

Legislativa Evropské unie a její struktura

Ing. Ladislav Keller

V souvislosti s tím, že se blíží doba, kdy vejdou v platnost nařízení EU ohledně provozu bezpilotních letadel u nás, je vhodné si o tzv. „Evropské legislativě“ povědět něco blíže, protože v tomto ohledu stále dost modelářů tápe.

Základem legislativy EU jsou nařízení, která se dělí na základní a prováděcí. Základní nařízení schvaluje Evropský parlament a dané nařízení řeší obecný přístup k řešení dané problematiky. Pokud se bavíme o letectví, je základním nařízením „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139

ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví“. Prováděcím nařízením pro bezpilotní letadla jsou dvě nařízení, a to „Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 ze dne 12. března 2019 o bezpilotních systémech a o provozovatelích bezpilotních systémů ze třetích zemí“ a „Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel“. Z předcházejícího textu vyplývá, že prováděcí nařízení schvaluje Evropská komise.

Základní nařízení

Každé základní nařízení začíná zdůvodněním, proč bylo nařízení přijato. Pak následují tzv. kapitoly, které se dále dělí na oddíly. Nedílnou součástí základních nařízení jsou také přílohy, které konkretizují požadavky uvedené v jednotlivých kapitolách a oddílech základního nařízení.

V Nařízení 1139/2018 se provozem bezpilotních letadel zabývá „Kapitola základní požadavky“ přičemž problematiku provozu bezpilotních letadel řeší „Oddíl 7 Bepilotní letadla“ a požadavky tohoto oddílu dále konkretizuje „Příloha IX Hlavní požadavky na bezpilotní letadla“.

K základním nařízením lze pouze dodat, že jde o velmi obecné požadavky a jejich čtení je opravdu nezáživné.

Prováděcí nařízení

Jak jsem již zmínil, prováděcí nařízení je čistě úřednická záležitost, protože je schvaluje Evropská komise. Stejně jako základní nařízení prováděcí nařízení začíná zdůvodněním, proč bylo přijato. Za zdůvodněním následují články, přičemž v článku č. 1 je předmět, kde je uvedené, čím se dané nařízení zabývá, a článek 2 obsahuje definice pojmů. U nařízení 947/2019 je u článku č. 1 uvedeno: „Toto nařízení stanoví podrobná ustanovení pro provoz bezpilotních systémů, jakož i pro personál, včetně dálkově řídicích pilotů a organizací

(Pokračování na str. 7)

(Pokračování ze str. 1)

zapojených do tohoto provozu“. Provozem modelů letadel se zabývá Článek č.16 Provoz bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů.

Obdobně jako u základních nařízení i prováděcí nařízení obsahují přílohy, které konkretizují požadavky jednotlivých článků. V této chvíli má nařízení 947/2019 pouze jednu přílohu, kde se provozu modelů letadel týká pouze Část B Provoz bezpilotních systémů ve specifické kategorii, protože Komise předpokládá, že rádiem řízené modely letadel budou provozované ve specifické kategorii (například výška 120m nad terénem je pro větroňáře naprosto nevyhovující).

Až doposud se každý modelář zcela určitě v problematice orientuje, ale prováděcí nařízení obsahují ještě tzv. AMC a GM materiály. Zkratky mají tyto významy: AMC = Acceptable Means of Compliance = přijatelné způsoby průkazu
GM = guidance material = poradenský materiál

AMC jsou v podstatě závaznou přílohou jednotlivých článků a usta-

novení v nařízení a v nich jsou uvedené závazné požadavky, které musí provozovatel splnit, aby příslušný národní letecký úřad (u nás jde o ÚCL) uznal, že požadavky příslušného článku nařízení byly splněné. Jako příklad lze uvést AMC1 UAS.OPEN.020(1) a (2) Provoz UAS v podkategorii A1: Provozní omezení v podkategorii A1.

Pravidla v zásadě zakazují přelěty nad shromážděním lidí. Je možné přelétávat nad izolovanými lidmi, zde je však rozdíl mezi UAS třídy C1 a C0 nebo individuálně postaveným UAS s MTOM menší než 250g.

a) 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 uskutečněno s přihlédnutím k uspořádání místa provozu (například 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, například letem UAS tak, aby se vzdálenost mezi UA a nezapojenými osobami zvyšova-

la, nebo přeletem UAS na místo, kde se žádné nezapojené osoby nenacházejí.

b) Připouští se, že UAS třídy C0 nebo individuálně postavené UAS s MTOM menší než 250g, mohou nad nezapojenými osobami létat. Nicméně, kdykoliv je to možné, měly by se jim vyhnout,

a kde je to nevyhnutelné, mělo by být postupováno s mimořádnou opatrností.

