
(НЕЗАКОНОДАВНИ АКТИ)

РЕГУЛАТИВИ

ДЕЛЕГИРАНА РЕГУЛАТИВА (ЕУ) бр. 2020/1058 НА КОМИСИЈАТА

од 27 Април 2020

за изменување и дополнување на Делегираната регулатива (ЕУ) бр. 2019/945 во однос на воспоставување на две нови класи на системи за воздухоплов без екипаж

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

Имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската Унија,

Имајќи ја предвид Регулотивата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 04 јули 2018 година за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенцијата на Европската Унија за безбедност на воздухопловството, и за изменување и дополнување на регулативите (ЕЗ) бр 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и Советот, и за укинување на регулативите (ЕУ) бр. 552/2004 и (ЕУ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и Советот и Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91¹ на Советот, и особено членот 58 и член 61 од него,

Со оглед на тоа што:

- (1) Системите за воздухоплов без екипаж (unmanned aircraft systems –UAS), чие оперирање претставува низок ризик и за кои операторот на тие системи за воздухоплов без екипаж му е дозволено да поднесе декларација врз основа на стандардно сценарио наброено во Прилог 1 на Анексот на регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947² на Комисијата, не треба да се предмет на стандардна процедура за усогласеност во воздухопловството. Можноста да се воспостави харминизирано законодавство во Унијата како што е наведено во член 56, став 6 на регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 треба да се користи за тие системи на воздухоплови без екипаж. Затоа, неопходно е да се утврдат барања кои ќе ги опфатат ризиците кои произлегуваат со оперирањето на тие системи на воздухоплови без екипаж, земајќи го целосно во предвид другото применливо законодавство на унијата за хармонизација. Како резултат, две нови различни класи на системи на воздухоплови без екипаж треба да се креираат, карактеризирани со различни сетови на барања кои ќе ги опфатат различните ризици. Како резултат на тоа, Поглавје II на делегираната регулатива (ЕУ) бр. 2019/945³ на Комисијата треба да ги покрие тие нови класи.

¹ Сл.Весник на ЕУ Л 212, 22.8.2018, стр.. 1.

² Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947 на Комисијата од 24 Мај 2019 за правилата и процедурите за оперирање со воздухоплови без екипаж (Сл.Весник на ЕУ Л 152, 11.6.2019, стр. 45).

³ Делегирана регулатива (ЕУ) бр. 2019/945 на Комисијата од 12 Март 2019 за системи на воздухоплови без екипаж и за оператори од трети земји на системи за воздухоплови без екипаж(Сл.Весник на ЕУ Л 152, 11.6.2019, стр. 1).

-
- (2) Системите за воздухоплови без екипаж кои ќе се користат во стандардни сценарија дефинирани во Прилог 1 од анексот на регулативата за спроведување (ЕУ) бр 2019/947 треба да ги исполнуваат барањата за производот дефинирани во Поглавје II на Делегираната регулатива (ЕУ) бр. 2019/945 и затоа треба да се отстранат од опфатот на Поглавје III.
-

- (3) Тие барања треба да се во согласност со основните барања дадени во член 55 од регулативата (ЕУ) бр 2018/1139, особено во однос на специфичните карактеристики и функционалности неопходни да се надминат ризиците по однос на безбедноста на летањето, приватноста, и заштитата на личните податоци, обезбедувањето или околината, кои се јавуваат од оперирањето со тие системи на воздухоплови без екипаж.
- (4) Во случаи каде производителите пласираат системи за воздухоплов без екипаж на пазарот со намера да ти направат достапни за операции според правилата и условите применливи на „отворена“ категорија или под оперативна декларација и поради тоа поставуваат етикета за означување на класата на него, тие треба да обезбедат усогласеност на системите за воздухоплов без екипаж со барањата за таа класа. Исто така, каде производителите пласираат на пазарот комплекти на додатоци со кои се трансформира класата Ц3 на системи за воздухоплов без екипаж во класа Ц5, тие треба да обезбедат усогласеност на системите за воздухоплов без екипаж опремени со овие комплекти со сите барања за класа Ц5.
- (5) Со цел да се подржи далечинската идентификација како еден од неопходните елементи за функционирањето на „У-простор“ системот кој е во подготовка, сите системи за воздухоплов без екипаж оперирани во „специфична“ категорија треба да бидат опремени со систем за далечинска идентификација.
- (6) Системите за воздухоплов без екипаж оперирани во „специфична“ категорија за кои не се бара да се регистрираат во согласност со член 14 на регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947, треба да имаат единствен сериски број, освен ако се приватно изградени.
- (7) Мерките предвидени во оваа регулатива се во врз основа на мислењето бр. 05/2019⁴ издадено од Агенцијата на Европската Унија за безбедност на воздухопловството (ЕАСА) во согласност со член 76 став 1 на регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139.

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Измени и дополнувања на делегиранта регулатива (ЕУ) бр. 2019/945

Делегираната регулатива (ЕУ) бр. 2019/945 се менува како што следи:

- (1) Во член 1, став 2 се заменува со следното:

„2. Исто така воспоставува правила за изработка на системи на воздухоплови без екипаж и комплет на додатоци и додатоци за далечинска идентификација достапни на пазарот како и за нивно слободно движење во Унијата.“;

⁴ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

(2) Во член 2, став 1 и 2 се заменуваат со следното:

„1. Поглавје II на оваа регулатива се однесува на следните производи:

(а) Системи на воздухоплови без екипаж кои се наменети бидат оперирани според правилата и условите применливи на „отворена“ категорија на операции со системи на воздухоплови без екипаж или на оперативните директиви под „специфична“ категорија во согласност со регулативата (ЕУ) бр. 2019/947, освен приватно изградените системи на воздухоплови без екипаж, и кои носат обележување за идентификација на класата како што е утврдено во деловите 1 до 5, 16 и 17 на Анексот на оваа регулатива кои означуваат на која од седумте класи на системи на воздухоплови без екипаж наведени во регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947 ѝ припаѓаат.;

(б) комплетите на додатоци за Класа Ц5 како што е определено во Дел 16;

(в) додатоци на далечинска идентификација на како што е определено во дел 6 на анексот на оваа регулатива.

2. Поглавјето III на оваа регулатива се применува на системи за воздухоплови без екипаж оперирани според правилата и условите применливи за „сертифицирана“ и „специфична“ категорија на операции со системи за воздухоплови без екипаж во согласност со регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947, освен кога се одвиваат според декларација“;

(3) во членот 3 се додаваат следните точки (38), (39) и (40):

„(38) „Управувачка конзола“ значи опрема или систем од опрама за далечинско управување на воздухоплов без екипаж како што е дефинирано во член 3, точка 32 од регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 кој ја поддржува контролата и следењето на воздухопловот без екипаж за време на сите фази на летот, со исклучок на инфраструктура која ја поддржува услугата за врска за управувањето и контролата (Ц2);

(39) „Услуга за врска Ц2“ значи услуга за комуникација обезбедена од трета страна, која обезбедува управување и контрола помеѓу воздухопловот без екипаж и управувачката конзола;

(40) „ноќ“ значи врменскиот период од завршувањето на вечерниот граѓански самрак па сè до почетокот на утринското граѓанско разденување како што е дефинирано во регулативата (ЕУ) 923/2012^(*)”.

(*1 Регулотива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата од 26 септември 2012 година, за утврдување на заедничките правила за летање и оперативните одредби во врска со услугите и постапките на воздухопловната навигација и за изменување на Регулотива за спроведување (ЕУ) бр. 1035/2011 и Регулативите (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010, (Сл. Весник на ЕУ Л 281 13.12.2021, стр. 1))

(4) Насловот на Поглавјето II се заменува со следното:

„ **Системи за воздухоплов без екипаж** наменети да бидат оперирани во „отворена“ и „специфична“ категорија подоперативна декларација, комплетите на додатоци кои носат означување за идентификација на класата и додатоци за далечинска идентификација“;

(5) Во членот 4, параграф 1 се заменува со следното:

„1. Производителите наведени во член 2 став 1 мора да ги исполнуваат барањата од деловите 1 до 6, 16 и 17 од Анексот.“;

(6) Во членот 5 се додава следниот став 3:

„3. Ставите 1 до 4 на членот 4 од регулативата (ЕУ) бр. 2019/1020 на Европскиот парламент и Советот, се применливи од 16 Јули 2021.“;

(7) Во член 6, став 1 се заменува со следното:

„1. При пласирањето на своите производи на пазарот на Унијата, производителите мора да обезбедат дека производите се проектирани и произведени во согласност со барањата утврдени во Деловите 1 до 6, 16 и 17 од Анексот.“;

(8) Во членот 6, став 2 се заменува со следното:

„2. Производителите ја подготвуваат техничката документација предвидена во член 17 и спроведуваат соодветната постапка за проценка на сообразноста пропишана во член 13 или тоа да го обезбедуваат преку надворешен чинител.

Онаму каде што усогласеноста на производот со барањата од дел 1 до 6, 16 и 17 од Анексот е докажана преку постапка за проценка на сообразноста, производителите подготвуваат декларација за сообразност на ЕУ и ја ставаат ознаката CE .“;

(9) Во член 6, став 5 се заменува со следното:

„5. Производителите на системи за воздухоплов без екипаж осигуруваат дека воздухопловот без екипаж носи типво контекст на значењето на Одлуката 768/2008/ЕУ и единствен сериски број кој овозможува негова идентификација, и доколку е применливо во согласност со барањата дефинирани во соодветните делови 2 до 4, 16 и 17 од Анексот. Производителите на класа Ц5 комплетите на додатоци осигуруваат дека комплетите носат тип и имат единствен сериски број за нивна идентификација. Производителите на додатоци за далечинска идентификација треба да обезбедат дека додатокот за далечинска идентификација носи тип единствен сериски број за нивна идентификација и се во согласност со барањата опишани во Дел 6 од Анексот. Во сите случаи производителите треба да обезбедат дека единствен сериски број е прикачен и на декларацијата за сообразност на ЕУ или поедноставната декларација за сообразност на ЕУ наведена во Член 14.“;

(10) Во член 6, став 7 се заменува со следното:

„7. Производителите осигуруваат дека производот е придружен со инструкции и информативно известување од производителот што се бара со Деловите 1 до 6, 16 и 17 од Анексот на јазик што може да биде лесно разбилив за потрошувачите и други крајните корисници, како што е одредено од засегнатата земја-членка. Таквите упатства и информативни известувања од производителот, како и обележувања, се јасни, разбирливи и читливи.“;

(11) Во член 6 се додава следниот став 11:

„11. Кога се пласираат на пазарот системи за воздухоплов без екипаж од класата Ц5 или Ц6 или додатоци за класа Ц5, производителите треба да го информираат надзорното тело за пазарот на дадената земја членка за нивното главно место на деловна активност.“;

(12) Во член 8 вториот подстав на ставот 2 се заменува и гласи:

„Ако увозникот смета или има причини да верува дека производот не е во сообразност со барањата пропишани во дел 1 до 6, 16 и 17 од Анексот, тие немада го пласираат производот на пазарот се додека производот не е доведен во сообразност. Понатаму, каде што производот претставува ризик за здравјето и безбедноста на потрошувачите или на трети лица, увозникот го информира производителот и соодветните национални органи за тие ризици.“

(13) Во член 8, став 4 се заменува со следното:

„4. Увозниците осигуруваат дека производот е придружен со упатства од производителите и информативно известување што се бара во Деловите 1 до 6, 16 и 17 од Анексот на јазик што може да биде лесно разбирлив за потрошувачите и другите крајни корисници, како што е определено од засегнатата земја-членка. Упатствата од производителот и информативното известување, како и, секое обележување, се јасни, разбирливи и читливи.“;

(14) Во член 8, се додава следниот став 10:

„10. Кога се пласираат на пазарот системи за воздухоплов без екипаж од класа Ц5, Ц6 или додатоци за класа Ц5, увозниците ги известуваат надлежните надзорни органи на земјата-членка за нивното главно место на деловна активност.“;

(15) Во член 9 првите 2 под-става на став 2 се заменуваат со следното:

„2. Пред да го направат производот достапен на пазарот, дистрибутерите треба да потврдат дека производот ја носи „СЕ“ ознаката и кога е примливо, ознаката за идентификација на класата на воздухопловот без екипаж и означување на нивото на звучна моќност, дека се придружени со документите наведени во ставовите 7 и 8 од член 6, како и дека производителот и увозникот го исполниле барањата утврдени во, ставовите 5 и 6 од член 6 и став 3 од член 8.

