II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

REGLAMENTAI

KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) 2020/1058

2020 m. balandžio 27 d.

kuriuo dėl dviejų naujų bepiločių orlaivių sistemų klasių įtraukimo iš dalies keičiamas Deleguotasis reglamentas (ES) 2019/945

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 ir Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 ([1]), ypač į jo 58 ir 61 straipsnius,

kadangi:

(1) bepiločių orlaivių sistemoms (UAS), kurių naudojimas kelia menką riziką ir dėl kurių UAS naudotojui leidžiama pateikti deklaraciją pagal standartinį scenarijų, nurodytą Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 ([2]) priedo 1 priedėlyje pateiktame sąraše, neturėtų būti taikoma įprasta aviacijos reikalavimų laikymosi tvarka. Turėtų būti pasinaudota galimybe dėl tokių UAS priimti Reglamento (ES) 2018/1139 56 straipsnio 6 dalyje nurodytus Sąjungos derinamuosius teisės aktus. Todėl, visapusiškai atsižvelgiant į kitus taikomus Sąjungos derinamuosius teisės aktus būtina nustatyti reikalavimus, kuriais būtų mažinama rizika, kylanti naudojant tokias UAS. Tuo tikslu turėtų būti nustatytos dvi naujos UAS klasės, kurioms dėl skirtingo rizikos pobūdžio taikomi skirtingi reikalavimai. Todėl Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2019/945 ([3]) II skyriuje turėtų būti nustatytos šios naujos klasės;

(2) pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 priedo 1 priedėlyje nustatytus scenarijus naudotinos UAS turėtų atitikti Deleguotojo reglamento (ES) 2019/945 II skyriuje nustatytus gaminių reikalavimus, todėl iš III skyriaus taikymo srities turėtų būti pašalintos;

(3) tie reikalavimai turėtų atitikti Reglamento (ES) 2018/1139 55 straipsnyje nustatytus esminius reikalavimus, visų pirma – susijusius su konkrečiomis savybėmis ir funkcijomis, būtinomis rizikai, kuri naudojant šias UAS kyla skrydžio saugai, privatumui, asmens duomenų apsaugai, saugumui arba aplinkai, sumažinti;

(4) kai gamintojai pateikia UAS rinkai, kad jas būtų galima naudoti pagal atvirajai kategorijai taikomas taisykles ir sąlygas arba pateikus naudojimo deklaraciją ir dėl to ant jos pritvirtina klasės identifikavimo ženklą, jie turėtų užtikrinti, kad UAS atitiktų tai klasei keliamus reikalavimus. Taip pat, kai gamintojai pateikia rinkai pagalbinių įrenginių rinkinius, kuriais C3 klasės UAS transformuojama į C5, jie turėtų užtikrinti, kad UAS, kurioje sumontuoti pagalbinių įrenginių rinkiniai, atitiktų visus C5 klasės reikalavimus;

([1]) OL L 212, 2018 8 22, p. 1.

([2]) 2019 m. gegužės 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/947 dėl bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių ir tvarkos (OL L 152, 2019 6 11, p. 45).

([3]) 2019 m. kovo 12 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2019/945 dėl bepiločių orlaivių sistemų ir trečiųjų valstybių bepiločių orlaivių sistemų naudotojų (OL L 152, 2019 6 11, p. 1).

(5) siekiant užtikrinti nuotolinio identifikavimo galimybę kaip vieną iš būtinų kuriamos U erdvės sistemos veikimo elementų, visose pagal specialiąją kategoriją naudojamose UAS turėtų būti įrengta nuotolinio identifikavimo sistema.

(6) UAS, kurios naudojamos vykdant specialiosios kategorijos skrydžius ir kurių nereikalaujama registruoti pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 14 straipsnį, turėtų turėti unikalų serijos numerį, nebent jos yra privačiai sukonstruotos;

(7) šiame reglamente numatytos priemonės grindžiamos Nuomone Nr. 05/2018 ([4]), Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (EASA) pateikta pagal Reglamento (ES) 2018/1139 76 straipsnio 1 dalį,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Deleguotojo reglamento (ES) 2019/945 pakeitimai

Deleguotasis reglamentas (ES) 2019/945 iš dalies keičiamas taip:

1) 1 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„Juo taip pat nustatomos UAS, jų pagalbinių įrenginių rinkinių ir nuotolinio identifikavimo priedėlių tiekimo rinkai ir jų laisvo judėjimo Sąjungoje taisyklės.“;

2) 2 straipsnio 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1. Šio reglamento II skyrius taikomas šiems gaminiams:

a) UAS, skirtoms naudoti pagal atvirajai UAS naudojimo kategorijai taikomas taisykles ir sąlygas arba pateikus naudojimo deklaraciją pagal specialiąją UAS naudojimo kategoriją, kaip nustatyta Įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/947, išskyrus privačiai sukonstruotas UAS, ir paženklintoms šio reglamento priedo 1–5, 16 ir 17 dalyse nustatytu klasės identifikavimo ženklu, rodančiu, kuriai iš Įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/947 nurodytų septynių UAS klasių priklauso ta UAS;

b) 16 dalyje nustatytiems C5 klasės pagalbinių įrenginių rinkiniams;

c) nuotolinio identifikavimo priedėliams, nustatytiems šio reglamento priedo 6 dalyje.

2. Šio reglamento III skyrius taikomas UAS, naudojamoms pagal sertifikuotajai ir specialiajai UAS naudojimo kategorijoms taikomas taisykles ir sąlygas, vadovaujantis Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2019/947, išskyrus kai naudojama pateikus deklaraciją.“;

3) 3 straipsnis papildomas 38, 39 ir 40 punktais:

„(38) valdymo blokas (CU) – įrenginys arba įrenginių sistema, skirta bepiločiam orlaiviui valdyti nuotoliniu būdu, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/1139 3 straipsnio 32 punkte, kuri užtikrina bepiločio orlaivio valdymą ir stebėjimą kiekvienu skrydžio etapu, išskyrus bet kokią infrastruktūrą, užtikrinančią valdymo ir kontrolės (C2) sąsajos paslaugą;

(39) C2 sąsajos paslauga – trečiosios šalies teikiama ryšio paslauga, kuria naudojantis užtikrinama bepiločio orlaivio ir CU valdymo ir kontrolės funkcija;

(40) naktis – laikas nuo civilinių sutemų pabaigos iki civilinės aušros pradžios, kaip apibrėžta Įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 923/2012. (*)

(*) 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (OL L 281, 2012 10 13, p. 1).“;

4) II skyriaus pavadinimas pakeičiamas taip:

„UAS, skirtos naudoti vykdant atvirosios arba specialiosios kategorijos skrydžius arba specialiosios kategorijos skrydžius pateikus naudojimo deklaraciją, pagalbinių įrenginių rinkiniai, paženklinti klasės identifikavimo ženklu, ir nuotolinio identifikavimo priedėliai“;

([4]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions.

5) 4 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. 2 straipsnio 1 dalyje nurodyti gaminiai turi atitikti priedo 1–6, 16 ir 17 dalyse nustatytus reikalavimus.“;

6) 5 straipsnis papildomas 3 dalimi:

„3. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/1020 4 straipsnio 1–4 dalys taikomos nuo 2021 m. liepos 16 d.“;

7) 6 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1 . Pateikdamas savo gaminį Sąjungos rinkai gamintojas užtikrina, kad jis būtų suprojektuotas ir pagamintas laikantis priedo 1–6, 16 ir 17 dalyse nustatytų reikalavimų.“;

8) 6 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Gamintojas parengia 17 straipsnyje nurodytus techninius dokumentus ir atlieka 13 straipsnyje nurodytą atitinkamą atitikties vertinimo procedūrą arba paveda ją atlikti kaip užsakomąją paslaugą.

Jeigu atlikus tą atitikties vertinimo procedūrą nustatoma, kad gaminys atitinka priedo 1–6, 16 ir 17 dalyse nustatytus reikalavimus, gamintojas parengia ES atitikties deklaraciją ir paženklina gaminį CE ženklu.“;

9) 6 straipsnio 5 dalis pakeičiama taip:

„5. UAS gamintojas užtikrina, kad ant bepiločio orlaivio būtų nurodytas tipas, kaip apibrėžta Sprendime 768/2008/EB, ir unikalus serijos numeris, pagal kuriuos būtų galima identifikuoti bepilotį orlaivį ir kurie, jei taikytina, atitiktų atitinkamai priedo 2–4, 16 ir 17 dalyse nustatytus reikalavimus. C5 klasės pagalbinių įrenginių rinkinių gamintojas užtikrina, kad rinkiniai būtų paženklinti tipu ir unikaliu serijos numeriu, pagal kuriuos galima juos identifikuoti. Nuotolinio identifikavimo priedėlių gamintojas užtikrina, kad ant nuotolinio identifikavimo priedėlio būtų nurodytas tipas ir unikalus serijos numeris, pagal kuriuos būtų galima identifikuoti nuotolinio identifikavimo priedėlį ir kurie atitiktų priedo 6 dalyje nustatytus reikalavimus. Visais atvejais gamintojas užtikrina, kad unikalus serijos numeris taip pat būtų nurodytas 14 straipsnyje nurodytoje ES atitikties deklaracijoje arba supaprastintoje ES atitikties deklaracijoje.“;

