvorte tri podkategórie:

- CAT A0: „Modely“ a „mini dróny“ < 1 kg
- CAT A1: „Veľmi malé dróny“ < 4 kg
- CAT A2: „Malé dróny“ < 25 kg

Návrh 15: Ďalšie požiadavky pre CAT A0: „Modely“ a „mini dróny“ < 1 kg:

- Akýkoľvek drón predávaný ako model alebo spotrebný výrobok s hmotnosťou nižšou ako 1 kg by mal spĺňať požiadavky platnej smernice o bezpečnosti výrobkov a musí mať obmedzený výkon zabezpečujúci prevádzku vo výškach menej ako 50 m nad terénom a miestnu prevádzku alebo alternatívne prostriedky automaticky obmedzujúce výšku a vzdušný priestor, do ktorého môžu vstupovať.
- Prevádzka sa musí vykonávať vo výškach menej ako 50 m nad terénom.

Návrh 16: Ďalšie požiadavky pre CAT A1: „Veľmi malé dróny“ < 4 kg:

- Akýkoľvek drón predávaný ako spotrebný výrobok, ktorý je ťažší ako 1 kg by mal spĺňať požiadavky platnej smernice o všeobecnej bezpečnosti výrobkov a musí byť vybavený prostriedkami na automatické obmedzenie pohybu vo vzdušnom priestore, do ktorého môže vletieť a prostriedkami na automatickú identifikáciu.
- Dróny vykonávajúce prevádzku v „priestoroch s obmedzením pre dróny“ musia mať funkčnú aktívnu identifikáciu a aktualizovanú funkciu pre geo-fencing.
- Pre akýkoľvek prevádzku vo výškach nad 50 m nad terénom musí mať pilot základné znalosti v oblasti letectva.
- Akékoľvek poruchy, nefunkčnosti, nedostatky a iné udalosti, ktoré vedú k vážnym zraneniam alebo úmrtiam akýchkoľvek osôb, sa musia oznámiť agentúre.

Návrh 17: Ďalšie požiadavky pre CAT A2: „Malé dróny“ < 25 kg

- Akýkoľvek drón predávaný ako spotrebný výrobok, ktorý je ťažší ako 4 kg by mal spĺňať požiadavky platnej smernice o všeobecnej bezpečnosti výrobkov a musí byť vybavený prostriedkami na automatické obmedzenie pohybu vo vzdušnom priestore, do ktorého môže vletieť a prostriedkami na automatickú identifikáciu.
- Prevádzka v „zónach obmedzených pre dróny“ nie je povolená v „otvorenej“ kategórii pre dróny so vzletovou hmotnosťou nad 4 kg.
- Pre akýkoľvek prevádzku vo výškach nad 50 m nad terénom musí mať pilot základné znalosti v oblasti letectva.
- Akékoľvek poruchy, nefunkčnosti, nedostatky a iné udalosti, ktoré vedú k vážnym zraneniam alebo úmrtiam akýchkoľvek osôb, sa musia oznámiť agentúre.

Návrh 18: Vo vymedzených oblastiach môže byť prevádzka drónov (alebo modelov) vykonávaná v „otvorenej“ kategórii podľa podmienok a postupov stanovených príslušným orgánom.

Návrh 19: Pripútané lietadlá s hmotnosťou 25 kg alebo stanoveným objemom pre lietadlá ľahšie ako vzduch môžu vykonávať prevádzku v „otvorenej“ kategórii mimo „zón zakázaných pre dróny“ vo výškach menej ako 50 m nad terénom alebo vodnou plochou alebo v určených oblastiach, o ktorých informujú ostatných používateľov vzdušného priestoru.

ŠPECIÁLNA KATEGÓRIA

„Špeciálna kategória“ (stredné riziko): V tejto kategórii sa vyžaduje povolenie udelené leteckým úradom (NAA) na základe vyhodnotenia rizika vypracovaného prevádzkovateľom. V prevádzkovej príručke je uvedený zoznam opatrení, ktoré boli prijaté na zníženie alebo zmiernenie rizika. „Špeciálna kategória“ napríklad zahŕňa každú prevádzku, ktorá prekračuje obmedzenia platné pre „otvorenú kategóriu“.