Дистрибутерите осигуруваат дека производот е придружен со упатство од производителот и информативно известување што се бара со деловите 1 до 6, 16 и 17 од Анексот на јазик што може да биде лесно разбирлив за потрошувачите и другите крајни корисници, утврден од засегнатата земја-членка. Тие упатства од производителот и информативни известувања, како и секое обележување се јасни, разбирливи и читливи.“;

(16) Член 12 се заменува со следното:

„Производот кој е во сообразност со хармонизираните стандарди или нивни делови, чии референци се објавени во Службениот весник на Европската Унија, се претпоставува дека се во сообразност со барањата опфатени во тие стандарди или нивни делови утврдени во Дел 1 до 6, 16 и 17 од Анексот.“;

(17) Во член 13, став 1 се заменува со следното:

„1. Производителот треба да направи проценка на сообразност на производот користејќи една од следните постапки со цел да се утврди неговата усогласеност со барањата утврдени во Дел 1 до 6, 16 и 17 од Анексот. Проценката на сообразност ги зема во предвид сите планирани и предвидливи оперативни услови.“;

(18) Во член 13, точката а) од став се заменува со следното:

„(а) внатрешната контрола на производството, како што е утврдено во дел 7 од Анексот, при проценка на усогласеноста на производот со барањата дадени во Дел 1, 5, 6, 16 или 17 од Анексот, под услов произведувачот да има применето хармонизирани стандарди, чии референци се објавени во Службениот весник на Европската Унија, за сите барања за кои постојат такви стандарди.“;

(19) Во член 14, став 1 се заменува со следното:

„1. Декларацијата за сообразност на ЕУ наведена во став 8 на член 6 треба да наведува дека усогласеноста на производот со барањата утврдени во деловите 1 до 6, 16 и 17 од Анексот е докажана и, за системите за воздухоплови без екипаж, ја идентификува неговата класа.“;

(20) во член 16, став 2 се заменува со следново:

„2. Ознаката за идентификација на класа на воздухоплов без екипаж се поставува видливо, читливо и неизбришливо на воздухопловот без екипаж или, кога е соодветно, на секој додаток од комплет додатоци од класа C5 и неговата амбалажа и треба да биде висока најмалку 5 mm. Забрането е поставување на ознаки на производот, знаци или натписи кои веројатно можат да доведат во заблуда трети лица во однос на значењето на истите или на формата на ознаката за идентификација на класата.“;

(21) во член 17, ставот 1 се заменува со следново:

„1. Техничката документација ги содржи сите релевантни податоци и детали за средствата кои ги користел производителот со цел за да се осигура дека производот е во согласност со барањата утврдени во Дел 1 до 6, 16 и 17 од Анексот. и содржи барем елементите наведени во Дел 10 од Анексот.“;

(22) во член 17, став 4 се заменува со следново:

„4. Кога техничката документација не е во согласност со ставовите 1, 2 или 3 на овој член, органот за надзор на пазарот може да побара од производителот или увозникот да изврши тест од тело прифатливо за органот за надзор на пазарот на сметка на производителот или увозникот во одреден период со цел да се потврди усогласеноста на производот со барањата утврдени во деловите 1 до 6, 16 и 17 од Анексот што се однесува на него.“;

(23) во член 30, став 3 од се заменува со следново:

„3. Кога овластен орган ќе открие дека барањата утврдени во деловите 1 до 6, 16 и 17 од Анексот или во соодветните хармонизирани стандарди или други технички спецификации не се исполнети од страна на производителот, тоа бара од производителот да преземе соодветни корективни мерки и не издава ЕУ сертификат од испитување од тип или одобрение на систем за квалитет.“;

(24) во член 36, првиот потстав од став 1 се заменува со следново:

„1. Доколку институциите за надзор на пазарот на една земја-членка имаат доволна причина да веруваат дека производот претставува ризик по здравјето или безбедноста на лицата или за други аспекти на заштита од јавен интерес опфатени во оваа глава, тие ќе извршат проценка на соодветниот производ, покривајќи ги сите применливи барања утврдени во оваа глава. За таа цел релевантните економски оператори соработуваат колку што е потребно со органите за надзор на пазарот.“;

(25)насловот на Поглавје III се заменува со следново:

„ Барањата за системи за воздухоплов без екипаж кои оперираат во „овластена“ и „специфична“ категорија освен кога се спроведени според декларација.“;

(26)Член 40 се заменува со следново:

„Член 40

Барања за системи за воздухоплов без екипаж оперирани во категориите „овластена“ и „специфична“ освен кога се спроведуваат според декларација.

1. Дизајнот, производството и одржувањето на систем за воздухоплов без екипаж се сертифицира ако системот за воздухоплов без екипаж исполнува било кој од следниве услови:
 - (а) има карактеристична димензија од 3 m или повеќе, и е дизајниран да се оперира над собири на луѓе;
 - (б) дизајниран е за превоз на луѓе;
 - (в) дизајниран е транспорт на опасни материи и бара високо ниво на цврстина за ублажување на ризиците за трети лица во случај на несреќа;
 - (г) наменет е да се користи во „специфичната“ категорија на операции дефинирани во член 5 од регулативата (ЕУ) 2019/947 и во оперативното овластување што ќе го издаде надлежниот орган, по проценката на ризикот предвидена со член 11 од Регуллативата (ЕУ) 2019/947, смета дека ризикот од операцијата не може соодветно да се ублажи без сертифицирање на системот за воздухоплов без екипаж.
2. Систем за воздухоплов без екипаж кој е предмет на сертификација треба да биде во согласност со применливите барања утврдени во Регуллативата на Комисијата (ЕУ) бр. 748/2012, Регуллативата на Комисијата (ЕУ) 2015/640 и Регуллативата на Комисијата (ЕУ) бр. 1321/2014 година.
3. Освен ако не е потребно да се сертифицира во согласност со став 1, системот за воздухоплов без екипаж кој се користи во категоријата „специфична“ ги содржи техничките можности наведени во оперативното овластување издадено од надлежниот орган или како што е дефинирано со сертификатот за оператор на лесен систем за воздухоплов без екипаж („LUC“) согласно со Дел В од Анексот на Регуллативата за спроведување (ЕУ) 2019/947.

-
4. Освен ако не се приватно изградени, сите системи за воздухоплов без екипаж кои не подлежат на регистрација според член 14 од Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947 имаат единствен сериски број во согласност со стандардот ANSI/CTA-2063-A-2019, сериски броеви на мали системи за воздухоплов без екипаж од 2019 година.
5. Секој воздухоплов без екипаж наменет да биде опериран во „специфична“ категорија и на висина под 120 метри е опремен со систем за далечинска идентификација што овозможува:
- (а) поставување на регистарскиот број на операторот на воздухопловот без екипаж потребно во согласност со член 14 од Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947 и кој било дополнителен број обезбеден од системот за регистрација. Системот ќе изврши проверка на конзистентност со која се потврдува интегритетот на целата низа дадена на операторот на воздухопловот без екипаж за време на регистрацијата. Во случај на неконзистентност, воздухопловот без екипаж треба да испраќа порака за грешка до операторот на воздухопловот без екипаж;
 - (б) периодично пренесување на најмалку следниве податоци, во реално време за време на целото времетраење на летот, на начин што тие можат да бидат примени од постојните мобилни уреди:
 - (i) регистарскиот број на операторот на воздухопловот без екипаж и кодот за верификација даден од земјата-членка за време на процесот на регистрација, освен ако проверката на конзистентноста дефинирана во точка (а) не поминала успешно;
 - (ii) уникатниот сериски број на воздухопловот без екипаж во согласност со став 4 или, ако воздухопловот без екипаж е приватно изграден, уникатниот сериски број на додатокот, како што е наведено во Дел 6 од Анексот;
 - (iii) временскиот печат, географската положба на воздухопловот без екипаж и неговата висина над површината или точката на полетување;
 - (iv) курсот на маршрутата измерен во насока на движење на стрелките на часовникот од вистински север и брзината на воздухопловот без екипаж мерена при земја;
 - (v) географската положба на далечинскиот пилот;
 - (vi) индикација на статусот на системот за воздухоплов без екипаж при итност.
 - (в) да се намали можноста за нарушување на функционалноста на системот за директна далечинска идентификација.“;
- (27)) Анексот на делегираната регулатива (ЕУ) бр. 2019/945 се заменува со Анексот на оваа регулатива.

Член 2

Влегување во сила

Оваа регулатива стапува во сила дваесеттиот ден по објавувањето во Службениот весник на Европската Унија.

Оваа уредба е обврзувачка во целост и директно се применува во сите земји-членки.

Донесена во Брисел, на 27 Април 2020.

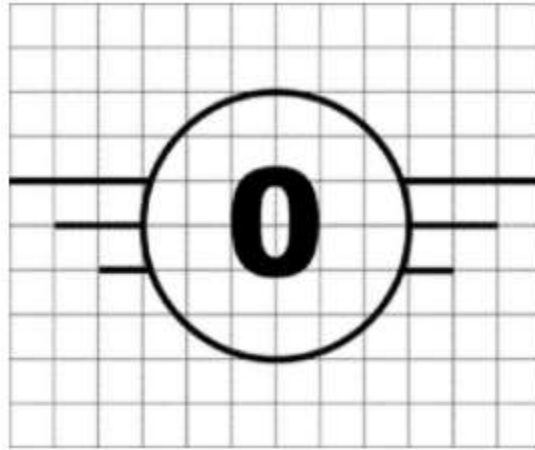
Во име на Комисијата
Претседателот
Урсула Вон ден Лајен

АНЕКС

Дел 1

Барања за систем за воздухоплов без екипаж од класа C0

Систем за воздухоплов од класа C0 ја носи следната ознака за идентификација на класата на воздухопловот без екипаж:



Систем за воздухоплов без екипаж од класа C0 треба да биде во согласност со следново:

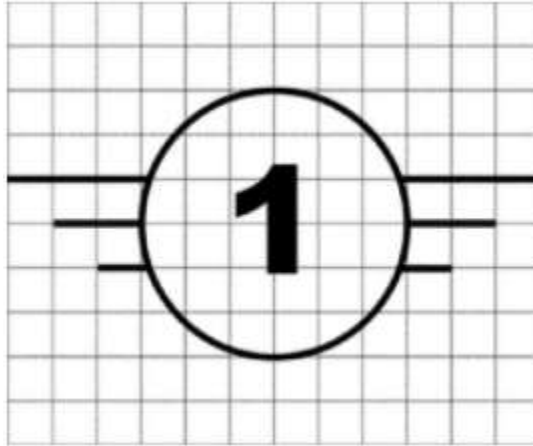
- (1) има МТОМ помала од 250 g, вклучувајќи носивост;
- (2) има максимална брзина во ниво на лет од 19 m/s;
- (3) има максимална достижна висина над точката на полетување ограничена на 120 m;
- (4) да може да биде безбедно контролиран во однос на стабилноста, подвижноста и перформансите на командната и контролната врска, од далечински пилот следејќи ги упатствата на производителот, колку што е потребно во сите предвидени работни услови, вклучително и по откажувањето на еден или, доколку е соодветно, повеќе системи;
- (5) да биде дизајниран и конструиран на таков начин што ќе се минимизираат повредите на луѓето за време на работата, треба да се избегнуваат остри рабови, освен ако не се технички неизбежни според добрата практика на дизајнирање и производство. Доколку е опремено со елиси, воздухопловот без екипаж треба да биде дизајниран на таков начин што ќе ги ограничи повредите што можат да бидат нанесени од краците на елисите;
- (6) да се напојува исклучиво со електрична енергија;

-
- (7) доколку е опремен со режим „следи ме“ и кога е вклучена оваа функција, да биде во опсег што не надминува 50 метри од далечинскиот пилот и да овозможува далечинскиот пилот да ја врати контролата врз воздухопловот без екипаж;
- (8) да се пласира на пазарот со упатства од производителот кои обезбедуваат:
- (а) карактеристиките на воздухопловот без екипаж, вклучувајќи ги но не ограничувајќи се на:
- класа на воздухопловот без екипаж
 - маса на воздухопловот без екипаж (со опис на референтната конфигурација) и максималната маса при полетување (МТОМ);
 - општи карактеристики на дозволена носивост во однос на масата, димензиите, интерфејсите со воздухопловот без екипаж и другите можни ограничувања;
 - опрема и софтвер за контрола на воздухопловот без екипаж од далечина; и
 - опис на однесувањето на воздухопловот без екипаж во случај на губење на командната и контролната врска;
- (б) јасни оперативни упатства;
- (в) оперативни ограничувања (вклучително, но не ограничувајќи се на метеоролошките услови и дневните/ноќните операции); и
- (г) соодветен опис на сите ризици поврзани со операциите на систем за воздухоплов без екипаж прилагодени за возраста на корисникот;
- (9) вклучува информативно известување објавено од Агенцијата за безбедност на воздухопловството на Европската Унија (EASA) со кое се обезбедуваат применливите ограничувања и обврски, во согласност со Регулативата (ЕУ) 2019/947;
- (10) Точките (4), (5) и (6) не се однесуваат на системи за воздухоплови без екипаж што се играчки во смисла на Директивата 2009/48/ЕЗ за безбедноста на играчките.