10) 6 straipsnio 7 dalis pakeičiama taip:

„7. Gamintojas užtikrina, kad prie gaminio būtų pridėtas priedo 1–6, 16 ir 17 dalyse reikalaujama gamintojo instrukcija ir informacinis pranešimas vartotojams ir kitiems galutiniams naudotojams atitinkamoje valstybėje narėje lengvai suprantama kalba. Tokia gamintojo instrukcija ir informacinis pranešimas, taip pat visas ženklinimas turi būti aiškūs, suprantami ir įskaitomi.“;

11) 6 straipsnis papildomas 11 dalimi:

„Pateikdami rinkai C5 arba C6 klasės UAS arba C5 klasės pagalbinį įrenginį, gamintojai informuoja valstybės narės, kurioje yra jų pagrindinė verslo vieta, rinkos priežiūros instituciją.“;

12) 8 straipsnio 2 dalies antra pastraipa pakeičiama taip:

Jeigu importuotojas mano arba turi pagrindo manyti, kad gaminys neatitinka priedo 1–6, 16 ir 17 dalyse nustatytų reikalavimų, jis neteikia gaminio rinkai, kol neužtikrinama jo atitiktis. Be to, jei gaminys kelia pavojų vartotojų ir trečiųjų šalių sveikatai ir saugai, importuotojas apie tai praneša gamintojui ir kompetentingoms nacionalinėms institucijoms.“;

13) 8 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Importuotojas užtikrina, kad prie gaminio būtų pridėta priedo 1–6, 16 ir 17 dalyse reikalaujama gamintojo instrukcija ir informacinis pranešimas vartotojams ir kitiems galutiniams naudotojams atitinkamoje valstybėje narėje lengvai suprantama kalba. Ta gamintojo instrukcija ir informacinis pranešimas, taip pat visas ženklinimas turi būti aiškūs, suprantami ir įskaitomi.“;

14) 8 straipsnis papildomas 10 dalimi:

„10. Pateikdami rinkai C5 arba C6 klasės UAS arba C5 klasės pagalbinį įrenginį, gamintojai informuoja valstybės narės, kurioje yra jų pagrindinė verslo vieta, rinkos priežiūros instituciją.“;

15) 9 straipsnio 2 dalies pirmos dvi pastraipos pakeičiamos taip:

„2. Prieš tiekdamas gaminį rinkai, platintojas patikrina, ar gaminys paženklintas CE ženklu, taip pat, jei reikia, bepiločio orlaivio klasės identifikavimo ženklu ir garso galios lygio ženklu, ar prie gaminio pridėti 6 straipsnio 7 ir 8 dalyse nurodyti dokumentai ir ar gamintojas ir importuotojas laikosi 6 straipsnio 5 ir 6 dalyse ir 8 straipsnio 3 dalyje nustatytų reikalavimų.

Platintojas užtikrina, kad prie gaminio būtų pridėta priedo 1–6, 16 ir 17 dalyse reikalaujama gamintojo instrukcija ir informacinis pranešimas vartotojams ir kitiems galutiniams naudotojams atitinkamoje valstybėje narėje lengvai suprantama kalba. Ta gamintojo instrukcija ir informacinis pranešimas, taip pat visas ženklinimas turi būti aiškūs, suprantami ir įskaitomi.“;

16) 12 straipsnis pakeičiamas taip:

„Daroma prielaida, kad gaminys, atitinkantis darniuosius standartus ar jų dalis, kurių nuorodos yra paskelbtos *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, atitinka reikalavimus, kuriuos apima minėti standartai arba jų dalys ir kurie yra nustatyti priedo 1–6, 16 ir 17 dalyse.“;

17) 13 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Gamintojas, taikydamas kurią nors iš toliau nurodytų procedūrų, atlieka gaminio atitikties vertinimą, kad nustatytų, ar jis atitinka priedo 1–6, 16 ir 17 dalyse nustatytus reikalavimus. Atliekant atitikties vertinimą atsižvelgiama į visas numatytas ir numanomas naudojimo sąlygas.“;

18) 13 straipsnio 2 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) vertinant gaminio atitiktį priedo 1, 5, 6, 16 arba 17 dalyje nustatytiems reikalavimams – priedo 7 dalyje nustatyta gamybos vidaus kontrolė, jeigu atitiktį visiems reikalavimams, kurių atžvilgiu yra nustatyti darnieji standartai, kurių nuorodos yra paskelbtos *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, gamintojas užtikrina taikydamas tuos darniuosius standartus;“;

19) 14 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. 6 straipsnio 8 dalyje nurodytoje ES atitikties deklaracijoje nurodoma, kad buvo įrodyta gaminio atitiktis priedo 1–6, 16 ir 17 dalyse nustatytiems reikalavimams, ir, jeigu tai UAS, jos klasė.“;

20) 16 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Bepilotis orlaivis arba, kai taikoma, kiekvienas C5 klasės pagalbinių įrenginių rinkinio įrenginys ir jų pakuotė paženklinami bepiločio orlaivio identifikavimo ženklu taip, kad tas ženklas būtų matomas, įskaitomas ir neištrinamas, o jo aukštis turi būti ne mažesnis kaip 5 mm. Gaminį draudžiama ženklinti ženklais, žymenimis ar užrašais, dėl kurių trečiosios šalys galėtų klaidingai suprasti klasės identifikavimo ženklo reikšmę arba formą.“;

21) 17 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Techniniuose dokumentuose pateikiami visi reikiami duomenys ir informacija apie gamintojo naudotas priemones, kuriomis siekiama užtikrinti, kad gaminys atitiktų priedo 1–6, 16 ir 17 dalyse nustatytus reikalavimams. Juose pateikiami bent priedo 10 dalyje nustatyti elementai.“;

22) 17 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Jei techniniai dokumentai neatitinka šio straipsnio 1, 2 arba 3 dalies, rinkos priežiūros institucija gali paprašyti gamintojo arba importuotojo pasirūpinti, kad jai priimtina įstaiga gamintojo arba importuotojo lėšomis per nustatytą laikotarpį atliktų bandymus, kad būtų galima patikrinti gaminio atitiktį jam taikomiems priedo 1–6, 16 ir 17 dalių reikalavimams.“;

23) 30 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Jei notifikuotoji įstaiga nustato, kad gamintojas neįvykdė priedo 1–6, 16 ir 17 dalyse arba atitinkamuose darniuosiuose standartuose ar kitose techninėse specifikacijose nustatytų reikalavimų, ji reikalauja, kad tas gamintojas imtųsi tinkamų taisomųjų priemonių, ir neišduoda ES tipo tyrimo sertifikato arba kokybės sistemos patvirtinimo.“;

24) 36 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„1. Jeigu vienos valstybės narės rinkos priežiūros institucijos turi pakankamą priežastį manyti, kad gaminys kelia pavojų žmonių sveikatai ar saugai arba kitų su viešojo intereso apsauga susijusių aspektų, patenkančių į šio skyriaus taikymo sritį, požiūriu, jos atlieka su atitinkamu gaminiu susijusį vertinimą, apimantį visus taikomus reikalavimus, nustatytus šiame skyriuje. Atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai prireikus tuo tikslu bendradarbiauja su rinkos priežiūros institucijomis.“;

25) III skyriaus pavadinimas pakeičiamas taip:

„Reikalavimai UAS, naudojamoms pagal sertifikuotą arba specialiąją kategoriją, išskyrus kai naudojama pateikus deklaraciją“;

26) 40 straipsnis pakeičiamas taip:

„40 straipsnis

Reikalavimai UAS, naudojamoms pagal sertifikuotą arba specialiąją kategoriją, išskyrus kai naudojama pateikus deklaraciją.

1. UAS projektavimas, gamyba ir priežiūra sertifikuojami, jei UAS atitinka bet kurią iš šių sąlygų:

   a) jos matmenys yra ne mažesni kaip 3 m ir ji suprojektuota naudoti virš žmonių sambūrių;

   b) ji suprojektuota žmonėms skraidinti;

   c) ji suprojektuota pavojingiesiems kroviniams gabenti ir siekiant avarijos atveju sumažinti riziką trečiosioms šalims turi būti užtikrintas jos didelis patikimumas;

   d) ji skirta naudoti specialiosios kategorijos veiklai, apibrėžtai Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 5 straipsnyje, vykdyti ir atlikus Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 11 straipsnyje nustatytą rizikos vertinimą kompetentingos institucijos išduotame naudojimo leidime nurodoma, kad naudojimo rizika gali būti tinkamai sumažinta tik atlikus UAS sertifikavimą.

2. UAS, kuriai taikomas sertifikavimo reikalavimas, turi atitikti Komisijos reglamentuose (ES) Nr. 748/2012, (ES) 2015/640 ir (ES) Nr. 1321/2014 nustatytus taikytinus reikalavimus.

3. Jei sertifikavimo reikalavimas pagal 1 dalį UAS netaikomas, specialiosios kategorijos veiklai vykdyti naudojamos UAS techninės galimybės turi atitikti kompetentingos institucijos išduotame naudojimo leidime arba lengvosios UAS naudotojo pažymėjime (angl. *Light UAS Operator Certificate*, LUC) pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 priedo C dalį nustatytas technines galimybes.