Návrh 20: „Prevádzka so špeciálnym rizikom“ je akákoľvek prevádzka drónov, ktorá predstavuje závažnejšie letecké riziko pre osoby, nad ktorými sa vykonáva, alebo ktorá zahŕňa delenie vzdušného priestoru s lietadlami s posádkami. Každé špeciálne letecké riziko musí byť analyzované a zmiernované pomocou vyhodnocovania bezpečnostného rizika.

Návrh 21: Vyhodnotenie bezpečnostného rizika musí vypracovať prevádzkovateľ, pričom musí vziať do úvahy všetky skutočnosti, ktoré prispievajú k riziku konkrétnej prevádzky. Na tento účel prevádzkovateľ musí:

- poskytnúť príslušnému NAA všetky informácie potrebné pre predbežnú kontrolu použiteľnosti kategórie prevádzky;
- poskytnúť príslušnému orgánu vyhodnotenie bezpečnostného rizika týkajúce sa tak drónu, ako aj prevádzky, s identifikáciou všetkých rizík týkajúcich sa špeciálnej prevádzky a s návrhnutím adekvátnych opatrení na zmiernenie rizika.
- vypracovať príslušnú prevádzkovú príručku obsahujúcu všetky požadované informácie, popisy, podmienky a obmedzenia prevádzky vrátane výcviku a kvalifikácie personálu, údržby drónov a ich systémov, ako aj hlásenie udalostí a dozor nad dodávateľmi.

Návrh 22: Príslušný orgán štátu prevádzkovateľa je zodpovedný za vydanie OA⁶ po dohode s prevádzkovateľom a po preskúmaní vyhodnotenia bezpečnostného rizika a prevádzkovej príručky v „špeciálnej“ kategórii.

Návrh 23: Prevádzka sa má vykonávať podľa obmedzení a podmienok stanovených v OA:

- Prevádzkovateľ nesmie vykonávať špeciálnu prevádzku, pokiaľ nie je držiteľom platného oprávnenia na prevádzku.
- Prevádzkovateľ má zabezpečiť, aby všetok zainteresovaný personál bol dostatočne kvalifikovaný a oboznámený s príslušnými prevádzkovými postupmi a podmienkami.
- Pred začatím akejkoľvek prevádzky je prevádzkovateľ povinný zhromaždiť informácie potrebné pre stále a dočasné obmedzenia a podmienky a zabezpečiť súlad s akýmikoľvek požiadavkami alebo obmedzeniami stanovenými príslušným orgánom alebo si vyžiadať príslušné oprávnenie.

Návrh 24: Prevádzka v „špeciálnej“ kategórii sa môže vykonávať s drónmi alebo zariadeniami, ktoré sú osvedčené alebo inak schválené. Počas prevádzky môže dôjsť k prekročeniu prevádzkových obmedzení platných pre osvedčené zariadenia, ak je to výslovne povolené a ak sa prevádzkou zabezpečí uplatnenie zodpovedajúcich opatrení na zmiernenie rizika, ako je to špecifikované v OA.

Návrh 25: Prevádzkovatelia môžu dobrovoľne využívať dodávateľov alebo pracovníkov, ktorí sú držiteľmi osvedčení, alebo môže dobrovoľne požiadať o osvedčenie diaľkového prevádzkovateľa (Remote Operator Certificate - ROC) so špecifikovaním spôsobu, ako sú rozdelené povinnosti a musí mať zodpovedajúce práva na povoľovanie prevádzky.