ДЕЛ 2

Барања за систем на воздухоплов без екипаж од класа C1

Систем за воздухоплов без екипаж од класа C1 ја носи следната ознака за идентификација на класата на воздухоплов без екипаж:



Систем за воздухоплов без екипаж од Класа C1 треба да биде во согласност со следново:

- (1) да биде изработен од материјали и да има перформанси и физички карактеристики така што ќе се осигура дека во случај на удар со човечка глава при конечна брзина, енергијата што се пренесува на човечката глава е помала од 80 J, или, како алтернатива, ќе има МТОМ помал од 900 g, вклучувајќи носивост;
- (2) имаат максимална брзина во лет на ниво од 19 m/s;
- (3) да има максимална достижна висина над точката на полетување ограничена на 120 m или да биде опремен со систем што ја ограничува висината над површината или над точката на полетување на 120 m или до вредност што може да ја избере далечинскиот пилот; доколку вредноста може да биде избрана, на далечинскиот пилот му обезбедува јасни информации за висината на воздухопловот без екипаж над површината или точката на полетување за време на летот;
- (4) да може безбедно да се контролира во однос на стабилноста, подвижноста и перформансите на командната и контролната врска, од далечински пилот со соодветна компетентност како што е дефинирано во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947 и следејќи ги упатствата од производителот, колку што е потребно под сите предвидени работни услови, вклучително и при дефект на еден или, доколку е соодветно, повеќе системи;
- (5) да ја има потребната механичка јачина за воздухопловот без екипаж, вклучително и секој неопходен безбедносен фактор и, каде што е соодветно, стабилност за да го издржат секој стрес на кој е подложен за време на употребата без никакво кршење или деформација што може да го попречи неговиот безбеден лет;
- (6) да биде дизајниран и конструиран на таков начин што ќе се минимизираат повреди врз луѓето за време на работата, треба да се избегнуваат остри рабови на воздухопловот без екипаж, освен ако не е технички неизбежно според добрата практика на дизајнирање и

производство; доколку е опремен со елиси, воздухопловот без екипаж треба да биде дизајниран на таков начин што ќе ја ограничи секоја повреда што може да ја нанесат краците на елисата;

- (7) во случај на губење на врската за команда и контрола, да има сигурен и предвидлив метод за воздухопловот без екипаж да ја поврати врската за команда и контрола или ако тоа не успее, да го прекине летот на начин што го намалува влијанието врз трети страни во воздух или на земја;
- (8) освен ако не е воздухоплов без екипаж со фиксно крило, да има гарантирано ниво на моќност на звук А-пондерирана L_{WA} утврдена според Дел 13 што не ги надминува нивоата утврдени во Дел 15;
- (9) освен ако не е воздухоплов без екипаж со фиксно крило, да има назнака за гарантираното ниво на моќност на звук А-пондерирана поставена на воздухопловот без екипаж и/или на неговото пакување според Дел 14;
- (10) да се напојува исклучиво со електрична енергија;
- (11) има единствен сериски број во согласност со стандардот ANSI/CTA-2063-A-2019, сериски броеви на мали системи на воздухоплов без екипаж, 2019;
- (12) има директна далечинска идентификација која:
 - (а) дозволува поставување на регистарскиот број на операторот на системот за воздухоплов без екипаж, потребен во согласност со член 14 од Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947 и кој било дополнителен број обезбеден од системот за регистрација; системот ќе изврши проверка на конзистентност со која се потврдува интегритетот на целата низа дадена на операторот на системот за воздухоплов без екипаж во моментот на регистрација; во случај на недоследност, на системот за воздухоплов без екипаж треба да испраќа порака со грешката до операторот на системот за воздухоплов без екипаж;
 - (б) обезбедува, во реално време и за време на целото времетраење на летот, директно периодично емитување од воздухопловот без екипаж со употреба на отворен и документиран протокол за пренос, на начин што тие можат да бидат примени директно од постојните мобилни уреди во рамките на опсегот на емитување, на најмалку следниве податоци:
 - i. регистарскиот број на операторот на системот за воздухоплов без екипаж и кодот за верификација даден од земјата-членка на регистрација за време на процесот на регистрација, освен ако проверката на конзистентност дефинирана во точка (а) не поминала успешно;
 - ii. уникатниот физички сериски број на воздухопловот без екипаж во согласност со точката (11);
 - iii. временскиот печат, географската положба на системот за воздухоплов без екипаж и неговата висина над површината или точката на полетување;

-
- iv. курсот на маршрутата се измерен во насока на движење на стрелките на часовникот од вистинскиот север и брзината на воздухопловот без екипаж мерена при земја ;
 - v. географската положба на далечинскиот пилот или, доколку не е достапна, точката на полетување; и
 - vi. индикација за итен статус на системот за воздухоплов без екипаж;
- (в) ја намалува можноста за манипулација на функционалноста на системот за директна далечинска идентификација;
- (13) да биде опремен со функција за геопросторна ориентација која обезбедува:
- (а) интерфејс за вчитување и ажурирање на податоци што содржат информации за ограничувањата на воздушниот простор поврзани со положбата и висината на воздухопловот без екипаж наметнати од географските зони за системот за воздухоплов без екипаж, како што е дефинирано во член 15 од Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947, што гарантира дека процесот на вчитување или ажурирање на таквите податоци не ги нарушува нивниот интегритет и валидност;
 - (б) предупредувачко известување за далечинскиот пилот кога ќе се открие потенцијално кршење на ограничувањата на воздушниот простор; и
 - (в) информации за далечинскиот пилот за статусот на воздухопловот без екипаж, како и предупредувачко известување кога неговите системи за позиционирање или навигација не можат да обезбедат правилно функционирање на функцијата за геопросторна ориентација;
- (14) ако воздухопловот без екипаж има функција што го ограничува неговиот пристап до одредени воздушни области или волумени на воздушен простор, оваа функција ќе работи на таков начин што непречено комуницира со системот за контрола на летот на воздухопловот без екипаж без негативно да влијае на безбедноста на летот; дополнително, треба да обезбедува јасни информации до далечинскиот пилот кога оваа функција спречува воздухопловот без екипаж да влезе во овие воздушни области или волумени на воздушен простор;
- (15) му обезбедува на далечинскиот пилот јасно предупредување кога батеријата на воздухопловот без екипаж или неговата командна единица ќе достигне ниско ниво, така што далечинскиот пилот да има доволно време безбедно да го спушти воздухопловот без екипаж;
- (16) да бидат опремени:
- (а) со светла со цел за контрола на воздухопловот без екипаж; и
 - (б) со барем едно зелено трепкачко светло со цел за видливост на воздухопловот без екипаж во ноќно време, за да му се овозможи на лице на земјата да го разликува воздухопловот без екипаж од воздухоплов со екипаж;
- (17) ако е опремен со режим „следи ме“ и кога е вклучена оваа функција, да биде во опсег што не надминува 50 метри од далечинскиот пилот и му овозможува му на далечинскиот пилот да ја поврати контролата врз воздухопловот без екипаж;

(18) да се пласираат на пазарот со упатства од производителот кои обезбедуваат:

(а) карактеристиките на воздухопловот без екипаж, вклучително ги но не ограничувајќи се на:

- класата на воздухопловот без екипаж;
- масата на воздухопловот без екипаж (со опис на референтната конфигурација) и максималната маса на полетување (МТОМ);
- општи карактеристики на дозволената носивост во однос на масата, димензиите, интерфејсите со воздухопловот без екипаж и другите можни ограничувања;
- опрема и софтвер за контрола на воздухопловот без екипаж од далечина;
- процедури за вчитување на регистарскиот број на операторот на системот за воздухопловот без екипаж во системот за далечинска идентификација;
- упатување на протоколот за пренос што се користи за емисија од системот за директна далечинска идентификација;
- ниво на моќност на звукот; и
- опис на однесувањето на воздухопловот без екипаж во случај на губење на врската за пренос на податоци; и методот за враќање на командната и контролната врска на воздухопловот без екипаж.

(б) јасни оперативни упатства;

(в) постапка за поставување на ограничувањата на воздушниот простор во функцијата геопросторна ориентација;

(г) упатства за одржување;

(д) постапки во случај на проблеми;

(ѓ) оперативни ограничувања (вклучително, но не ограничувајќи се на метеоролошките услови и дневни/ноќни операции); и

(е) соодветен опис на сите ризици поврзани со операциите на системот за воздухоплов без екипаж;

(19) вклучува информативно известување објавено од EASA со кое се обезбедуваат применливите ограничувања и обврски, во согласност со Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947;

(20) доколку е опремен со мрежен систем за далечинско идентификување, тој:

(а) дозволува, во реално време за време на целото времетраење на летот, преносот од воздухопловот без екипаж со употреба на отворен и документиран протокол на пренос, на начин на којшто може да биде примен преку мрежа, од најмалку следниве податоци;

- i.. регистарскиот број на операторот системот за воздухоплов без екипаж и кодот за верификација даден од земјата-членка на регистрација за време на процесот на регистрација, освен ако проверката на конзистентност дефинирана во точка (а) не поминала успешно;
- ii. уникатниот сериски број на воздухопловот без екипаж во согласност со точката (11);

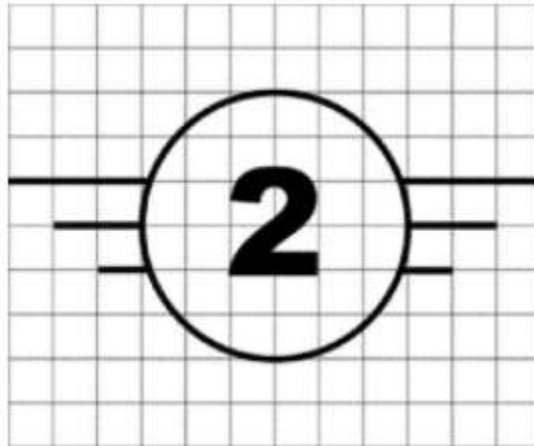
-
- iii. временскиот печат, географската положба на воздухопловот без екипаж и неговата висина над површината или точката на полетување;
 - iv. курсот на маршрутата измерен во насока на движење на стрелките на часовникот од правец на вистинскиот север и брзината на воздухопловот без екипаж мерена при земја ;
 - v. географската положба на далечинскиот пилот или, доколку не е достапна, точката на полетување; и
 - vi. индикација за статус на итност на системот за воздухоплов без екипаж;

(б) ја намалува можноста за манипулација на функционалноста на системот за директна далечинска идентификација.