4. Visos UAS, jei jos nėra privačiai sukonstruotos ir jei joms netaikomas registracijos pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 14 straipsnį reikalavimas, turi būti pažymėtos unikaliu serijos numeriu, atitinkančiu standartą ANSI/CTA-2063-A-2019, *Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers*, 2019 m.

5. Kiekviename bepiločiame orlaivyje, skirtame naudoti pagal specialiąją kategoriją mažesniame nei 120 metrų aukštyje, turi būti įrengta nuotolinio identifikavimo sistema, užtikrinanti galimybę:

   a) įkelti pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 14 straipsnį reikalaujamą UAS naudotojo registracijos numerį ir bet kurį papildomą registracijos sistemos pateiktą numerį. Sistema turi patikrinti visos ženklų eilutės, kurią UAS naudotojas pateikė registracijos metu, vientisumą. Jei aptinkamas nenuoseklumas, UAS turi naudotojui pateikti pranešimą apie klaidą;

   b) visą skrydžio laiką realiuoju laiku periodiškai siųsti bent toliau nurodytus duomenis taip, kad juos būtų galima priimti esamais nešiojamaisiais prietaisais:

      i) UAS naudotojo registracijos numerį ir valstybės narės registracijos proceso metu suteiktą patikros kodą, nebent a punkte nustatyto nuoseklumo patikrinimo rezultatas yra neigiamas;

      ii) unikalų bepiločio orlaivio serijos numerį, atitinkantį 4 dalies reikalavimus, arba, jei bepilotis orlaivis yra privačiai sukonstruotas, unikalų priedo 6 dalyje nustatytą priedėlio serijos numerį;

      iii) laiko žymą, bepiločio orlaivio geografinę padėtį ir jo aukštį virš paviršiaus arba pakilimo vietos;

iv) bepiločio orlaivio kursą, išmatuotą laikrodžio rodyklės judėjimo kryptimi nuo tikrosios šiaurės krypties, ir greitį žemės atžvilgiu;

v) nuotolinio piloto geografinę padėtį;

vi) nuorodą, ar UAS yra avarinės būsenos;

c) sumažinti galimybę klastoti tiesioginio nuotolinio identifikavimo sistemos funkcijas.“;

27) Deleguotojo reglamento (ES) 2019/945 priedas pakeičiamas šio reglamento priedu.

2 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2020 m. balandžio 27 d.

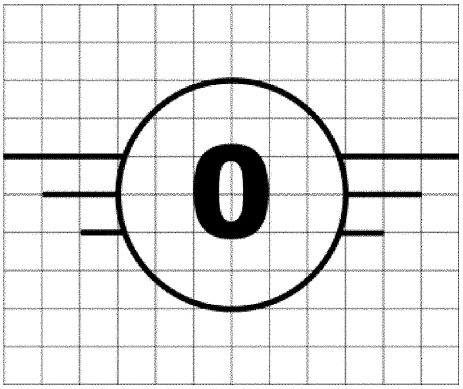
Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

PRIEDAS

1 DALIS

C0 klasės bepiločio orlaivio sistemai keliami reikalavimai

C0 klasės UAS paženklinama šiuo klasės identifikavimo ženklu ant bepiločio orlaivio:



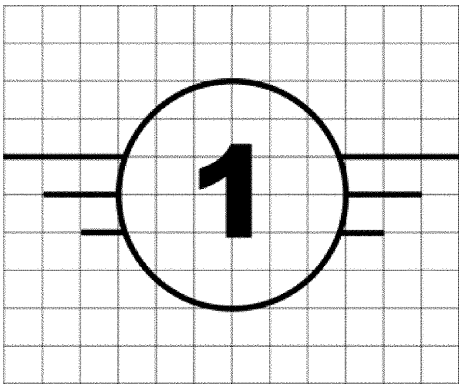
C0 klasės UAS turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. maksimali kilimo masė turi būti mažesnė kaip 250 g, įskaitant krovinį;
2. horizontaliojo skrydžio greitis turi būti ne didesnis kaip 19 m/s;
3. didžiausias pasiekiamas aukštis turi būti apribotas iki 120 m virš pakilimo vietos;
4. jos eksploatacinės savybės, susijusios su stabilumu, manevringumu ir valdymo ir kontrolės ryšiu, turi būti tokios, kad nuotolinis pilotas pagal gamintojo instrukciją galėtų saugiai ją valdyti visomis numatomomis jos naudojimo sąlygomis, įskaitant atvejus, kai sugenda viena arba, jei taikytina, daugiau sistemų;
5. ji turi būti suprojektuota ir sukonstruota taip, kad žmonių sužeidimai, kurie galėtų būti patirti naudojant UAS, būtų kuo mažesni, turi būti vengiama aštrių briaunų, nebent tai techniškai neišvengiama laikantis gerosios projektavimo ir gamybos praktikos. Jei naudojami oro sraigtai, bepilotis orlaivis turi būti suprojektuotas taip, kad sužeidimai, kuriuos galėtų sukelti oro sraigto mentės, būtų kuo mažesni;
6. ji turi būti varoma tik elektra;
7. jei yra įdiegtas sekamasis režimas, įjungus šią funkciją bepilotis orlaivis turi laikytis nuo nuotolinio piloto ne didesniu kaip 50 m atstumu ir užtikrinti nuotoliniam pilotui galimybę perimti valdymą;
8. ji turi būti pateikiama rinkai su gamintojo instrukcija, kurioje būtų:
   a) nurodytos bepiločio orlaivio charakteristikos (bet nebūtinai apsiribojant tik šiomis):
      — bepiločio orlaivio klasė,
      — bepiločio orlaivio masė (pateikiamas standartinės konfigūracijos aprašymas) ir maksimali kilimo masė,
      — bendrosios leidžiamo krovinio charakteristikos, nurodant jo masę, sąsajas su bepiločiu orlaiviu ir kitus galimus apribojimus,
      — bepiločio orlaivio nuotolinio valdymo techninė ir programinė įranga ir
      — bepiločio orlaivio veikimo nutrūkus valdymo ir kontrolės ryšiui aprašymas;
   b) aiškūs naudojimo nurodymai;
   c) naudojimo apribojimai (įskaitant, bet ne tik, meteorologines sąlygas ir skrydžius dieną ir (arba) naktį) ir
   d) atitinkamas visų pavojų, susijusių su UAS naudojimu, aprašymas, pritaikytas prie naudotojo amžiaus;
9. prie jos turi būti pridėtas Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (EASA) informacinis pranešimas, kuriame būtų nurodyti pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2019/947 taikomi apribojimai ir pareigos;
10. 4, 5 ir 6 punktai netaikomi UAS, kurios yra žaislai, apibrėžti Direktyvoje 2009/48/EB dėl žaislų saugos.

2 DALIS

C1 klasės bepiločio orlaivio sistemai keliami reikalavimai

C1 klasės UAS paženklinama šiuo klasės identifikavimo ženklu ant bepiločio orlaivio:



C1 klasės UAS turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. ji turi būti pagaminta iš tokių medžiagų ir jos eksploatacinės ir fizinės savybės turi būti tokios, kad būtų užtikrinta, jog galutiniu greičiu atsitrenkus į žmogaus galvą jai perduodamas energijos kiekis būtų mažesnis kaip 80 J, arba maksimali kilimo masė turi būti mažesnė kaip 900 g, įskaitant krovinį;

2. horizontaliojo skrydžio greitis turi būti ne didesnis kaip 19 m/s;

3. didžiausias pasiekiamas aukštis virš pakilimo vietos turi būti apribotas iki 120 m arba turi būti įdiegta sistema, ribojanti pirmiau nurodytą aukštį virš paviršiaus arba pakilimo vietos iki 120 m arba nuotolinio piloto pasirenkamos vertės. Jeigu naudojama pasirenkama vertė, skrydžio metu nuotoliniam pilotui turi būti teikiama aiški informacija apie bepiločio orlaivio aukštį virš paviršiaus arba pakilimo vietos;

4. jos eksploatacinės savybės, susijusios su stabilumu, manevringumu ir valdymo ir kontrolės ryšiu, turi būti tokios, kad pakankamai kompetentingas nuotolinis pilotas, kaip apibrėžta Įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/947, pagal gamintojo instrukciją galėtų saugiai ją valdyti visomis numatomomis jos naudojimo sąlygomis, įskaitant atvejus, kai sugenda viena arba, jei taikytina, daugiau sistemų;

5. turi būti užtikrintas būtinasis bepiločio orlaivio mechaninis stiprumas, įskaitant būtiną stiprumo atsargą, ir, jei taikytina, užtikrintas gebėjimas išlaikyti bet kokį įtempį, veikiantį naudojamą UAS, išvengiant lūžimo arba deformacijos, dėl kurių sumažėtų bepiločio orlaivio skrydžio sauga;

6. ji turi būti suprojektuota ir sukonstruota taip, kad žmonių sužeidimai, kurie galėtų būti patirti naudojant UAS, būtų kuo mažesni, turi būti vengiama aštrių bepiločio orlaivio briaunų, nebent tai techniškai neišvengiama laikantis gerosios projektavimo ir gamybos praktikos. Jei naudojami oro sraigtai, bepilotis orlaivis turi būti suprojektuotas taip, kad sužeidimai, kuriuos galėtų sukelti oro sraigto mentės, būtų kuo mažesni;