Výše uvedený příklad byl vybrán s ohledem na srozumitelnost a délku tohoto AMC, protože některá AMC jsou mají rozsah

(Pokračování na str. 8)

Mistrovství České republiky

RCEV 2020

KCEA 2020

rádiem řízené modely termických větroňů s elektromotorem a výškoměrem

19. - 20. září

modelářské letiště

RC Modelpark

Suché u Teplíc



Jan Horák – 80!

Dne 12. září se dožívá velmi významného jubilea náš kolega Jan Horák. Modeláři téměř celý život, patří mezi naše nejlepší „turbínové“ piloty a znáte ho jako konstruktéra, stavitele a pilota obřích modelů, jež jsou vždy něčím zvláštní. A my kolegové a kamarádi Ti, Honzo, ze srdce přejeme mnoho úspěšných startů a stejné množství perfektních přistání a k tomu pevně zdraví a životní optimismus!

Kamarádi z Jičína a celé české kotliny



(Pokračování ze str. 7)

několika desítek stran, například Článek 11 AMC1.

GM materiály představují poradenský materiál, které rovněž představují přílohu jednotlivých článků v nařízení a vysvětlují, jak text v příslušném článku chápat. Například k článku 2 Definice, definice č. 3 Shromáždění lidí přísluší GM1 Článku 2(3) Definice, kde je uvedené, jak AESA vysvětluje tento pojem: Definice shromáždění lidí.

Shromáždění lidí byla definována na pomocí objektivního kritéria vztahujícího se k možnosti jednotlivce přemístit se tak, aby zmínil následky neřízeného UA. Ve skutečnosti bylo složité navrhnout počet lidí, při jehož překročení by se skupina lidí změnila ve shromáždění lidí: počty byly opravdu navrženy, ale vykazovaly značně velkou proměnlivost. Kvalitativními příklady shromáždění lidí jsou:

- a) sportovní, kulturní, náboženské nebo politické události;
- b) pláže nebo parky za slunečného dne;
- c) ulice s obchody během otevírací doby obchodů;
- d) lyžařské rezorty/tratě/dráhy.

AMC a GM materiály k prováděcím nařízením 945/2019 a 947/2019 vytváří EASA (Agentura EU pro bezpečnost letectví).

Na závěr odpověď na otázku, která sice nebyla vyčtena, ale která by určitě byla položena: „Kde to vše najdeme?“ Základní a prováděcí nařízení jsou na stránkách Eur-

-Lex a tam jsou uvedena ve všech jazycích používaných v EU, tedy i v češtině. AMC a GM materiály jsou uveřejněné na stránkách EASA, které jsou pouze v angličtině. Za pomoci internetových vyhledávačů – žádný problém.

Ovšem existuje i další cesta, a to přes internetové stránky ÚCL, kde jsou uvedené odkazy na tyto dokumenty. Tyto odkazy jsou uvedené na stránce: <https://www.caa.cz/provoz/bezpilotni-letadla/online-skoleni-a-informace-k-vyuziti/>. Kromě toho je pod odstavcem „Dokument EASA eRules“ uvedený soubor ve formátu pdf s názvem Rules UAS CS. Právě tento dokument je velmi zajímavý, protože obsahuje tzv. konsolidované znění Nařízení 947, 945, AMC a GM. V tomto dokumentu jsou Nařízení 945, 947 a příslušné AMC a GM sloučeny do jednoho dokumentu. To znamená, že pod každým oddílem či článkem jsou uvedeny příslušné AMC a GM. Kromě toho, je vše neustále aktualizované.

Za vhodné považuji uvést vztah národní a EU legislativy. Evropská legislativa má přednost před národní legislativou s výjimkou ústavních zákonů. Z toho vyplývá, že nařízení 1139/2018, 945/2018 a 947/2019 mají přednost před leteckým zákonem (Zákon č. 49/1997Sb.), a tudíž leteckými předpisy řady L (tedy i L2 DP X).

Na závěr malá poznámka, a to, že pokud je rozpor mezi překladem v národním jazyce (například češtinou) a anglickou verzí, má přednost anglická verze.