ДЕЛ 3

Барања за систем за воздухоплов без екипаж од класа C2

Систем за воздухоплов без екипаж од класа C2 ја носи следната ознака за идентификација на класата на воздухоплов без екипаж



Систем за воздухоплов без екипаж од класа C2 треба да биде во согласност со следново:

- (1) има МТОМ помал од 4 кг, вклучувајќи носивост;
- (2) има максимална достижна висина над точката на полетување ограничена на 120 m или е опремен со систем што ја ограничува висината над површината или над точката на полетување на 120 m или до вредност што може да ја избере далечинскиот пилот. Доколку вредноста може да биде избрана, на далечинскиот пилот му обезбедува јасни информации за висината на воздухопловот без екипаж над површината или точката на полетување за време на летот;
- (3) може безбедно да се контролира во однос на стабилноста, подвижноста и перформансите на командната и контролната врска, од далечински пилот со соодветна компетентност, како што е дефинирано во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947 и следејќи ги упатствата на производителот, колку што е потребно под сите предвидени работни услови, вклучително и по откажување на еден или, доколку е соодветно, повеќе системи;
- (4) воздухопловот без екипаж ја има потребна механичка јачина, вклучително и секој неопходен безбедносен фактор и, каде што е соодветно, стабилност за да го издржи секој стрес на кој подложен за време на користењето без никакво кршење или деформација што може да го попречи неговиот безбеден лет;
- (5) во случај на поврзан воздухоплов без екипаж, има затегнувачка должина на врвцата помала од 50 m и механичка јачина што не е помала од:
 - (а) за воздухоплов потежок од воздухот, 10 пати поголема од тежината на аеродинот при максимална маса;
 - (б) за воздухоплов полесен од воздухот, 4 пати поголема од силата што ја врши комбинацијата на максималната статичка потисна моќ и аеродинамичката сила на максималната дозволена брзина на ветерот при лет;

-
- (6) да биде дизајнирано и конструирано на таков начин што ќе се минимизираат повредите на луѓето за време на работата, треба да се избегнуваат остри рабови на воздухопловот без екипаж, освен ако не е технички неизбежно според добрата практика на дизајнирање и производство; доколку е опремено со елиси, воздухопловот без екипаж треба да биде дизајниран на таков начин што ќе ја ограничи секоја повреда што може да ја нанесат краците на елисата;
- (7) освен ако не е поврзан, во случај на губење на врската за команда и контрола, да има сигурен и предвидлив метод за враќање на командната и контролната врска на воздухопловот без екипаж или, ако не успее, да го прекине летот на начин што го намалува ефектот врз трети страни во воздухот или на земјата;
- (8) освен ако не е поврзан, да биде опремен со командна и контролна врска заштитена од неовластен пристап до командните и контролните функции;
- (9) освен ако не е воздухоплов без екипаж со фиксно крило, да биде опремен со режим со мала брзина што може да се избере од далечинскиот пилот и да ја ограничи брзината на мерена при земја на не повеќе од 3 m/s.
- (10) освен ако не е воздухоплов без екипаж со фиксно крило, има гарантирано ниво на моќност на звук А-пондерирана L_{WA} одредена според Дел 13 што не ги надминува нивоата утврдени во Дел 15;
- (11) освен ако не е воздухоплов со екипаж со фиксно крило, има назнака за гарантирано ниво на моќност на звук А-пондерирана моќност ставена на воздухопловот без екипаж и/или на неговото пакување според Дел 14;
- (12) се напојува исклучиво со електрична енергија;
- (13) има единствен сериски број, усогласен со стандардот ANSI/CTA-2063-A-2019 сериски броеви на мали системи на воздухоплови без екипаж, 2019;
- (14) има директна далечинска идентификација која:
- (а) дозволува поставување на регистарскиот број на операторот на системот за воздухоплов без екипаж што е во согласност со член 14 од Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947 и кој било дополнителен број обезбеден од системот за регистрација. Системот ќе изврши проверка на конзистентност со која се потврдува интегритетот на целата низа дадена на операторот на системот за воздухоплов без екипаж за време на регистрацијата. Во случај на недоследност, системот за воздухоплов без екипаж испраќа порака со грешка до операторот на системот за воздухоплов без екипаж;
 - (б) обезбедува, во реално време, за време на целото времетраење на летот, директен периодичен пренос од воздухопловот без екипаж со употреба на отворен и документиран протокол за пренос, на начин што може да биде примен директно од постојните мобилни уреди во рамките на опсегот на емитување, на најмалку следниве податоци:
 - i. регистарскиот број на операторот на воздухопловот без екипаж и кодот за верификација даден од земјата-членка за време на процесот на регистрација, освен ако проверката на конзистентноста дефинирана во точката (а) не поминала успешно;

-
- ii. уникатниот сериски број на воздухопловот без екипаж е во согласност со точката (13);
 - iii. временскиот печат, географската положба на воздухопловот без екипаж и неговата висина над површината или точката на полетување;
 - iv. курсот на маршрутата измерен во насока на движењето на стрелките на часовникот од правец на вистинскиот север и брзината на воздухопловот без екипаж мерена при земја;
 - v. географската положба на далечинскиот пилот или, доколку не е достапна, точката на полетување; и
 - vi. индикација за статус на итност на системот за воздухоплов без екипаж;
- (в) ја намалува можноста за манипулација на функционалноста на системот за директна далечинска идентификација.

(15) да биде опремен со функција геопросторна ориентација што обезбедува:

- (а) интерфејс за вчитување и ажурирање на податоци што содржат информации за ограничувањата на воздушниот простор поврзани со положбата и висината на воздухопловот без екипаж наметнати од географските зони на системот за воздухоплов без екипаж, како што е дефинирано во член 15 од Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947, што гарантира дека процесот на вчитување или ажурирање на овие податоци не го нарушува неговиот интегритет и валидност;
- (б) предупредувачко известување до далечинскиот пилот кога ќе се открие потенцијално кршење на ограничувањата на воздушниот простор; и
- (в) информации до далечинскиот пилот за статусот на воздухопловот без екипаж, како и предупредувачко известување кога неговиот систем за позиционирање или навигација не можат да обезбедат правилно функционирање на функцијата за геопросторна ориентација ;

(16) ако воздухопловот без екипаж има функција што го ограничува неговиот пристап до одредени области или воздушен простор, оваа функција треба да работи на таков начин што непречено ќе комуницира со системот за контрола на летот на воздухопловот без екипаж без негативно влијание врз безбедноста на летот; покрај тоа, треба да обезбедува јасни информации до далечинскиот пилот кога оваа функција го спречува воздухопловот без екипаж да влезе во овие воздушни области или волумени на воздушен простор;

(17) обезбедува јасно предупредување до далечинскиот пилот кога батеријата на воздухопловот без екипаж или неговата командна единица ќе достигне ниско ниво, така што далечинскиот ќе има доволно време безбедно да го спушти воздухопловот без екипаж;

(18) да биде опремен:

- (а) со светла со цел за контрола на воздухопловот без екипаж; и
- (б) со барем едно зелено трепкачко светло со цел за видливост на воздухопловот без екипаж во ноќно време, за да му се овозможи на лицето на земјата, да го разликува воздухопловот без екипаж од воздухоплов со екипаж;

(19) да се пласираат на пазарот со упатства од производителот кои обезбедуваат:

(а) карактеристиките на воздухопловот без екипаж, вклучително но не ограничувајќи се на:

- класата на воздухопловот без екипаж,
- масата на воздухопловот без екипаж (со опис на референтната конфигурација) и максималната маса на полетување (МТОМ),
- општи карактеристики на дозволената носивост во однос на масата, димензиите, интерфејсите со воздухопловот без екипаж и другите можни ограничувања,
- опрема и софтвер за контрола на воздухопловот без екипаж од далечина;
- процедурите за вчитување на регистарскиот број на операторот на системот за воздухоплов без екипаж во системот за далечинска идентификација;
- упатување на протоколот за пренос што се користи за емисија од системот за директна на далечинска идентификација,
- ниво на моќност на звукот, и
- опис на однесувањето на воздухопловот без екипаж во случај на губење на командната и контролата врска, и методот за враќање на командната и контролната врска на воздухопловот без екипаж;

(б) јасни оперативни упатства;

(в) постапката за поставување на ограничувањата на воздушниот простор во функцијата геопросторна ориентација;

(г) упатства за одржување;

(д) процедури во случај на дефекти;

(ѓ) оперативни ограничувања (вклучително, но не ограничувајќи се на метеоролошките услови и дневните/ноќните операции); и

(е) соодветен опис на сите ризици поврзани со операциите на системот на воздухопловот без екипаж;

(20) вклучуваат информативно известување објавено од EASA со кое се обезбедуваат применливите ограничувања и обврски, во согласност со Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947;

(21) доколку е опремен со мрежен систем за далечинска идентификација, тој:

(а) обезбедува, во реално време, за време на целото времетраење на летот, пренос од воздухопловот без екипаж со употреба на отворен и документиран протокол за пренос, на начин што може да се прими преку мрежа, на најмалку следниве податоци:

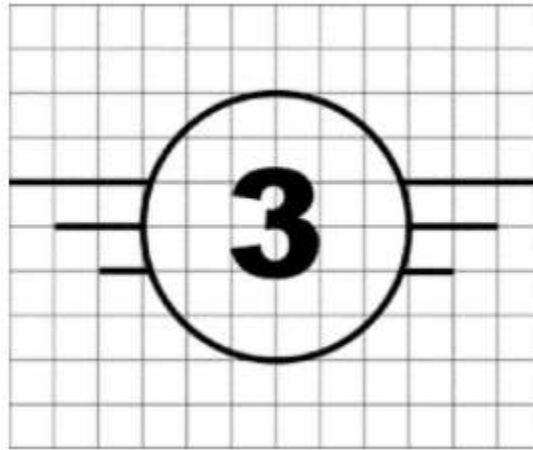
- i. регистарскиот број на операторот системот за воздухоплов без екипаж и кодот за верификација даден од земјата-членка на регистрација за време на процесот на регистрација, освен ако проверката на конзистентност дефинирана во точка 14 (а) не поминала успешно;
- ii. уникатниот сериски број на воздухопловот без екипаж во согласност со точката (13);

-
- iii. временскиот печат, географската положба на воздухопловот без екипаж и неговата висина над површината или точката на полетување;
 - iv. курсот на маршрутата измерен во насока на движење на стрелките на часовникот од правец на вистинскиот север и брзината на воздухопловот без екипаж мерена при земја;
 - v. географската положба на далечинскиот пилот или, доколку не е достапна, точката на полетување; и
 - vi. индикација за статус на итност на системот за воздухоплов без екипаж;
- (б) ја намалуваат можноста за манипулација на функционалноста на системот за директна далечинска идентификација.

ДЕЛ 4

Барања за систем за воздухоплов без екипаж од класа С3

Систем за воздухоплов без екипаж од класа С3 ја носи следната ознака за идентификација на класата на воздухопловот без екипаж:



Систем за воздухоплов без екипаж од класата С3 треба да биде во согласност со следново:

- (1) има МТОМ помал од 25 кг, вклучувајќи носивост и има максимална карактеристична димензија помала од 3 м;
- (2) има максимална достижна висина ограничена до 120 m над точката на полетување или е опремен со систем што ја ограничува висината над површината или над точката на полетување на 120 m или до вредност што може да ја избере далечинскиот пилот. Доколку вредноста може да биде избрана, на далечинскиот пилот му обезбедува јасни информации за висината на воздухоплов без екипаж над површината или точката на полетување за време на летот;
- (3) може безбедно да се контролира во однос на стабилноста, подвижноста и перформансите на командната и контролната врска, од далечински пилот со соодветна компетентност, како што е дефинирано во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947 и следејќи ги упатствата на производителот, колку што е потребно во сите предвидени работни услови, вклучително и по откажување на еден или, доколку е соодветно, повеќе системи;
- (4) во случај на врзан воздухоплов без екипаж, има затегнувачка должина на врвцата што е помала од 50 м и механичка јачина не помала од:
 - (а) за воздухоплов потежок од воздухот, 10 пати поголема од тежината на аеродинот со максимална маса;

(б) за воздухоплов полесен од воздухот, 4 пати поголема од силата што ја врши комбинацијата на максималната статичка потисна моќ и аеродинамичката сила на максималната дозволена брзина на ветерот при лет;

(5) освен ако не е поврзан, во случај на губење на врската за команда и контрола, има сигурен и предвидлив метод за воздухопловот без екипаж за враќање на командната и контролната врска или, ако не успее, да го прекине летот на начин што го намалува ефектот врз трети страни во воздухот или на земјата;

(6) освен ако тоа не е воздухоплов без екипаж со фиксно крило, да има назнака за гарантирано ниво на моќност на звукот А-пондерирана L_{WA} утврдена според Дел 13 поставена на воздухоплов без екипаж и/или неговото пакување според Дел 14;

(7) да се напојува исклучиво со електрична енергија;

(8) има единствен сериски број, усогласен со стандардот ANSI/CTA-2063-A-2019, за сериски броеви на мали системи на воздухоплови без екипаж, 2019;

(9) освен ако е поврзан, има директна далечинска идентификација која:

(а) овозможува поставување на регистарскиот број на операторот на системот за воздухоплов без екипаж, потребен во согласност со член 14 од Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947 и кој било дополнителен број обезбеден од системот за регистрација; системот ќе изврши проверка на конзистентност со која се потврдува интегритетот на целата низа дадена на операторот на системот за воздухоплов без екипаж за време на регистрацијата. Во случај на недоследност, системот за воздухоплов без екипаж испраќа порака за грешка до операторот на системот за воздухоплов без екипаж;

(б) обезбедува, во реално време, за време на целото времетраење на летот, директен периодичен пренос од воздухопловот без екипаж со употреба на отворен и документиран протокол за пренос, на начин што може да биде примен директно од постојните мобилни уреди во опсегот на емитување, на најмалку следниве податоци:

- i. регистарскиот број на операторот на системот за воздухоплов без екипаж и кодот за верификација даден од земјата-членка за време на процесот на регистрација, освен ако проверката на конзистентноста дефинирана во точка (а) не поминала успешно;
- ii. уникатниот сериски број на воздухопловиот без екипаж е во согласност со точката (8);
- iii. временскиот печат, географската положба на воздухопловот без екипаж и неговата висина над површината или точката на полетување;
- iv. курсот на маршрутата се измерен во насока на движење на стрелките на часовникот од правец на вистинскиот север и брзината на воздухопловот без екипаж мерена при земја;
- v. географската положба на далечинскиот пилот или, доколку не е достапна, точката на полетување; и
- vi. индикација за статус на итност статус на системот за воздухоплов без екипаж;

(в) ја намалува можноста за манипулација на функционалноста на системот за директна далечинска идентификација;

(10) да бидат опремени со функција за геопросторна ориентација што обезбедува:

-
- (а) интерфејс за вчитување и ажурирање на податоци што содржат информации за ограничувањата на воздушниот простор во врска со положбата и висината на воздухопловот без екипаж наметнати од географските зони на системот за воздухоплов без екипаж, како што е дефинирано во член 15 од Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947, што гарантира дека процесот на вчитување или ажурирање на овие податоци не го влошуваат неговиот интегритет и валидност;
- (б) предупредувачко известување до далечинскиот пилот кога ќе се открие потенцијално кршење на ограничувањата на воздушниот простор; и
- (в) информации за далечинскиот пилот за статусот на воздухопловот без екипаж, како и предупредувачко известување кога неговите системи за позиционирање или навигација не можат да обезбедат правилно функционирање на функцијата за геопросторна ориентација;
- (11) ако воздухоплов без екипаж има функција што го ограничува нејзиниот пристап до одредени воздушни области или волумени на воздушен простор, оваа функција ќе работи на таков начин што непречено комуницира со системот за контрола на летот на воздухоплов без екипаж без негативно да влијае на безбедноста на летот; дополнително, треба да се обезбедат јасни информации за далечинскиот пилот кога оваа функција спречува воздухопловот без екипаж да влезе во овие воздушни области или волумени на воздушен простор;
- (12) освен ако е поврзан, да биде опремен со командна и контролна врска заштитена од неовластен пристап до командните и контролните функции;
- (13) му обезбедуваат на далечинскиот пилот со јасно предупредување кога батеријата на воздухопловот без екипаж или неговата командна единица ќе достигне ниско ниво, така што далечинскиот пилот да има доволно време безбедно да го спушти воздухопловот без екипаж;
- (14) да бидат опремени:
- (а) со светла со цел за контрола на воздухопловот без екипаж; и
- (б) со барем едно зелено трепкачко светло со цел за видливост на воздухопловот без екипаж во нокни услови за да му се овозможи на лицето на земјата да го разликува воздухопловот без екипаж од воздухоплов со екипаж;
- (15) да се пласираат на пазарот со упатства од производителот кои обезбедуваат:
- (а) карактеристиките на воздухоплов без екипаж, вклучувајќи ги но не ограничувајќи се на:
- класата на воздухоплов без екипаж;
 - масата на воздухоплов без екипаж (со опис на референтната конфигурација) и максималната маса на полетување (МТОМ);
 - општи карактеристики на дозволената носивост во однос на масата, димензиите, интерфејсите со воздухопловот без екипаж и другите можни ограничувања;
 - опрема и софтвер за контрола на воздухопловот без екипаж од далечина;

-
- постапките за вчитување на регистарскиот број на операторот на системот за воздухоплов без екипаж во системот за далечинска идентификација;
 - упатување на протоколот за пренос што се користи за емисија од системот за директна далечинска идентификација;
 - ниво на моќност на звукот;
 - опис на однесувањето на воздухопловот без екипаж во случај на губење на командната и контролната врска, и методот за враќање на командната и контролната врска на воздухопловот без екипаж.

(б) јасни оперативни упатства;

(в) постапката за поставување на ограничувањата на воздушниот простор во функцијата за геопросторна ориентација;

(г) упатства за одржување;

(д) постапки во случај на проблеми;

(ѓ) оперативни ограничувања (вклучувајќи но не ограничувајќи се на метеоролошките услови за дневните/ноќните операции); и

(е) соодветен опис на сите ризици поврзани со операциите на системот за воздухоплов без екипаж;

(16) вклучуваат информативно известување објавено од ЕАСА со кое се обезбедуваат применливите ограничувања и обврски, во согласност со Регулативата за спроведување (ЕУ) бр 2019/947;

(17) доколку е опремен со мрежен систем за далечинска идентификација, треба да:

(а) обезбеди, во реално време, за време на целото времетраење на летот, пренос од воздухопловот без екипаж, со употреба на отворен и документиран протокол за пренос, на начин на кој може да се прими преку мрежа, на најмалку следниве податоци:

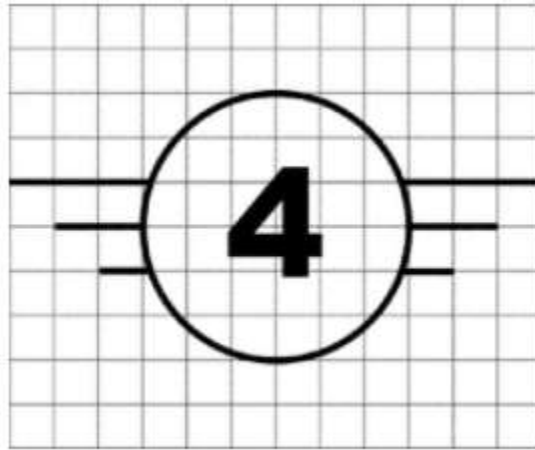
- i. регистарскиот број на операторот на системот за воздухоплов без екипаж и кодот за верификација даден од земјата-членка на регистрација за време на процесот на регистрација, освен ако проверката на конзистентност дефинирана во точка 9 (а) не поминала успешно;
- ii. уникатниот сервиски број на воздухопловот без екипаж е во согласност со точката (8);
- iii. временскиот печат, географската положба на воздухопловот без екипаж и неговата висина над површината или точката на полетување;
- iv. курсот на маршрутата измерен во насока на движење на стрелките на часовникот од правец на вистинскиот север и брзината на воздухопловот без екипаж мерена при земја;
- v. географската положба на далечинскиот пилот или, доколку не е достапна, точката на полетување; и
- vi. индикација за статус на итност на системот за воздухоплов без екипаж;

(б) ја намалуваат можноста за манипулација на функционалноста на системот за директна далечинска идентификација.

ДЕЛ 5

Барања за систем за воздухоплов без екипаж од класа C4

Систем за воздухоплов без екипаж од класа C4 ја има следната ознака на воздухоплов без екипаж на видлив начин:



Систем за воздухоплов без екипаж од класата C4 треба да биде во согласност со следново:

- (1) има МТОМ помал од 25 кг, вклучувајќи носивост;
- (2) да може да биде безбедно контролиран и управувани од далечински пилот следејќи ги упатствата на производителот, колку што е потребно во сите предвидени работни услови, вклучително и по откажувањето на еден или, доколку е соодветно, повеќе системи;
- (3) да не биде способен за режим на автоматско управување, освен за помош за стабилизирање на летот, без директно влијание врз траекторијата и помош за изгубена врска, под услов да е достапна претходно утврдена фиксна позиција на контролите на летот во случај на изгубена врска;
- (4) да се пласира на пазарот со упатства од производителот кои обезбедуваат:
 - (а) карактеристиките на воздухоплов без екипаж, вклучувајќи ги но не ограничувајќи се на:
 - класата на воздухоплов без екипаж,
 - масата на воздухоплов без екипаж (со опис на референтната конфигурација) и максималната маса при полетување (МТОМ),
 - општи карактеристики на дозволената носивост во однос на масата, димензиите, интерфејсите со воздухопловот без екипаж и другите можни ограничувања,
 - опрема и софтвер за контрола на воздухопловот без екипаж од далечина, и

- опис на однесувањето на воздухопловот без екипаж во случај на губење на командната и контролната врска;

(б) јасни оперативни упатства;

(в) упатства за одржување;

(г) постапки во случај на проблеми;

(д) оперативни ограничувања (вклучително, но не ограничувајќи се на метеоролошките услови и дневни/ноќни операции); и

(ѓ) соодветен опис на сите ризици поврзани со операциите на системот за воздухоплов без екипаж;

(5) вклучуваат информативно известување објавено од EASA со кое се обезбедуваат применливите ограничувања и обврски, во согласност со Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947.

ДЕЛ 6

Барања за додаток за директна далечинска идентификација

Додатокот за директна далечинска идентификација треба да е усогласен со следново:

- (1) да дозволува поставување на регистарскиот број на операторот на системот за воздухоплов без екипаж потребен во согласност со член 14 од Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 2019/947 и било кој дополнителен број обезбеден од системот за регистрација; системот да извршува проверка на конзистентност со која се потврдува интегритетот на целата низа дадена на операторот на системот за воздухоплов без екипаж за време на регистрацијата; во случај на недоследност, системот да испраќа порака за грешка до операторот на системот за воздухоплов без екипаж;
- (2) да има единствен сериски број, усогласен со стандардот ANSI/CTA-2063-A-2019, за сериски броеви на мали системи на воздухоплов без екипаж од 2019 година, поставен на читлив начин на додатокот и на неговото пакување или на упатствата од производителот;
- (3) обезбедува, во реално време, за време на целото времетраење на летот, директен периодичен пренос од воздухопловот без екипаж со употреба на отворен и документиран протокол за пренос, на начин што може да биде примен директно од постојните мобилни уреди во рамките на опсегот на емитување, на најмалку следниве податоци:
 - i. регистарскиот број на операторот на системот за воздухоплов без екипаж и кодот за верификација даден од земјата-членка на регистрација за време на процесот на регистрација, освен ако проверката на конзистентност дефинирана во точка (а) не поминала успешно,
 - ii. уникатниот сериски број на додатокот во согласност со точката (2),
 - iii. временскиот печат, географската положба на воздухопловот без екипаж и неговата висина над површината или точката на полетување,
 - iv. курсот на маршрутата измерен во насока на движење на стрелките на часовникот од правец на вистинскиот север и брзината на воздухопловот без екипаж мерена при земја, и
 - v. географската положба на далечинскиот пилот или, доколку не е достапна, точката на полетување.
- (4) намалување на можноста за манипулација на функционалноста на системот за директна далечинска идентификација; и
- (5) да се пласира на пазарот со упатства од производителот кои обезбедуваат упатување на протоколот за пренос што се користи за емисија од системот за директна далечинска идентификација и упатство за:
 - (а) инсталирање на модулот на воздухопловот без екипаж; и
 - (б) поставување на регистарскиот број на операторот на системот за воздухоплов без екипаж.

ДЕЛ 7

Проценка на сообразност Модул А - Внатрешна контрола на производството

1. Внатрешна контрола на производството е постапка за проценка на сообразност со која производителот ги исполнува обврските утврдени во точките 2, 3 и 4 на овој дел и гарантира и изјавува на нивна единствена одговорност дека засегнатите производи ги исполнуваат барањата утврдени во деловите 1, 5, 6, 16 или 17 што важат за нив.

2. Техничка документација

Производителот ја развива техничката документација во согласност со член 17 од оваа регулатива.

3. Производство

Производителот ги презема сите неопходни мерки, за да процесот на производство и неговото следење обезбедуваат усогласеност на произведениот производ со техничката документација од точка 2 на овој дел и со барањата утврдени во деловите 1, 5, 6, 16 или 17 што важат за нив.

4. „СЕ“ ознака и декларација на ЕУ за сообразност

- (1) Во согласност со членовите 15 и 16 од оваа регулатива, производителот ја става ознаката „СЕ“ и, кога е применливо, ознаката за идентификација на класата на воздухоплов без екипаж, на секој поединечен производ што ги задоволува применливите барања утврдени во деловите 1, 5, 6, 16 или 17 кои важат за нив.
- (2) Производителот подготвува писмена декларација за сообразност на ЕУ за секој модел на производ и ја чува заедно со техничката документација на располагање на националните власти за период од 10 години откако производот е пласиран на пазарот. Декларацијата за сообразност на ЕУ јасно го идентификува производот за кој е составен.

Копија од декларацијата за сообразност на ЕУ им се става на располагање на релевантните органи по барање.

5. Овластен претставник

Обврските на производителите утврдени во точка 4 може да ги исполни овластен претставник, во нивно име и под нивна одговорност, под услов тие да бидат наведени во мандатот.