7. nutrūkus valdymo ir kontrolės ryšiui turi būti taikomas patikimas iš anksto žinomas metodas, kuriuo būtų atkuriamas bepiločio orlaivio valdymo ir kontrolės ryšys arba, jei tai nepavyksta, bepiločio orlaivio skrydis užbaigiamas taip, kad būtų sumažintas poveikis trečiosioms šalims ore ir ant žemės;

8. jeigu tai ne bepilotis orlaivis su nejudamuoju sparnu, pagal 13 dalį nustatytas garantuotasis A svertinis garso galios lygis L_{WA} turi neviršyti 15 dalyje nustatytų lygių;

9. jeigu tai ne bepilotis orlaivis su nejudamuoju sparnu, pagal 14 dalies reikalavimus ant bepiločio orlaivio ir (arba) jo pakuotės turi būti nurodytas garantuotasis A svertinis garso galios lygis;

10. ji turi būti varoma tik elektra;

11. ji turi būti pažymėta unikaliu serijos numeriu, atitinkančiu standartą ANSI/CTA-2063-A-2019, *Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers*, 2019 m.;

12. joje turi būti įdiegtas tiesioginio nuotolinio identifikavimo įtaisas, kuris:

    a) užtikrintų galimybę įkelti pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 14 straipsnį reikalaujamą UAS naudotojo registracijos numerį ir papildomą registracijos sistemos pateiktą numerį. Sistema turi patikrinti visos ženklų eilutės, kurią UAS naudotojas pateikė registracijos metu, vientisumą. Jei aptinkamas nenuoseklumas, UAS turi naudotojui pateikti pranešimą apie klaidą;

    b) realiuoju laiku visą skrydžio laiką užtikrintų, kad iš bepiločio orlaivio pagal atvirą dokumentais patvirtintą duomenų perdavimo protokolą periodiškai būtų tiesiogiai perduodami bent toliau nurodyti duomenys, kuriuos tame ryšio diapazone galėtų tiesiogiai priimti esami nešiojamieji prietaisai:

        i UAS naudotojo registracijos numeris ir registracijos valstybės narės registracijos proceso metu suteiktas patikros kodas, nebent a punkte nustatyto nuoseklumo patikrinimo rezultatas yra neigiamas;

        ii unikalus fizinis bepiločio orlaivio serijos numeris, atitinkantis 11 punktą;

        iii laiko žyma, bepiločio orlaivio geografinė padėtis ir jo aukštis virš paviršiaus arba pakilimo vietos;

        iv bepiločio orlaivio kursas, išmatuotas laikrodžio rodyklės judėjimo kryptimi nuo tikrosios šiaurės krypties, ir greitis žemės atžvilgiu;

        v nuotolinio piloto geografinė padėtis arba, jeigu ji nežinoma, pakilimo vietos geografinė padėtis ir

        vi nuoroda, ar UAS yra avarinės būsenos;

    c) sumažintų galimybę klastoti tiesioginio nuotolinio identifikavimo sistemos funkcijas;

13. joje būtų įdiegta geografinio orientavimo funkcija, kuri užtikrintų:

    a) sąsają duomenims su informacija apie oro erdvės ribas, susijusias su bepiločio orlaivio padėtimi ir aukščiu, nustatytas pagal UAS geografines zonas, kaip apibrėžta Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 15 straipsnyje, įkelti ir atnaujinti, užtikrinančią, kad tų duomenų įkėlimo arba atnaujinimo procesas nepablogintų jų vientisumo ir nesumažintų patikimumo;

    b) nuotolinio piloto įspėjimą apie nustatytą galimą oro erdvės ribų pažeidimą ir

    c) nuotolinio piloto informavimą apie bepiločio orlaivio būklę ir įspėtų, kai jo padėties nustatymo arba navigacijos sistemos negali užtikrinti tinkamo geografinio orientavimo sistemos veikimo;

14. jeigu bepiločiame orlaivyje yra įdiegta funkcija, ribojanti jo galimybę patekti į tam tikras oro erdvės zonas arba dalis, ši funkcija turi veikti taip, kad būtų užtikrinta sklandi jos sąveika su bepiločio orlaivio skrydžio valdymo sistema, neigiamai nepaveikiant skrydžio saugos. Be to, nuotolinis pilotas turi būti aiškiai informuojamas apie atvejus, kai ši funkcija neleidžia bepiločiam orlaiviui patekti į minėtas oro erdvės zonas arba dalis;

15. UAS turi aiškiai įspėti nuotolinį pilotą, kai bepiločio orlaivio arba jo valdymo bloko baterija išsenka iki žemo lygio, kad nuotolinis pilotas turėtų pakankamai laiko saugiai nutupdyti bepilotį orlaivį;

16. joje turi būti įrengti:

    a) žiburiai bepiločiam orlaiviui kontroliuoti ir

    b) bent vienas žalias mirksintis žiburys bepiločio orlaivio matomumui naktį užtikrinti, kad asmuo ant žemės galėtų atskirti bepilotį orlaivį nuo pilotuojamų orlaivių;

17. jei yra įdiegtas sekamasis režimas, įjungus šią funkciją bepilotis orlaivis turi laikytis nuo nuotolinio piloto ne didesniu kaip 50 m atstumu ir užtikrinti nuotoliniam pilotui galimybę perimti valdymą;

18. ji turi būti pateikiama rinkai su gamintojo instrukcija, kurioje būtų:

    a) nurodytos bepiločio orlaivio charakteristikos (bet nebūtinai apsiribojant tik šiomis):

        — bepiločio orlaivio klasė,

        — bepiločio orlaivio masė (pateikiamas standartinės konfigūracijos aprašymas) ir maksimali kilimo masė,

— bendrosios leidžiamo krovinio charakteristikos, nurodant jo masę, sąsajas su bepiločiu orlaiviu ir kitus galimus apribojimus,

— bepiločio orlaivio nuotolinio valdymo techninė ir programinė įranga,

— UAS naudotojo registracijos numerio įkėlimo į nuotolinio identifikavimo sistemą procedūros,

— nuoroda į duomenų perdavimo protokolą, taikomą tiesioginio nuotolinio identifikavimo sistemos signalui skleisti,

— garso galios lygis ir

— bepiločio orlaivio veikimo nutrūkus duomenų perdavimo ryšiui aprašymas ir bepiločio orlaivio valdymo ir kontrolės ryšio atkūrimo būdas;

—

b) aiškūs naudojimo nurodymai;

c) oro erdvės apribojimų įkėlimo į geografinio orientavimo funkciją procedūra;

d) techninės priežiūros nurodymai;

e) nesklandumų šalinimo procedūros;

f) naudojimo apribojimai (įskaitant, bet ne tik, meteorologines sąlygas ir skrydžius dieną ir (arba) naktį) ir

g) atitinkamas visų pavojų, susijusių su UAS naudojimu, aprašymas;

19. prie jos turi būti pridėtas EASA informacinis pranešimas, kuriame būtų nurodyti pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2019/947 taikomi apribojimai ir pareigos;

20. jei joje įrengta tinklinė nuotolinio identifikavimo sistema, ji turi:

a) realiuoju laiku visą skrydžio laiką užtikrinti galimybę iš bepiločio orlaivio pagal atvirą dokumentais patvirtintą duomenų perdavimo protokolą periodiškai tiesiogiai perduoti bent toliau nurodytus duomenis, kuriuos būtų galima gauti per tinklą:

i UAS naudotojo registracijos numerį ir registracijos valstybės narės registracijos proceso metu suteiktą patikros kodą, nebent a punkte nustatyto nuoseklumo patikrinimo rezultatas yra neigiamas;

ii unikalų bepiločio orlaivio serijos numerį, atitinkantį 11 punktą;

iii laiko žymą, bepiločio orlaivio geografinę padėtį ir jo aukštį virš paviršiaus arba pakilimo vietos;

iv bepiločio orlaivio kursą, išmatuotą laikrodžio rodyklės judėjimo kryptimi nuo tikrosios šiaurės krypties, ir greitį žemės atžvilgiu;

v nuotolinio piloto geografinę padėtį arba, jeigu ji nežinoma, pakilimo vietos geografinę padėtį ir

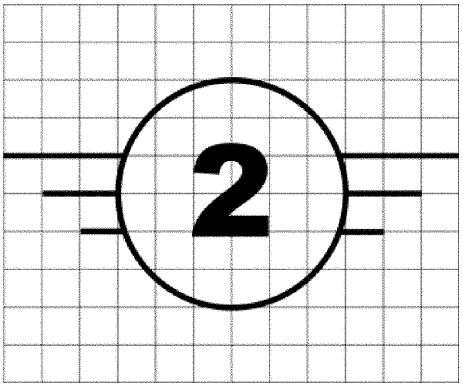
vi nuorodą, ar UAS yra avarinės būsenos;

b) sumažinti galimybę klastoti tiesioginio nuotolinio identifikavimo sistemos funkcijas.