Návrh 26: Vybavenie, súčasti a funkcie môžu byť schválené nezávisle od drónu samotného a je možné vydať oprávnenie. Požadované postupy, založené na postupe „Európskych technických štandardných schválení (ETSO)“, budú stanovené vo vykonávacích pravidlách. Je potrebné prijať postup na vydávanie a dozor nad nepretržitou letovou spôsobilosťou, pretože zariadenie nemusí byť nainštalované na osvedčených drónoch. To sa môže týkať pozemných staníc alebo kvalifikovaného „vybavenia na zisťovanie a vyhýbanie sa“ nainštalovaného na drónoch v „špeciálnej“ kategórii.

Návrh 27: IR⁷ stanovujú pre prevádzkovateľov organizačné pravidlá na získanie ROC a zodpovedajúcich práv za účelom povolenia/modifikácie ich vlastnej prevádzky.

Návrh 28: Navrhuje sa, aby sa od podnikov a štandardizačných orgánov vyžadovalo poskytovanie štandardných riešení týkajúcich sa bezpečnostných rizík, napr. aspektov letovej spôsobilosti. Spoločne so štandardnými prevádzkovými príručkami by sa mal zjednodušiť aj postup vyhodnocovania bezpečnostného rizika.



OSVEDČENÁ KATEGÓRIA

„Osvedčená“ kategória (vysoké riziko): požiadavky porovnateľné s požiadavkami pre lietadlá s posádkami. Táto prevádzka bude s najväčšou pravdepodobnosťou zahŕňať veľké dróny využívané na prevádzku malými alebo veľkými organizáciami. Dozor vykonáva NAA (vydávanie osvedčení a schválení organizáciám schváleným na údržbu, prevádzku, výcvik, ATM/ANS a pre letiská) a agentúra (návrh a schválenie zahraničných organizácií). V „osvedčenej“ kategórii sa s drónmi zaobchádza podobným spôsobom ako s lietadlami s posádkou. Osvedčuje sa ich letová spôsobilosť a z tohto pohľadu majú prevádzkové obmedzenia podobné lietadlám s posádkou. Samozrejme, že iné prevádzkové obmedzenia sa môžu uplatňovať napríklad zo strany služieb riadenia letovej prevádzky alebo využitia vzdušného priestoru, ale to je mimo pôsobnosti tohto A-NPA.



Návrh 29: NA prevádzkovanie drónov v „osvedčenej“ kategórii sa vyžaduje zabezpečenie letovej spôsobilosti lietadla a jeho súladu so štandardmi týkajúcimi sa životného prostredia rovnako, ako je tomu dnes pri lietadlách s posádkami formou vydávania typového osvedčenia (Type Certificate - TC) alebo obmedzeného typového

osvedčenia (Restricted Type Certificate - RTC) pre typ a osvedčenia o letovej spôsobilosti (Certificate of Airworthiness - CofA) alebo obmedzeného osvedčenia o letovej spôsobilosti pre konkrétny drón.

Návrh 30: Organizácie zodpovedné za projektovanie, výrobu, údržbu a výcvik musia preukázať svoju spôsobilosť vlastníctvom príslušného povolenia organizácie na projektovanie, výrobu, údržbu a výcvik, keď sa tak vyžaduje kvôli riziku, ktoré predstavuje prevádzka.

Návrh 31: Pilot musí mať platný preukaz a prevádzkovateľ musí byť držiteľom ROC.

Návrh 32: Agentúra prijme CS, ktoré budú zahŕňať širokú škálu rozličných konfigurácií drónov a špecifikovať bezpečnostné ciele. Budú doplnené priemyselnými normami schválenými agentúrou, aby sa umožnila rýchla reakcia na vývojové trendy. Môžu zahŕňať aj aspekty prevádzky a osvedčovania.

Návrh 33: V súčasnosti sa nepredpokladá oddelenie vykonávacích pravidiel pre „osvedčenú“ kategóriu od vykonávacích pravidiel pre lietadlá s ľudskými posádkami.

European Aviation Safety Agency
Ottoplatz, 1
D-50679 Cologne, Germany
easa.europa.eu

An Agency of the European Union