ДЕЛ 8

Проценка на сообразност Модули Б и Ц - Испитување на тип на ЕУ и сообразност со тип врз основа на внатрешна контрола на производството

Кога се упатува на овој дел, постапката за проценка на сообразност треба да ги следи модулите Б (испитување на тип на ЕУ) и Ц (сообразност со тип заснована врз внатрешна контрола на производството) од овој дел.

Модул Б

Испитување на тип на ЕУ

1. Испитувањето на тип на ЕУ е дел од постапката за проценка на сообразност во која нотифицирано тело го испитува техничкиот дизајн на производот и верификува и потврдува дека техничкиот дизајн на производот ги исполнува применливите барања утврдени во деловите 1 до 6, 16 и 17.
2. Испитувањето на тип на ЕУ се врши со проценка на соодветноста на техничкиот дизајн на производот преку испитување на техничката документација и придружните докази наведени во точка 3, плус со испитување на примероци, претставник на предвиденото производство, на еден или повеќе критични делови на производот (комбинација на тип на производство и тип на дизајн).
3. Производителот поднесува барање за испитување на тип на ЕУ до едно нотифицирано тело по негов избор.

Апликацијата вклучува:

- (1) името и адресата на производителот и, доколку пријавата е поднесена од овластен претставник, исто така, неговото име и адреса;
- (2) писмена изјава дека истата апликација не е поднесена до кое било друго нотифицирано тело;
- (3) техничката документација: техничката документација овозможува да се процени сообразноста на производот со применливите барања на оваа регулатива и вклучува соодветна анализа и проценка на ризикот (ризиците); техничката документација ги содржи, каде што е применливо, елементите утврдени во член 17 од оваа регулатива;
- (4) репрезентативните примероци на предвиденото производство; Нотифицираното тело може да побара дополнителни примероци доколку е потребно за програмата за тестирање;
- (5) придружни докази за соодветноста на решението за технички дизајн; овој придружен доказ ги споменува сите документи што биле користени, особено кога релевантните хармонизирани стандарди и/или технички спецификации не биле применети или не биле применети во целост; придружните докази вклучуваат, каде што е потребно, резултатите од тестовите извршени во согласност со други релевантни технички спецификации од соодветна лабораторија на производителот или од друга лабораторија за тестирање во негово име и под негова одговорност.

4. Нотифицираното тело треба:

За производот:

- (1) да ја испита техничката документација и придружните докази за да ја процени соодветноста на техничкиот дизајн на производот.

За примерокот (примероците):

- (2) Да провери дали примерокот (примероците) се произведени во сообразност со техничката документација и да ги идентификува елементите дизајнирани во согласност со важечките одредби на релевантните усогласени стандарди и/или техничките спецификации, како и елементите кои се дизајнирани без примена на релевантните одредби на тие стандарди;
 - (3) Да изврши соодветни испитувања и тестови, или да обезбеди да бидат извршени, за да се провери, доколку производителот избрал да ги примени решенијата во соодветните хармонизирани стандарди и/или технички спецификации, дали тие се применети правилно;
 - (4) Да изврши соодветни испитувања и тестови, или да обезбеди да бидат извршени за да се провери, доколку решенијата во соодветните хармонизирани стандарди и/или технички спецификации не се применети, дали решенијата донесени од производителот ги исполнуваат соодветните основни барања на законодавниот инструмент;
 - (5) Да се договори со производителот за локација каде што ќе се извршат прегледите и тестовите.
5. Нотифицираното тело составува извештај за евалуација во кој се евидентираат преземените активности во согласност со точка 4 и нивните резултати. Без да се нарушат неговите обврски наведени во точка 8, нотифицираното тело ја објавува содржината на овој извештај, во целост или делумно, само со согласност на производителот.
6. Кога типот ги исполнува барањата на оваа регулатива, нотифицираното тело му издава на производителот сертификат за испитување на тип на ЕУ. Овој сертификат ги содржи името и адресата на производителот, заклучоците од испитувањето, релевантните аспекти на барањата опфатени со испитувањето, условите (доколку ги има) за неговата валидност и податоците потребни за идентификација на одобриениот тип. Сертификатот може да има еден или повеќе анекси приложени кон него.

Сертификатот на ЕУ и неговите анекси ги содржат сите релевантни информации за да се овозможи проценка на сообразноста на произведените производи со испитаниот тип и да се овозможи контрола во текот на употребата.

Доколку типот не ги задоволува применливите барања на оваа регулатива, нотифицираното тело ќе одбие да издаде сертификат за испитување на тип на ЕУ и ќе го извести барателот соодветно, наведувајќи детални причини за неговото одбивање.

-
7. Нотифицираното тело е должно да биде во тек со какви било промени во општоприфатените достигнувања, што укажуваат на тоа дека одобрениот тип може повеќе да не е во согласност со применливите барања на оваа регулатива и утврдува дали таквите промени бараат понатамошно испитување. Доколку е така, нотифицираното тело го известува производителот соодветно.

Производителот го известува нотифицираното тело што ја поседува техничката документација во врска со сертификатот за испитување на тип на ЕУ за сите измени во одобрениот тип што може да влијае на сообразноста на производот со основните барања на оваа регулатива или условите за валидност на сертификатот. За такви измени е потребно дополнително одобрување и приложено кон оригиналниот сертификат за испитување од типот на ЕУ.

8. Секое нотифицирано тело го известува својот орган за нотифицирање во врска со сертификатите за испитување на тип на ЕУ и/или сите негови додатоци што ги издал или повлекол и, периодично или по барање, ќе му го стави на располагање на својот орган за нотифицирање списокот со сертификати и/или какви било негови додатоци одбиени, суспендирани или на друг начин ограничени.

Секое нотифицирано тело ги известува другите нотифицирани тела во врска со сертификатите за испитување на тип на ЕУ и/или какви било додатоци што ги одбило, повлекло, суспендирало или на друг начин ги ограничило и, по барање, во врска со сертификатите и/или негови додатоци што ги има издадено.

Комисијата, земјите-членки и другите нотифицирани тела можат, на барање, да добијат копија од сертификатите за испитување она тип на ЕУ и/или негови додатоци. На образложено барање, Комисијата и земјите-членки можат да добијат копија од техничката документација и резултатите од испитувањата извршени од нотифицираното тело.

Нотифицираното тело чува копија од сертификатот за испитување на тип на ЕУ, неговите анекси и додатоци, како и техничкото досие, вклучувајќи ја документацијата доставена од производителот 10 години по проценката на производот или до истекот на важноста на сертификатот .

9. Производителот чува копија од сертификатот за испитување на тип на ЕУ, неговите анекси и додатоци заедно со техничката документација на располагање на националните органи 10 години откако производот е пласиран на пазарот.
10. Овластениот претставник на производителот може да ја поднесе апликацијата од точка 3 и да ги исполни обврските утврдени во точките 7 и 9, под услов тие да бидат наведени во мандатот.

Модул Ц

Сообразност на тип врз основа на внатрешна контрола на производството:

1. Сообразноста на тип заснована врз внатрешна контрола на производството е дел од постапката за проценка на сообразност со која производителот ги исполнува обврските

утврдени во точките 2 и 3 и обезбедува и изјавува дека засегнатите производи се во согласност со типот опишан во сертификатот за испитување на тип на ЕУ и да ги задоволува применливите барања на оваа регулатива.

2. Производство

Производителот ги презема сите неопходни мерки за да процесот на производство и неговиот надзор обезбедуваат сообразност на произведениот производ со одобрениот тип опишан во сертификатот за испитување на тип на ЕУ и со применливите барања утврдени во деловите 1 до 6, 16 и 17.

3. „СЕ“ ознака и декларација за сообразност на ЕУ

(1) Производителот ја поставува ознаката „СЕ“ и, кога е релевантно, ознаката за идентификација на класата на воздухоплов без екипаж во согласност со членовите 15 и 16 од оваа регулатива на секој производ што е во согласност со типот опишан во сертификатот за испитување на тип на ЕУ и ги задоволува применливите барања утврдени во деловите 1 до 6, 16 и 17.

(2) Производителот составува писмена декларација за сообразност на ЕУ за секој тип на производ и ја чува на располагање на националните органи 10 години откако производот е пласиран на пазарот. Декларацијата за сообразност на ЕУ јасно го идентификува типот на производот за кој е составен.

Копија од декларацијата за сообразност на ЕУ им се става на располагање на релевантните органи по барање.

4. Овластен претставник

Обврските на производителот утврдени во точка 3 може да ги исполни нивниот овластен претставник, во нивно име и под нивна одговорност, под услов тоа да е наведено во мандатот.

ДЕЛ 9

Проценка на сообразност на Модул X - Сообразност заснована на целосна гаранција за квалитет

1. Сообразноста заснована на целосна гаранција на квалитетот е постапка за проценка на сообразност со која производителите ги исполнуваат обврските утврдени во ставовите 2 и 5 и обезбедуваат и изјавуваат за нивна единствена одговорност дека предметниот производ ги исполнува применливите барања утврдени во деловите 1 до 6, 16 и 17.

2. Производство

Производителот треба да работи со одобрен систем за квалитет за дизајнирање, производство, конечна проверка и тестирање на предметниот производ, како што е наведено во точка 3 и е предмет на надзор, како што е наведено во точка 4.

3. Систем за квалитет

- (1) Производителот поднесува апликација за проценка на неговиот систем за квалитет до нотифицирано тело по избор, за предметниот производ.

Апликацијата вклучува:

- (а) име и адресата на производителот и, доколку пријавата е апликацијата е поднесена од овластен претставник, исто така, неговото име и адреса;
- (б) техничката документација за секој вид на производ наменет за производство, што ги содржи елементите наведени во Дел 10 каде што е применливо;
- (в) документацијата во врска со системот за квалитет;
- (г) писмена изјава во која се наведува дека истата апликација не е поднесена до друго нотифицирано тело.

- (2) Системот за квалитет обезбедува усогласеност на производот со барањата на оваа регулатива.

Сите елементи, барања и одредби донесени од производителот се документираат на систематски и уреден начин во форма на пишани политики, процедури и упатства. Оваа документација за системот за квалитет дозволува конзистентно толкување на програмите за квалитет, плановите, прирачниците и евиденцијата.

Документацијата, особено, треба да содржи соодветен опис на:

- (а) целите за квалитет и организациската структура, одговорностите и овластувањата на раководството во однос на дизајнот и квалитетот на производот;
- (б) техничките спецификации на дизајнот, вклучително и стандардите, што ќе се применуваат и, доколку релевантните хармонизирани стандарди нема да се применат во целост, средствата што ќе се користат за да се обезбеди исполнување на барањата од оваа регулатива;

(в) техники за контрола на дизајнот и верификација на дизајнот, процеси и систематски активности што ќе се користат при дизајнирање на производите што се однесуваат на опфатениот тип на производ;

(г) соодветните техники на производство, контрола на квалитет и осигурување на квалитет, процеси и систематски активности што ќе се користат;

(д) прегледите и тестовите што ќе бидат извршени пред, за време и по производството и фреквенцијата со која ќе бидат извршени;

(ѓ) евиденција за квалитет, како што се извештаи за инспекција и податоци за тестови, податоци за калибрација, извештаи во врска со квалификациите или одобреноста на засегнатиот персонал, итн .;

(е) средствата за следење на постигнувањето на потребниот дизајн и квалитет на производот и ефективната работа на системот за квалитет.

(3) нотифицираното тело го проценува системот за квалитет за да утврди дали тој ги исполнува барањата наведени во точка 3(2).

Претпоставува сообразност со оние барања во однос на елементите на системот за квалитет што се во согласност со соодветните спецификации на релевантниот хармонизиран стандард.

Покрај искуството во системите за управување со квалитетот, тимот за ревизија треба да има најмалку еден член искусен како проценувач во соодветната област на производот и соодветната технологија на производот и знаење за применливите барања на оваа регулатива. Ревизијата вклучува посета за проценка во просториите на производителот. Ревизорскиот тим ја разгледува техничката документација од точка 3(1)(б) за да се потврди способноста на производителот да ги идентификува применливите барања на оваа регулатива и да ги изврши потребните испитувања со цел да се обезбеди усогласеност на производот со овие барања .

За одлуката се известува производителот или неговиот овластен претставник.

Известувањето ги содржи заклучоците од ревизијата и образложената одлука за проценка.

(4) Производителот се обврзува да ги исполни обврските што произлегуваат од системот за квалитет како што е одобрен и да го одржува така што тој останува адекватен и ефикасен.

Производителот го известува нотифицираното тело што го одобрило системот за квалитет за каква било планирана промена во системот за квалитет.

(5) Нотифицираното тело ги проценува сите предложени измени и одлучува дали изменетиот систем за квалитет ќе продолжи да ги задоволува барањата наведени во точка 3(2) или е потребно повторно да се изврши проценка.