3 DALIS

C2 klasės bepiločio orlaivio sistemai keliami reikalavimai

C2 klasės UAS paženklinama šiuo klasės identifikavimo ženklu ant bepiločio orlaivio:



C2 klasės UAS turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. maksimali kilimo masė turi būti mažesnė kaip 4 kg, įskaitant krovinį;

2. didžiausias pasiekiamas aukštis virš pakilimo vietos turi būti apribotas iki 120 m arba turi būti įdiegta sistema, ribojanti pirmiau nurodytą aukštį virš paviršiaus arba pakilimo vietos iki 120 m arba nuotolinio piloto pasirenkamos vertės. Jeigu naudojama pasirenkama vertė, skrydžio metu nuotoliniam pilotui turi būti teikiama aiški informacija apie bepiločio orlaivio aukštį virš paviršiaus arba pakilimo vietos;

3. jos eksploatacinės savybės, susijusios su stabilumu, manevringumu ir valdymo ir kontrolės ryšiu, turi būti tokios, kad pakankamai kompetentingas nuotolinis pilotas, kaip apibrėžta Įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/947, pagal gamintojo instrukciją galėtų saugiai ją valdyti visomis numatomomis jos naudojimo sąlygomis, įskaitant atvejus, kai sugenda viena arba, jei taikytina, daugiau sistemų;

4. turi būti užtikrintas būtinasis bepiločio orlaivio mechaninis stiprumas, įskaitant būtiną stiprumo atsargą, ir, jei taikytina, užtikrintas gebėjimas išlaikyti bet kokį įtempį, veikiantį naudojamą UAS, išvengiant lūžimo arba deformacijos, dėl kurių sumažėtų bepiločio orlaivio skrydžio sauga;

5. pririšamojo bepiločio orlaivio ištempto lyno ilgis turi būti mažesnis kaip 50 m, o mechaninis stiprumas turi būti:

   a) sunkesnio už orą orlaivio – ne mažiau kaip 10 kartų didesnis už tokio orlaivio svorį, esant didžiausiajai masei;

   b) lengvesnio už orą orlaivio – ne mažiau kaip keturis kartus didesnis už jėgą, veikiančią esant didžiausiajai statinei traukai ir didžiausiojo leidžiamojo vėjo greičio skrydžio metu sukuriamai aerodinaminei jėgai;

6. ji turi būti suprojektuota ir sukonstruota taip, kad žmonių sužeidimai, kurie galėtų būti patirti naudojant UAS, būtų kuo mažesni, turi būti vengiama aštrių bepiločio orlaivio briaunų, nebent tai techniškai neišvengiama laikantis gerosios projektavimo ir gamybos praktikos. Jei naudojami oro sraigtai, bepilotis orlaivis turi būti suprojektuotas taip, kad sužeidimai, kuriuos galėtų sukelti oro sraigto mentės, būtų kuo mažesni;

7. jei bepilotis orlaivis ne pririšamasis, nutrūkus valdymo ir kontrolės ryšiui turi būti taikomas patikimas iš anksto žinomas metodas, kuriuo būtų atkuriamas bepiločio orlaivio valdymo ir kontrolės ryšys arba, jei tai nepavyksta, bepiločio orlaivio skrydis užbaigiamas taip, kad būtų sumažintas poveikis trečiosioms šalims ore ir ant žemės;

8. jei bepilotis orlaivis ne pririšamasis, turi būti įdiegta valdymo ir kontrolės ryšio linija, apsaugota nuo neteisėtos prieigos prie valdymo ir kontrolės funkcijų;

9. jeigu tai ne bepilotis orlaivis su nejudamuoju sparnu, turi būti įdiegtas mažo greičio režimas, kurį pilotas galėtų pasirinkti ir kuriuo veikdamas bepilotis orlaivis galėtų skristi ne didesniu kaip 3 m/s greičiu žemės atžvilgiu;

10. jeigu tai ne bepilotis orlaivis su nejudamuoju sparnu, pagal 13 dalį nustatytas garantuotasis A svertinis garso galios lygis L_{WA} turi neviršyti 15 dalyje nustatytų lygių;

11. jeigu tai ne bepilotis orlaivis su nejudamuoju sparnu, pagal 14 dalies reikalavimus ant bepiločio orlaivio ir (arba) jo pakuotės turi būti nurodytas garantuotasis A svertinis garso galios lygis;

12. ji turi būti varoma tik elektra;

13. ji turi būti pažymėta unikaliu serijos numeriu, atitinkančiu standartą ANSI/CTA-2063-A-2019, *Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers*, 2019 m.;

14. joje turi būti įdiegtas tiesioginio nuotolinio identifikavimo įtaisas, kuris:

   a) užtikrintų galimybę įkelti pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 14 straipsnį reikalaujamą UAS naudotojo registracijos numerį ir papildomą registracijos sistemos pateiktą numerį. Sistema turi patikrinti visos ženklų eilutės, kurią UAS naudotojas pateikė registracijos metu, vientisumą. Jei aptinkamas nenuoseklumas, UAS turi naudotojui pateikti pranešimą apie klaidą;

   b) realiuoju laiku visą skrydžio laiką užtikrintų, kad iš bepiločio orlaivio pagal atvirą dokumentais patvirtintą duomenų perdavimo protokolą periodiškai būtų tiesiogiai perduodami bent toliau nurodyti duomenys, kuriuos tame ryšio diapazone galėtų tiesiogiai priimti esami nešiojamieji prietaisai:

      i UAS naudotojo registracijos numeris ir valstybės narės registracijos proceso metu suteiktas patikros kodas, nebent a punkte nustatyto nuoseklumo patikrinimo rezultatas yra neigiamas;

      ii unikalus bepiločio orlaivio serijos numeris, atitinkantis 13 punktą;

iii laiko žyma, bepiločio orlaivio geografinė padėtis ir jo aukštis virš paviršiaus arba pakilimo vietos;

iv bepiločio orlaivio kursas, išmatuotas laikrodžio rodyklės judėjimo kryptimi nuo tikrosios šiaurės krypties, ir greitis žemės atžvilgiu;

v nuotolinio piloto geografinė padėtis arba, jeigu ji nežinoma, pakilimo vietos geografinė padėtis ir

vi nuoroda, ar UAS yra avarinės būsenos;

c) sumažintų galimybę klastoti tiesioginio nuotolinio identifikavimo sistemos funkcijas;

15. joje turi būti įdiegta geografinio orientavimo funkcija, kuri užtikrintų:

a) sąsają duomenims su informacija apie oro erdvės ribas, susijusias su bepiločio orlaivio padėtimi ir aukščiu, nustatytas pagal UAS geografines zonas, kaip apibrėžta Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 15 straipsnyje, įkelti ir atnaujinti, užtikrinančią, kad šių duomenų įkėlimo arba atnaujinimo procesas nepablogintų jų vientisumo ir nesumažintų patikimumo;

b) nuotolinio piloto įspėjimą apie nustatytą galimą oro erdvės ribų pažeidimą ir

c) nuotolinio piloto informavimą apie bepiločio orlaivio būklę ir įspėtų, kai jo padėties nustatymo arba navigacijos sistemos negali užtikrinti tinkamo geografinio orientavimo sistemos veikimo;

16. jeigu bepiločiame orlaivyje yra įdiegta funkcija, ribojanti jo galimybę patekti į tam tikras oro erdvės zonas arba dalis, ši funkcija turi veikti taip, kad būtų užtikrinta sklandi jos sąveika su bepiločio orlaivio skrydžio valdymo sistema, neigiamai nepaveikiant skrydžio saugos. Be to, nuotolinis pilotas turi būti aiškiai informuojamas apie atvejus, kai ši funkcija neleidžia bepiločiam orlaiviui patekti į minėtas oro erdvės zonas arba dalis;

17. UAS turi aiškiai įspėti nuotolinį pilotą, kai bepiločio orlaivio arba jo valdymo bloko baterija išsenka iki žemo lygio, kad nuotolinis pilotas turėtų pakankamai laiko saugiai nutupdyti bepilotį orlaivį;

18. joje turi būti įrengti:

a) žiburiai bepiločiam orlaiviui kontroliuoti ir

b) bent vienas žalias mirksintis žiburys bepiločio orlaivio matomumui naktį užtikrinti, kad asmuo ant žemės galėtų atskirti bepilotį orlaivį nuo pilotuojamų orlaivių;

19. ji turi būti pateikiama rinkai su gamintojo instrukcija, kurioje būtų:

a) nurodytos bepiločio orlaivio charakteristikos (bet nebūtinai apsiribojant tik šiomis):

— bepiločio orlaivio klasė,

— bepiločio orlaivio masė (pateikiamas standartinės konfigūracijos aprašymas) ir maksimali kilimo masė,

— bendrosios leidžiamo krovinio charakteristikos, nurodant jo masę, sąsajas su bepiločiu orlaiviu ir kitus galimus apribojimus,

— bepiločio orlaivio nuotolinio valdymo techninė ir programinė įranga

— UAS naudotojo registracijos numerio įkėlimo į nuotolinio identifikavimo sistemą procedūros,

— nuoroda į duomenų perdavimo protokolą, taikomą tiesioginio nuotolinio identifikavimo sistemos signalui skleisti,

— garso galios lygis ir

— bepiločio orlaivio veikimo nutrūkus valdymo ir kontrolės ryšiui ir bepiločio orlaivio valdymo ir kontrolės ryšio atkūrimo būdo aprašymas ir

—

b) aiškūs naudojimo nurodymai;

c) oro erdvės apribojimų įkėlimo į geografinio orientavimo funkciją procedūra;

d) techninės priežiūros nurodymai;

e) nesklandumų šalinimo procedūros;

f) naudojimo apribojimai (įskaitant, bet ne tik, meteorologines sąlygas ir skrydžius dieną ir (arba) naktį) ir

g) atitinkamas visų pavojų, susijusių su UAS naudojimu, aprašymas;

20. prie jos turi būti pridėtas EASA informacinis pranešimas, kuriame būtų nurodyti pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2019/947 taikomi apribojimai ir pareigos;

21. jei joje įrengta tinklinė nuotolinio identifikavimo sistema, ji turi:

a) realiuoju laiku visą skrydžio laiką užtikrinti, kad iš bepiločio orlaivio pagal atvirą dokumentais patvirtintą duomenų perdavimo protokolą periodiškai būtų tiesiogiai perduodami bent toliau nurodyti duomenys, kuriuos būtų galima gauti per tinklą:

i UAS naudotojo registracijos numeris ir registracijos valstybės narės registracijos proceso metu suteiktas patikros kodas, nebent 14 punkto a papunktyje nustatyto nuoseklumo patikrinimo rezultatas yra neigiamas;

ii unikalus fizinis bepiločio orlaivio serijos numeris, atitinkantis 13 punktą;

iii laiko žyma, bepiločio orlaivio geografinė padėtis ir jo aukštis virš paviršiaus arba pakilimo vietos;

iv bepiločio orlaivio kursas, išmatuotas laikrodžio rodyklės judėjimo kryptimi nuo tikrosios šiaurės krypties, ir greitis žemės atžvilgiu;

v nuotolinio piloto geografinė padėtis arba, jeigu ji nežinoma, pakilimo vietos geografinė padėtis ir

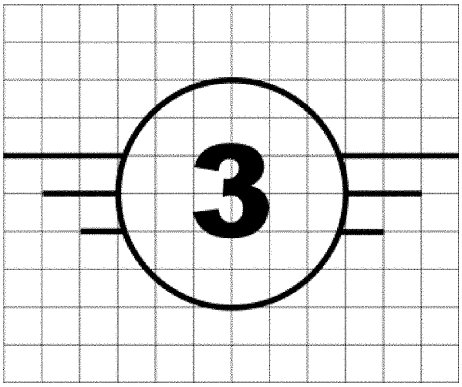
vi nuoroda, ar UAS yra avarinės būsenos;

b) sumažinti galimybę klastoti tiesioginio nuotolinio identifikavimo sistemos funkcijas.

4 DALIS

C3 klasės bepiločio orlaivio sistemai keliami reikalavimai

C3 klasės UAS paženklinama šiuo klasės identifikavimo ženklu ant bepiločio orlaivio:



C3 klasės UAS turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. maksimali kilimo masė turi būti mažesnė kaip 25 kg, įskaitant krovinį, o didžiausias būdingas matmuo – mažesnis kaip 3 m;

2. didžiausias pasiekiamas aukštis virš pakilimo vietos turi būti apribotas iki 120 m arba turi būti įdiegta sistema, ribojanti pirmiau nurodytą aukštį virš paviršiaus arba pakilimo vietos iki 120 m arba nuotolinio piloto pasirenkamos vertės. Jeigu naudojama pasirenkama vertė, skrydžio metu nuotoliniam pilotui turi būti teikiama aiški informacija apie bepiločio orlaivio aukštį virš paviršiaus arba pakilimo vietos;

3. jos eksploatacinės savybės, susijusios su stabilumu, manevringumu ir valdymo ir kontrolės ryšiu, turi būti tokios, kad pakankamai kompetentingas nuotolinis pilotas, kaip apibrėžta Įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/947, pagal gamintojo instrukciją galėtų saugiai ją valdyti visomis numatomomis jos naudojimo sąlygomis, įskaitant atvejus, kai sugenda viena arba, jei taikytina, daugiau sistemų;

4. pririšamojo bepiločio orlaivio ištempto lyno ilgis būti ne didesnis kaip 50 m, o mechaninis stiprumas turi būti:

   a) sunkesnio už orą orlaivio – ne mažiau kaip 10 kartų didesnis už tokio orlaivio svorį, esant didžiausiajai masei;

   b) lengvesnio už orą orlaivio – ne mažiau kaip keturis kartus didesnis už jėgą, veikiančią esant didžiausiajai statinei traukai ir didžiausiojo leidžiamojo vėjo greičio skrydžio metu sukuriamai aerodinaminei jėgai;

5. jei bepilotis orlaivis ne pririšamasis, nutrūkus valdymo ir kontrolės ryšiui turi būti taikomas patikimas iš anksto žinomas metodas, kuriuo būtų atkuriamas bepiločio orlaivio valdymo ir kontrolės ryšys arba, jei tai nepavyksta, bepiločio orlaivio skrydis užbaigiamas taip, kad būtų sumažintas poveikis trečiosioms šalims ore ir ant žemės;

6. jeigu tai ne bepilotis orlaivis su nejudamuoju sparnu, pagal 14 dalies reikalavimus ant bepiločio orlaivio ir (arba) jo pakuotės turi būti nurodytas pagal 13 dalį nustatytas garantuotasis A svertinis garso galios lygis L_{WA};

7. ji turi būti varoma tik elektra;

8. ji turi būti pažymėta unikaliu serijos numeriu, atitinkančiu standartą ANSI/CTA-2063-A-2019, *Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers*, 2019 m.;

9. jeigu tai ne pririšamasis bepilotis orlaivis, turi būti įdiegtas tiesioginio nuotolinio identifikavimo įtaisas, kuris:

   a) užtikrintų galimybę įkelti pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 14 straipsnį reikalaujamą UAS naudotojo registracijos numerį ir papildomą registracijos sistemos pateiktą numerį. Sistema turi patikrinti visos ženklų eilutės, kurią UAS naudotojas pateikė registracijos metu, vientisumą. Jei aptinkamas nenuoseklumas, UAS turi naudotojui pateikti pranešimą apie klaidą;

   b) realiuoju laiku visą skrydžio laiką užtikrintų, kad iš bepiločio orlaivio pagal atvirą dokumentais patvirtintą duomenų perdavimo protokolą periodiškai būtų tiesiogiai perduodami bent toliau nurodyti duomenys, kuriuos tame ryšio diapazone galėtų tiesiogiai priimti esami nešiojamieji prietaisai:

      i UAS naudotojo registracijos numeris ir valstybės narės registracijos proceso metu suteiktas patikros kodas, nebent a punkte nustatyto nuoseklumo patikrinimo rezultatas yra neigiamas;

      ii unikalus bepiločio orlaivio serijos numeris, atitinkantis 8 punktą;

      iii laiko žyma, bepiločio orlaivio geografinė padėtis ir jo aukštis virš paviršiaus arba pakilimo vietos;

      iv bepiločio orlaivio kursas, išmatuotas laikrodžio rodyklės judėjimo kryptimi nuo tikrosios šiaurės krypties, ir greitis žemės atžvilgiu;

      v nuotolinio piloto geografinė padėtis arba, jeigu ji nežinoma, pakilimo vietos geografinė padėtis ir

      vi nuoroda, ar UAS yra avarinės būsenos;

   c) sumažintų galimybę klastoti tiesioginio nuotolinio identifikavimo sistemos funkcijas;

10. joje būtų įdiegta geografinio orientavimo funkcija, kuri užtikrintų:

   a) sąsają duomenims su informacija apie oro erdvės ribas, susijusias su bepiločio orlaivio padėtimi ir aukščiu, nustatytas pagal UAS geografines zonas, kaip apibrėžta Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 15 straipsnyje, įkelti ir atnaujinti, užtikrinančią, kad šių duomenų įkėlimo arba atnaujinimo procesas nepablogintų jų vientisumo ir nesumažintų patikimumo;

   b) nuotolinio piloto įspėjimą apie nustatytą galimą oro erdvės ribų pažeidimą ir

   c) nuotolinio piloto informavimą apie bepiločio orlaivio būklę ir įspėtų, kai jo padėties nustatymo arba navigacijos sistemos negali užtikrinti tinkamo geografinio orientavimo sistemos veikimo;

11. jeigu bepiločiame orlaivyje yra įdiegta funkcija, ribojanti jo galimybę patekti į tam tikras oro erdvės zonas arba dalis, ši funkcija turi veikti taip, kad būtų užtikrinta sklandi jos sąveika su bepiločio orlaivio skrydžio valdymo sistema, neigiamai nepaveikiant skrydžio saugos. Be to, nuotolinis pilotas turi būti aiškiai informuojamas apie atvejus, kai ši funkcija neleidžia bepiločiam orlaiviui patekti į minėtas oro erdvės zonas arba dalis;

12. jei bepilotis orlaivis ne pririšamasis, turi būti įdiegta valdymo ir kontrolės ryšio linija, apsaugota nuo neteisėtos prieigos prie valdymo ir kontrolės funkcijų;