Нотифицираното тело го известува производителот за својата одлука. Известувањето ги содржи заклучоците од испитот и образложената одлука за проценка.

4. Надзор под одговорност на нотифицираното тело

- (1) Целта на надзорот е да се осигура дека производителот соодветно ги исполнува обврските што произлегуваат од одобриениот систем за квалитет.
- (2) Производителот, за целите на проценката, му дозволува на нотифицираното тело пристап до дизајнот, производството, инспекцијата, тестирањето и местата за складирање и ќе му ги обезбеди сите потребни информации, особено:
 - (а) документацијата на системот за квалитет;
 - (б) евиденцијата за квалитет како што е предвидено со дизајнерскиот дел на системот за квалитет, како што се резултатите од анализите, пресметките, тестовите итн.;
 - (в) евиденцијата за квалитет како што е предвидено со производствениот дел од системот за квалитет, како што се извештаи за инспекција и податоци за тестови, податоци за калибрација, извештаи за квалификациите на персоналот, итн.
- (3) нотифицираното тело спроведува периодични ревизии со цел да се осигура дека производителот го одржува и применува системот за квалитет и му доставува на производителот извештај за ревизија.
- (4) Покрај тоа, нотифицираното тело може да изврши неочекувани посети на производителот. За време на ваквите посети, нотифицираното тело може, доколку е потребно, да изврши тестови на воздухопловот без екипаж или системот за воздухоплов без екипаж или обезбеди да бидат извршени, со цел да се провери правилното функционирање на системот за квалитет. Тој му доставува на производителот извештај за посета и, доколку се извршени тестови, извештај за тест.

5. „СЕ“ ознака и декларација за сообразност на ЕУ

- (1) Производителот ја поставува ознаката „СЕ“ и, кога е соодветно, ознаката за идентификација на класата на системот за воздухоплов без екипаж во согласност со членовите 15 и 16 од оваа регулатива и, под одговорност на нотифицираното тело од точка 3(1) на овој дел, неговиот идентификациски број на секој поединечен производ што ги задоволува важечките барања на оваа регулатива.
- (2) Производителот составува писмена декларација за сообразност на ЕУ за секој тип на производ и ја чува на располагање на националните органи во период од 10 години откако производот е ставен на пазарот. Декларацијата за сообразност на ЕУ го идентификува видот на производот за кој е составен.

Копија од декларацијата за сообразност на ЕУ им се става на располагање на релевантните органи по барање.

6. Производителот, за период кој завршува 10 години откако производот е пласиран на пазарот, треба да чува на располагање на националните органи:

- (1) техничката документација од точка 3(1);
- (2) документацијата во врска со системот за квалитет наведен во точка 3(1)
- (3) промената од точка 3(5), како што е одобрена;
- (4) одлуките и извештаите на нотифицираното тело наведени во точките 3(5), 4(3) и 4(4).

7. Секое нотифицирано тело го известува својот орган за нотифицирање за издадените или повлечените одобренија за системот за квалитет и, периодично или по барање, му го става на располагање на својот орган за нотифицирање списокот со одобренијата за системот за квалитет што ги одбил, суспендирал или на друг начин ги ограничил.

Секое нотифицирано тело ги информира другите нотифицирани тела за одобренијата за системот за квалитет што ги одбил, суспендирал или повлекол и, по барање, за одобренијата за системот за квалитет што ги издал.

8. Овластен претставник

Обврските на производителот утврдени во точките 3(1), 3(5), 5 и 6 може да ги исполни нивниот овластен претставник, во нивно име и под нивна одговорност, под услов ова да е наведено во мандатот.

Дел 10

Содржина на техничката документација

Производителот ја утврдува техничката документација. Документацијата овозможува да се процени сообразноста на производот со применливите барања.

Техничката документација, каде што е применливо, ги содржи најмалку следниве елементи:

1. комплетен опис на производот, вклучувајќи:
 - а) фотографии или илустрации што ги покажуваат неговите надворешни карактеристики, ознаки и внатрешен распоред,
 - б) верзиите на кој било софтвер или фирмвер вклучени во согласност со барањата утврдени со оваа регулатива,
 - в) упатства од производителот и упатства за инсталација;
2. идеен дизајн и производни цртежи и шеми на компоненти, под-склопови, електрични кола и други релевантни слични елементи;
3. описи и објаснувања неопходни за разбирање на тие цртежи и шеми и работата на производот;
4. список на хармонизирани стандарди применети во целост или делумно, чии референци се објавени во Службениот весник на Европската Унија и, доколку тие хармонизирани стандарди не се применети, описи на решенијата донесени за исполнување на основните барања утврдени во член 4, вклучително и список на други применливи релевантни технички спецификации. Во случај на делумно применети хармонизирани стандарди, техничката документација треба да ги специфицира деловите што биле применети;
5. копија од декларацијата за сообразност на ЕУ;
6. каде што е применет модулот за проценка на сообразност во Дел 8, копија од сертификатот за испитување на тип на ЕУ и неговите анекси, доставени од вклученото нотифицирано тело;
7. резултати од направени пресметки на дизајнот, извршени испитувања и други релевантни слични елементи;
8. извештаи за тестови;
9. доколку се вклучени, копии од документите што производителот ги доставил до известното надлежно тело;
10. придружните докази за соодветноста на решението за техничкиот дизајн. Овој придружен доказ ги споменува сите документи што биле користени, особено кога релевантните хармонизирани стандарди и/или техничките спецификации не биле целосно применети. Придружните докази вклучуваат, каде што е потребно, резултати од тестовите спроведени од соодветна лабораторија на производителот или од друга лабораторија за тестирање во негово име и под негова одговорност;
11. адреси на места за производство и складирање.

ДЕЛ 11

Декларација за сообразност на ЕУ

1. Производот (тип, серија и сервиски број).
2. Име и адреса на производителот или неговиот овластен застапник.
3. Оваа изјава за сообразност се издава под единствена одговорност на производителот. *[во случаи на комплекти на додатоци, производителот на комплетот може да наведе дека овие сертификати се потпираат на сертификатот на системот за воздухоплов без екипаж, во кој комплетот ја обезбедува конверзијата.]*
4. Предмет на декларацијата *[идентификација на производот што дозволува следливост; може да вклучува слика во боја со доволна резолуција каде што е потребно за идентификација на производите; во случај на комплет на додатоци, го вклучува типот на систем за воздухоплов без екипаж во кој комплетот обезбедува конверзија]*.
5. Предметот на декларацијата опишан погоре е од класа... *[за систем за воздухоплов без екипаж го вклучува бројот на класата како што е дефинирано во Деловите 1 до 5, 16 и 17 од овој Анекс; за комплет на додатоци, наведете ја класата во која се претвора системот за воздухоплов без екипаж]*.
6. Загарантирано ниво на моќност на звукот за оваа опрема за систем за воздухоплов без екипаж е dB(A) *[само за системи за воздухоплов без екипаж без фиксно крило од класи од 1 до 3]*
7. Предметот на декларацијата опишан погоре е во сообразност со релевантното законодавство за усогласување на Унијата:
 - *[вклучете го упатувањето на оваа регулатива и анексот кои се однесуваат на класата на производот];*
 - или друго законодавство за усогласување на Унијата, кога е применливо.
8. Упатувања на релевантни хармонизирани стандарди што се користат или упатувања на други технички спецификации во врска со кои се прогласува сообразност. Упатувањата мора да бидат наведени со нивниот идентификациски број и верзија и, доколку е применливо, датумот на издавање.
9. Кога е применливо, нотифицираното тело ... *[име, број]*... изврши... *[опис на интервенција]*... и го издаде сертификатот за испитување на тип на ЕУ.
10. Каде што е применливо, опис на додатоци и компоненти, вклучително и софтвер, што им овозможува на воздухопловите без екипаж или системите за воздухоплови без екипаж да работат како што е предвидено и покриено со декларацијата за сообразност на ЕУ.
11. Дополнителни информации:
 - Потпишано за и во име на:
 - [место и датум на издавање]:*
 - [име, функција] [потпис]:*

ДЕЛ 12

Поедноставена декларација за сообразност на ЕУ

Поедноставената декларација за сообразност на ЕУ, наведена во член 14(3), треба се обезбедува со детали како што следува:

- *[Име на производител]* со ова изјавува дека системот за воздухоплов без екипаж *[идентификација на системот за воздухоплов без екипаж: тип или сериски број]* е од класа..... *[за систем за воздухоплов без екипаж вклучете број на класа на производот како што е дефинирано во Деловите 1 до 5, 16 или 17 од овој Анекс; за комплет на додатоци, наведете ја класата во која се конвертира системот за воздухоплов без екипаж]* и има загарантирано ниво на моќност на звукот. dB(A) *[само за системи за воздухоплов без екипаж без фиксно крило од класи 1, 2, 3, 5 и 6]*
- и во согласност со регулативите... *[наведете ги сите регулативи со кои е усогласен производот]*.
- Целосната декларација за сообразност на ЕУ е достапна на следната веб-страница: *[адреса на веб-страница]*

Дел 13

Код за тест на бучава

Ги утврдува методите за мерење на воздушната бучава кои се користат за одредување на измерените нивоа на моќност на звук А-пондерирана на воздухопловите без екипаж од класи 1, 2, 3, 5 и 6.

Ги утврдува основните стандарди за емисија на бучава и деталниот код за тест за мерење на нивото на звучен притисок на мерната површина што го обвива изворот и за пресметување на нивото на моќност на звукот произведено од изворот.

1. ОСНОВЕН СТАНДАРД ЗА ЕМИСИЈА НА БУЧАВА

За определување на А-пондерираната моќност на звукот L_{WA} на воздухопловИ без екипаж, ќе се користат основните стандарди за емисија на бучава EN ISO 3744: 2010, во согласност со следниве додатоци:

2. УСЛОВИ ЗА ИНСТАЛАЦИЈА И МОНТИРАЊЕ

Тест област:

Воздухопловот без екипаж ќе се одржува над рефлектирачка (акустично тврда) рамнина. Воздухопловот без екипаж ќе се наоѓа на доволно растојание од кој било рефлектирачки сид или таван или кој било рефлектирачки објект, така што барањата дадени во Анекс А на EN ISO 3744: 2010 се исполнети на површината за мерење.

Површина за мерење на звук и низа на микрофон:

Воздухопловот без екипаж ќе биде целосно затворен во хемисферична мерна површина како што е предвидено во § 7.2.3 од EN ISO 3744: 2010.

Бројот и положбата на микрофоните се дефинирани со Анекс Ф од EN ISO 3744: 2010.

Мерната површина за своја појдовна позиција ја има точката О што лежи во земјината рамнина директно под воздухопловот без екипаж.

3. РАБОТНИ УСЛОВИ ЗА ВРЕМЕ НА ТЕСТ

Тестовите за бучава се изведуваат со роторите на воздухопловот без екипаж кои работат со брзина што одговара на лебдењето на воздухопловот без екипаж под МТОМ.

Ако воздухоплов без екипаж се пласира на пазарот со додатоци што може му се додадат, воздухопловот ќе се тестира со и без овие додатоци во сите можни конфигурации на воздухоплов без екипаж.

4. ПРЕСМЕТУВАЊЕ НА ВРЕМЕНСКИ-ПРОСЕЧНО НИВО НА ЗВУЧЕН ПРИТИСОК НА ПОВРШИНАТА

A-пондерирано временски-просечно ниво на звучен притисок на површината се одредува најмалку три пати за секоја конфигурација на воздухопловот без екипаж. Ако најмалку две од утврдените вредности не се разликуваат повеќе од 1 dB, нема да бидат потребни понатамошни мерења; во спротивно, мерењата ќе продолжат се додека не се добијат две вредности што не се разликуваат повеќе од 1 dB. Временски-просечното ниво на звучен притисок на површината што се користи за пресметување на нивото на звучна моќност на конфигурацијата на воздухопловот без екипаж е аритметичка средина на двете највисоки вредности кои не се разликуваат повеќе од 1 dB.