13. UAS turi aiškiai įspėti nuotolinį pilotą, kai bepiločio orlaivio arba jo valdymo bloko baterija išsenka iki žemo lygio, kad nuotolinis pilotas turėtų pakankamai laiko saugiai nutupdyti bepilotį orlaivį;

14. joje turi būti įrengti:

    a) žiburiai bepiločiam orlaiviui kontroliuoti ir

    b) bent vienas žalias mirksintis žiburys bepiločio orlaivio matomumui naktį užtikrinti, kad asmuo ant žemės galėtų atskirti bepilotį orlaivį nuo pilotuojamų orlaivių;

15. ji turi būti pateikiama rinkai su gamintojo instrukcija, kurioje būtų:

    a) nurodytos bepiločio orlaivio charakteristikos (bet nebūtinai apsiribojant tik šiomis):

        — bepiločio orlaivio klasė,

        — bepiločio orlaivio masė (pateikiamas standartinės konfigūracijos aprašymas) ir maksimali kilimo masė,

        — bendrosios leidžiamo krovinio charakteristikos, nurodant jo masę, sąsajas su bepiločiu orlaiviu ir kitus galimus apribojimus,

        — bepiločio orlaivio nuotolinio valdymo techninė ir programinė įranga,

        — UAS naudotojo registracijos numerio įkėlimo į nuotolinio identifikavimo sistemą procedūros,

        — nuoroda į duomenų perdavimo protokolą, taikomą tiesioginio nuotolinio identifikavimo sistemos signalui skleisti,

        — garso galios lygis,

        — bepiločio orlaivio veikimo nutrūkus valdymo ir kontrolės ryšiui ir bepiločio orlaivio valdymo ir kontrolės ryšio atkūrimo būdo aprašymas;

    b) aiškūs naudojimo nurodymai;

    c) oro erdvės apribojimų įkėlimo į geografinio orientavimo funkciją procedūra;

    d) techninės priežiūros nurodymai;

    e) nesklandumų šalinimo procedūros;

    f) naudojimo apribojimai (įskaitant, bet ne tik, meteorologines sąlygas ir skrydžius dieną ir (arba) naktį) ir

    g) atitinkamas visų pavojų, susijusių su UAS naudojimu, aprašymas;

16. prie jos turi būti pridėtas EASA informacinis pranešimas, kuriame būtų nurodyti pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2019/947 taikomi apribojimai ir pareigos;

17. jei joje įrengta tinklinė nuotolinio identifikavimo sistema, ji turi:

    a) realiuoju laiku visą skrydžio laiką užtikrinti, kad iš bepiločio orlaivio pagal atvirą dokumentais patvirtintą duomenų perdavimo protokolą periodiškai būtų tiesiogiai perduodami bent toliau nurodyti duomenys, kuriuos būtų galima gauti per tinklą:

        i. UAS naudotojo registracijos numeris ir registracijos valstybės narės registracijos proceso metu suteiktas patikros kodas, nebent 9 punkto a papunktyje nustatyto nuoseklumo patikrinimo rezultatas yra neigiamas;

        ii. unikalus bepiločio orlaivio serijos numeris, atitinkantis 8 punktą;

        iii. laiko žyma, bepiločio orlaivio geografinė padėtis ir jo aukštis virš paviršiaus arba pakilimo vietos;

        iv. bepiločio orlaivio kursas, išmatuotas laikrodžio rodyklės judėjimo kryptimi nuo tikrosios šiaurės krypties, ir greitis žemės atžvilgiu;

        v. nuotolinio piloto geografinė padėtis arba, jeigu ji nežinoma, pakilimo vietos geografinė padėtis ir

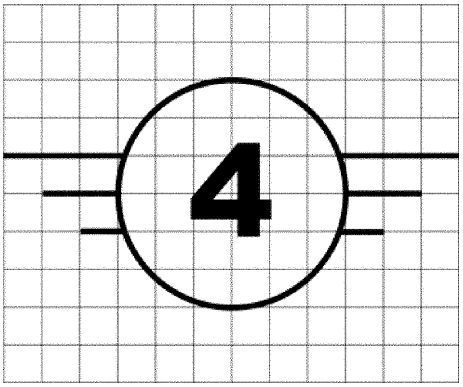
        vi. nuoroda, ar UAS yra avarinės būsenos;

    b) sumažinti galimybę klastoti tiesioginio nuotolinio identifikavimo sistemos funkcijas.

5 DALIS

C4 klasės bepiločio orlaivio sistemai keliami reikalavimai

C4 klasės UAS aiškiai paženklinama toliau nurodytu identifikavimo ženklu ant bepiločio orlaivio:



C4 klasės UAS turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. maksimali kilimo masė turi būti mažesnė kaip 25 kg, įskaitant krovinį;
2. ji turi būti saugiai valdoma ir manevruojama, kad nuotolinis pilotas pagal gamintojo instrukciją galėtų saugiai ją valdyti visomis numatomomis jos naudojimo sąlygomis, įskaitant atvejus, kai sugenda viena, arba, jei taikytina, daugiau sistemų;
3. joje neturi būti galima naudoti automatinio valdymo režimų, išskyrus tokius, kurie padeda stabilizuoti skrydį nedarydami tiesioginio poveikio trajektorijai ir valdyti bepilotį orlaivį nutrūkus ryšiui, jeigu yra iš anksto nustatyta fiksuota skrydžio valdymo priemonių vieta nutrūkus ryšiui;
4. ji turi būti pateikiama rinkai su gamintojo instrukcija, kurioje būtų:
   a) nurodytos bepiločio orlaivio charakteristikos (bet nebūtinai apsiribojant tik šiomis):
      — bepiločio orlaivio klasė,
      — bepiločio orlaivio masė (pateikiamas standartinės konfigūracijos aprašymas) ir maksimali kilimo masė,
      — bendrosios leidžiamo krovinio charakteristikos, nurodant jo masę, sąsajas su bepiločiu orlaiviu ir kitus galimus apribojimus,
      — bepiločio orlaivio nuotolinio valdymo techninė ir programinė įranga ir
      — bepiločio orlaivio veikimo nutrūkus valdymo ir kontrolės ryšiui aprašymas;
   b) aiškūs naudojimo nurodymai;
   c) techninės priežiūros nurodymai;
   d) nesklandumų šalinimo procedūros;
   e) naudojimo apribojimai (įskaitant, bet ne tik, meteorologines sąlygas ir skrydžius dieną ir (arba) naktį) ir
   f) atitinkamas visų pavojų, susijusių su UAS naudojimu, aprašymas;
5. prie jos turi būti pridėtas EASA informacinis pranešimas, kuriame būtų nurodyti pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2019/947 taikomi apribojimai ir pareigos.

6 DALIS

Tiesioginio nuotolinio identifikavimo priedėliui keliami reikalavimai

Tiesioginio nuotolinio identifikavimo priedėlis turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. užtikrinti galimybę įkelti pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 14 straipsnį reikalaujamą UAS naudotojo registracijos numerį ir papildomą registracijos sistemos pateiktą numerį. Sistema turi patikrinti visos ženklų eilutės, kurią UAS naudotojas pateikė registracijos metu, vientisumą. Jei aptinkamas nenuoseklumas, sistema turi UAS naudotojui pateikti pranešimą apie klaidą;

2. jis turi būti pažymėtas unikaliu serijos numeriu, atitinkančiu standartą ANSI/CTA-2063-A-2019, *Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers*, 2019 m., ir pritvirtintu ant priedėlio ir jo pakuotės arba gamintojo instrukcijos taip, kad būtų įskaitomas;

3. realiuoju laiku visą skrydžio laiką užtikrinti, kad iš bepiločio orlaivio pagal atvirą dokumentais patvirtintą duomenų perdavimo protokolą periodiškai būtų tiesiogiai perduodami bent toliau nurodyti duomenys, kuriuos tame ryšio diapazone galėtų tiesiogiai priimti esami nešiojamieji prietaisai:

   i UAS naudotojo registracijos numeris ir registracijos valstybės narės registracijos proceso metu suteiktas patikros kodas, nebent a punkte nustatyto nuoseklumo patikrinimo rezultatas yra neigiamas;

   ii unikalus fizinis priedėlio serijos numeris, atitinkantis 2 punktą;

   iii laiko žyma, bepiločio orlaivio geografinė padėtis ir jo aukštis virš paviršiaus arba pakilimo vietos;

   iv bepiločio orlaivio kursas, išmatuotas laikrodžio rodyklės judėjimo kryptimi nuo tikrosios šiaurės krypties, ir greitis žemės atžvilgiu ir

   v nuotolinio piloto geografinė padėtis arba, jeigu ji nežinoma, pakilimo vietos geografinė padėtis;

4. sumažinti galimybę klastoti tiesioginio nuotolinio identifikavimo sistemos funkcijas ir

5. rinkai jis turi būti pateikiamas su gamintojo instrukcija, kurioje būtų nurodytas duomenų perdavimo protokolas, taikomas tiesioginio nuotolinio identifikavimo signalui skleisti, ir pateikti nurodymai kaip:

   a) įrengti modulį bepiločiame orlaivyje ir

   b) įkelti UAS naudotojo registracijos numerį.