5. ИНФОРМАЦИИ КОИ ТРЕБА ДА СЕ ПРИЈАВАТ

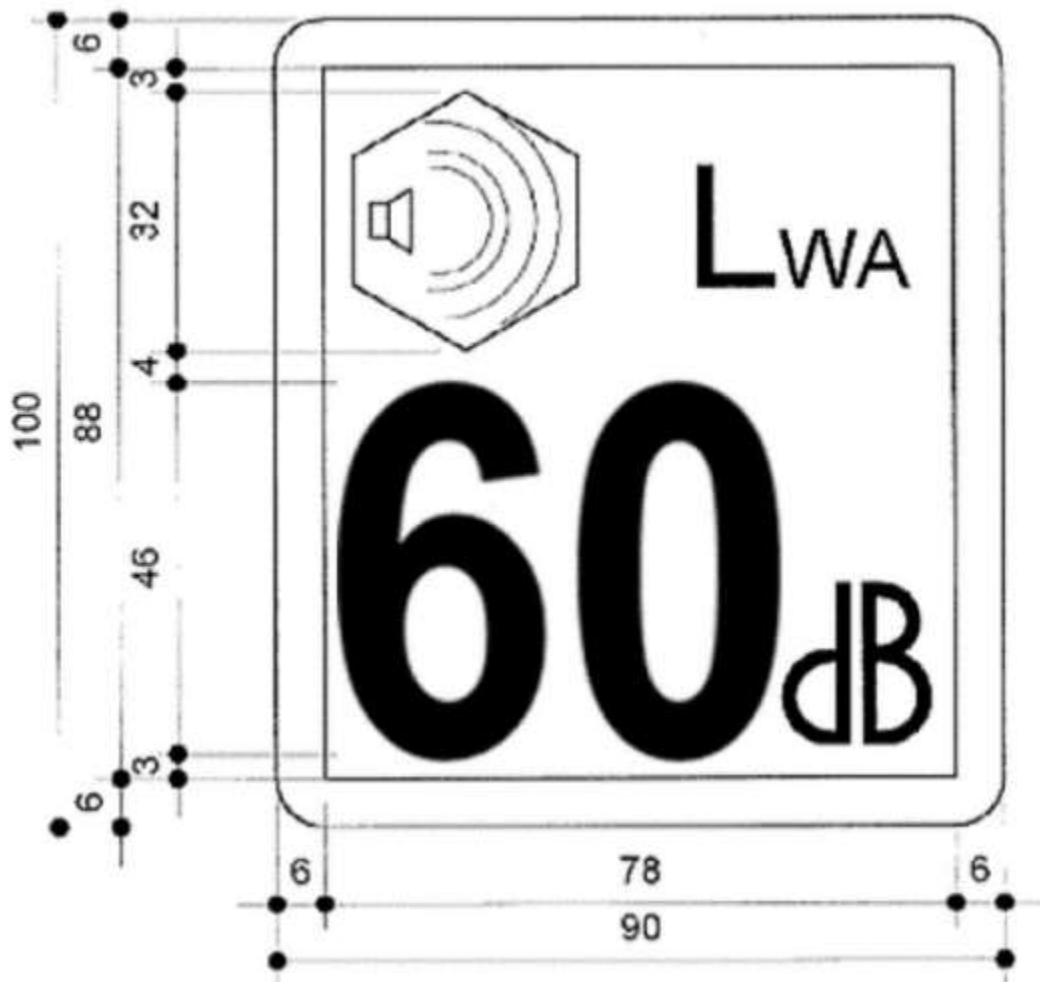
Извештајот ги содржи техничките податоци потребни за идентификување на изворот кој се тестира, како и кодот за тест за бучава и акустичните податоци.

A-пондерираната вредност на нивото на моќност на звукот што треба да се пријави е најголемата вредност на различните тестирани конфигурации на воздухопловот без екипаж заокружена на најблискиот цел број (помалку од 0,5 го користат помалиот број; поголем или еднаков на 0,5 го користат повисокиот број).

ДЕЛ 14

Ознака на загарантирано ниво на моќност на звукот

Ознаката на загарантираната моќност на звукот мора да се состои од единствен број на загарантирана моќност на звукот изразен во dB, знакот L_{WA} и пиктограм со следнава форма:



Ако ознаката е намалена според големината на опремата, пропорциите дадени во горенаведениот цртеж мора да се почитуваат. Сепак, вертикалната димензија на ознаката, доколку е можно, не треба да биде помала од 20 mm.

ДЕЛ 15

Максимално ниво на моќност на звукот по класа на воздухоплов без екипаж (вклучувајќи преодни периоди)

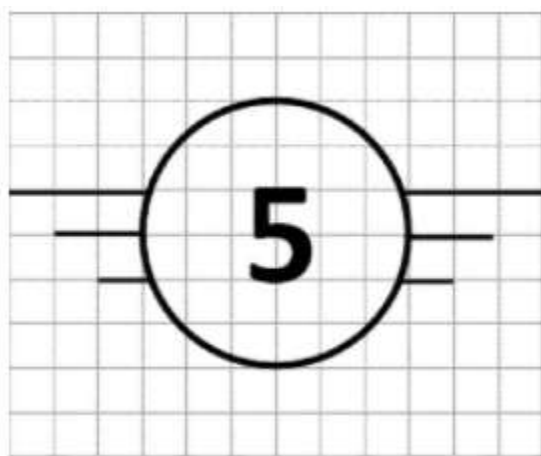
Класа на воздухоплов без екипаж	МТОМ m во грам	Максимално ниво на моќност на звукот L_{WA} во dB		
		од влегување во сила	од 2 години по влегувањето во сила	од 4 години по влегувањето во сила
C1 и C2	$m < 900$	85	83	81
C2	$900 \leq m < 4\,000$	$85 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$	$83 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$	$81 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$

Каде што 'lg' е логоритамот со основа 10.

ДЕЛ 16

Барања за систем за воздухоплов без екипаж од класа C5 и додатоци за C5

Системот за воздухоплов без екипаж од класата C5 ја носи следната ознака за идентификација на класата на воздухоплов без екипаж:



Систем за воздухоплов без екипаж од класата C5 треба да биде во согласност со барањата дефинирани во Дел 4, освен оние дефинирани во ставовите (2) и (10) од Дел 4.

Покрај тоа, тоа треба да е усогласен со следниве барања:

- (1) да биде воздухоплов различен од воздухопловите со фиксни крила, освен ако не е поврзан;
- (2) доколку е опремена со функција за геопросторна ориентација, да биде во согласност со став (10) од Дел 4;
- (3) за време на летот, му обезбедува на далечинскиот пилот јасни и концизни информации за висината на воздухопловот без екипаж над површината или точката на полетување;
- (4) освен ако е поврзано, да биде опремен со режим со мала брзина што може да го избере далечинскиот пилот и да ја ограничи брзината при земја на не повеќе од 5 m/s;
- (5) освен ако е поврзано, да обезбедува можност за далечинскиот пилот да го прекине летот на воздухопловот без екипаж, што треба да:
 - (а) да биде сигурно, предвидливо и независено од системот за автоматско управување и водење на летот; ова се однесува и на активирање на ова средство;
 - (б) присилно го спушти воздухопловот без екипаж и спречи хоризонтално придвижување од силата на моторот; и
 - (в) вклучува средства за намалување на ефектот од динамичкото влијание врз воздухопловот без екипаж;
- (6) освен ако не е поврзано, му обезбедува на далечинскиот пилот средства за постојано следење на квалитетот на врската за команда и контрола и да добива предупредување кога е веројатно

дека врската ќе се изгуби или деградира до степенот на загрозување на безбедното спроведување на операцијата, и друго предупредување кога самата врската е изгубена; и

- (7) покрај информациите наведени во точката (15) (а) од Дел 4, во упатствата од производителот вклучува опис на средствата за прекинување на летот што се бара во точката (5).
- (8) Систем за воздухоплов без екипаж од класа C5 може да се состои од систем за воздухоплов без екипаж од класа C3 опремен со комплет додатоци што обезбедува претворање на системот за воздухоплов без екипаж од класа C3 во систем за воздухоплов без екипаж од класа C5 . Во овој случај, на сите додатоци им се става ознаката од класата C5.

Комплетот на додатоци може да обезбеди само преобразување на систем за воздухоплов без екипаж од класа C3 што е во согласност со точката (1) и ги обезбедува потребните интерфејси за додатоците.

Комплетот на додатоци не вклучува промени во софтверот на системот за воздухоплов без екипаж од класа C3.

Комплетот на додатоци треба да биде дизајниран и секој додаток да биде идентификуван за да се обезбеди целосна и правилна инсталација од страна на операторот на системот за воздухоплов без екипаж на системот за воздухоплов без екипаж од класа C3, следејќи ги упатствата дадени од производителот на комплетот за додатоци.

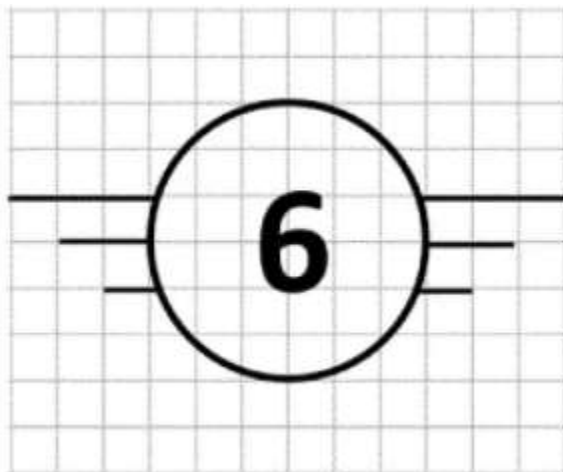
Комплетот на додатоци може да се пласира на пазарот независно од систем за воздухоплов без екипаж од класата C3 за која тој ја обезбедува пренамената. Во овој случај, производителот на комплетот на додатоци ќе пласира на пазарот единствен комплет за конверзија кој:

- (1) не ја менува усогласеноста на систем за воздухоплов без екипаж од класа C3 со барањата од Дел 4;
- (2) обезбедува усогласеност на системот за воздухоплов без екипаж опремен со комплетот на додатоци со сите дополнителни барања дефинирани во овој дел, со исклучок на точката (3) погоре; и
- (3) да биде придружен со упатства од производителот кои обезбедуваат:
 - (i) листа на сите системи за воздухоплов без екипаж од класа C3 на кои може да се примени комплетот; и
 - (ii) упатства за тоа како да се инсталира и оперира со комплетот додатоци.

ДЕЛ 17

Барања за систем за воздухоплов без екипаж од класа С6

Систем за воздухоплов без екипаж од класата С6 ја носи следната ознака за идентификација на класата на воздухоплов без екипаж:



Систем за воздухоплов без екипаж од класата С6 е во согласност со барањата дефинирани во Дел 4, освен оние дефинирани во ставовите (2), (7) и (10).

Покрај тоа, тој треба да одговара на следниве барања:

- (1) има максимална брзина во хоризонтален лет мерена при земја од не повеќе од 50 m/s;
- (2) доколку е опремен со функција за геопросторна ориентација, да е во согласност со став (10) од Дел 4;
- (3) за време на летот, да му обезбедува на далечинскиот пилот јасни и концизни информации за географската позиција на воздухопловот без екипаж, неговата брзина и неговата висина над површината или точката на полетување;
- (4) да обезбедува методи за да се спречи воздухопловот без екипаж да ги прекрши хоризонталните и вертикалните граници на програмираниот оперативен простор;
- (5) обезбеди средства за далечинскиот пилот да го прекине летот на воздухопловот без екипаж, кој треба:
 - (а) да биде сигурен, предвидлив, независен од системот за автоматско управување и водење на летот и независен од средствата за спречување на воздухопловот без екипаж да ги

прекрши хоризонталните и вертикалните граници како што се бара во точка (4); ова се однесува и на активирање на ова средство; и

(б) да го присили спуштањето на воздухопловот без екипаж и спречи хоризонтално придвижување од силата на моторот;

(6) обезбеди метод за програмирање на траекторијата на оперирање на воздухопловот без екипаж;

(7) да му обезбеди на далечинскиот пилот средства за континуирано следење на квалитетот на врската за команда и контрола и примање на предупредување кога е веројатно дека врската ќе се изгуби или деградира до степен до загрозување на безбедно спроведување на операцијата, и друго предупредување кога врската е изгубена; и

(8) покрај информациите наведени во точката (15)(а) од Дел 4, вклучува во упатствата од производителот:

(а) опис на средство за прекинување на летот кој се бара во точка (5);

(б) опис на средство за да се спречи воздухопловот без екипаж да ги прекрши хоризонталните и вертикалните граници на оперативниот простор и големината на просторот за непредвидени ситуации потребни за да се приспособи на грешката за проценка на позицијата, времето на реакција и опсегот на корекција на маневарот; и

(в) растојанието кое најверојатно ќе го помине воздухопловот без екипаж по активирање на средствата за прекинување на летот дефинирани во точка (5), што треба да ги земе предвид операторот на системот за воздухоплов без екипаж при дефинирање на тампон просторот за ризик од земја.