7 DALIS

Atitikties vertinimo A modulis. Gamybos vidaus kontrolė

1. Gamybos vidaus kontrolė yra atitikties vertinimo procedūra, kurią taikydamas gamintojas įvykdo šios dalies 2, 3 ir 4 punktuose nustatytas pareigas ir, prisiimdamas visą atsakomybę, užtikrina ir patvirtina, kad atitinkami gaminiai atitinka jiems taikomus reikalavimus, nustatytus 1, 5, 6, 16 arba 17 dalyje.

2. **Techniniaidokumentai**

   Gamintojas parengia techninius dokumentus pagal šio reglamento 17 straipsnį.

3. **Gamyba**

   Gamintojas imasi visų būtinų priemonių, kad gamybos procesu ir jo stebėsena būtų užtikrinta pagaminto gaminio atitiktis šios dalies 2 punkte nurodytiems techniniams dokumentams ir jam taikomiems reikalavimams, nustatytiems 1, 5, 6, 16 arba 17 dalyje.

4. **Žymėjimas CE ženklu ir ES atitikties deklaracija**

   1. Pagal šio reglamento 15 ir 16 straipsnius gamintojas kiekvieną gaminį, kuris atitinka jam taikomus reikalavimus, nustatytus 1, 5, 6, 16 arba 17 dalyje, paženklina CE ženklu ir, jeigu taikytina, bepiločio orlaivio klasės identifikavimo ženklu.

   2. Gamintojas parengia rašytinę kiekvieno gaminio modelio ES atitikties deklaraciją ir kartu su techniniais dokumentais saugo ją 10 metų po gaminio pateikimo rinkai dienos, kad nacionalinės institucijos galėtų ją patikrinti. ES atitikties deklaracijoje aiškiai nurodomas gaminys, kuriam ji parengta.

   Atitinkamoms valdžios institucijoms paprašius, joms turi būti pateikiama ES atitikties deklaracijos kopija.

5. **Įgaliotasisatstovas**

   4 punkte nustatytas gamintojų pareigas jų vardu ir atsakomybe gali vykdyti įgaliotasis atstovas, jeigu tos pareigos yra nurodytos įgaliojime.

8 DALIS

Atitikties vertinimo B ir C moduliai. ES tipo tyrimas ir gamybos vidaus kontrole pagrįsta tipo atitiktis

Kai daroma nuoroda į šią dalį, atitikties vertinimo procedūra vykdoma pagal šioje dalyje pateiktus B (ES tipo tyrimas) ir C (gamybos vidaus kontrole pagrįsta tipo atitiktis) modulius.

B modulis

ES tipo tyrimas

1. ES tipo tyrimas yra atitikties vertinimo procedūros dalis, kurios metu notifikuotoji įstaiga tiria techninį gaminio projektą, taip pat patikrina ir patvirtina, kad techninis gaminio projektas atitinka taikomus reikalavimus, nustatytus 1–6, 16 ir 17 dalyse.

2. ES tipo tyrimas atliekamas kaip gaminio atitikties techniniam projektui vertinimas atliekant techninių dokumentų ir 3 punkte nurodytų patvirtinamųjų duomenų tyrimą ir numatomos produkcijos tipinių pavyzdžių arba vienos ar daugiau svarbiausių gaminio dalių tyrimą (apimantį produkcijos tipą ir projekto tipą).

3. Gamintojas vienai pasirinktai notifikuotajai įstaigai pateikia ES tipo tyrimo paraišką.

   Paraiškoje nurodoma:

   1. gamintojo pavadinimas ir adresas ir, jei paraišką pateikia jo įgaliotasis atstovas, atstovo pavadinimas ir adresas;

   2. rašytinis pareiškimas, kad ta pati paraiška nebuvo pateikta jokiai kitai notifikuotajai įstaigai;

   3. techniniai dokumentai. Techniniai dokumentai parengiami taip, kad jais remiantis būtų galima įvertinti gaminio atitiktį taikomiems šio reglamento reikalavimams, ir juose pateikiama tinkama pavojaus (-ų) analizė ir įvertinimas. Techniniuose dokumentuose, kai taikytina, turi būti šio reglamento 17 straipsnyje nustatyti elementai;

   4. tipiniai numatomos produkcijos pavyzdžiai. Notifikuotoji įstaiga gali paprašyti pateikti daugiau pavyzdžių, jeigu jų reikia bandymų programai vykdyti;

   5. techninio projekto sprendimo tinkamumą patvirtinantys duomenys. Pateikiant tuos patvirtinamuosius duomenis nurodomi visi naudoti dokumentai, visų pirma tais atvejais, kai atitinkami darnieji standartai ir (arba) techninės specifikacijos nebuvo taikomi (-os) arba buvo taikomi (-os) ne visa apimtimi. Prireikus į patvirtinamuosius duomenis įtraukiami atitinkamoje gamintojo laboratorijoje pagal kitas atitinkamas technines specifikacijas arba kitoje bandymų laboratorijoje jo vardu ir jo atsakomybe atliktų bandymų rezultatai.

4. Notifikuotoji įstaiga:

   vertindama gaminį:

   1. išnagrinėja techninius dokumentus ir patvirtinamuosius duomenis, kad įvertintų gaminio techninio projekto tinkamumą;

   vertindama pavyzdį (-džius):

   2. patikrina, ar pavyzdys (-džiai) pagamintas (-i) pagal techninius dokumentus, ir nustato, kurios dalys buvo suprojektuotos pagal taikytinas atitinkamų darniųjų standartų ir (arba) techninių specifikacijų nuostatas, o kurios – netaikant atitinkamų tų standartų nuostatų;

   3. jei gamintojas nusprendė taikyti atitinkamuose darniuosiuose standartuose ir (arba) techninėse specifikacijose nustatytus sprendimus, atlieka reikiamus tyrimus ir bandymus arba paveda juos atlikti, kad būtų patikrinta, ar šie sprendimai taikyti tinkamai;

   4. jei atitinkamuose darniuosiuose standartuose ir (arba) techninėse specifikacijose nustatyti sprendimai nebuvo taikomi, atlieka reikiamus tyrimus ir bandymus arba paveda juos atlikti, kad būtų patikrinta, ar taikant gamintojo pasirinktus sprendimus vykdomi atitinkami esminiai teisės akto reikalavimai;

   5. susitaria su gamintoju dėl vietos, kurioje bus atliekami tyrimai ir bandymai.

5. Notifikuotoji įstaiga turi parengti vertinimo ataskaitą, kurioje būtų nurodyti pagal 4 punktą atlikti veiksmai ir jų rezultatai. Notifikuotoji įstaiga, nepažeisdama 8 punkte jai nustatytų įpareigojimų, visą tos ataskaitos turinį arba jo dalį paskelbia tik gavusi gamintojo sutikimą.

6. Kai tipas atitinka šio reglamento reikalavimus, notifikuotoji įstaiga turi išduoti gamintojui ES tipo tyrimo sertifikatą. Tame sertifikate nurodomas gamintojo pavadinimas ir adresas, tyrimo išvados, atitinkami reikalavimų aspektai, kuriems taikomas tyrimas, jo galiojimo sąlygos (jei yra) ir patvirtintam tipui identifikuoti būtini duomenys. Prie sertifikato gali būti pridedamas vienas arba daugiau priedų.

   ES sertifikate ir jo prieduose turi būti visa reikiama informacija, kuria remiantis būtų galima įvertinti pagamintų gaminių atitiktį ištirtam tipui ir atlikti naudojamų gaminių kontrolę.

   Kai tipas neatitinka taikytinų šio reglamento reikalavimų, notifikuotoji įstaiga turi atsisakyti išduoti ES tipo tyrimo sertifikatą ir apie tai pranešti pareiškėjui, nurodydama išsamias atsisakymo priežastis.

7. Notifikuotoji įstaiga seka visuotinai pripažįstamas mokslo ir technikos naujoves, kurios rodo, kad patvirtintas tipas gali nebeatitikti taikomų šio reglamento reikalavimų, ir sprendžia, ar dėl tokių pokyčių būtina atlikti papildomus tyrimus. Jei taip, notifikuotoji įstaiga apie tai praneša gamintojui.

   Gamintojas praneša notifikuotajai įstaigai, saugančiai su ES tipo tyrimo sertifikatu susijusius techninius dokumentus, apie visus patvirtinto tipo pakeitimus, kurie gali turėti įtakos gaminio atitikčiai esminiams šio reglamento reikalavimams arba to sertifikato galiojimo sąlygoms. Tokiems pakeitimams reikalingas papildomas patvirtinimas, pridedamas prie pirminio ES tipo tyrimo sertifikato.

8. Kiekviena notifikuotoji įstaiga informuoja savo notifikuojančiąją instituciją apie jos išduotus arba panaikintus ES tipo tyrimo sertifikatus ir (arba) jų papildymus ir periodiškai arba gavusi prašymą savo notifikuojančiajai institucijai pateikia sertifikatų ir (arba) jų papildymų, kuriuos ji atsisakė išduoti arba kurių galiojimą sustabdė ar kitaip apribojo, sąrašą.

   Kiekviena notifikuotoji įstaiga informuoja kitas notifikuotąsias įstaigas apie ES tipo tyrimo sertifikatus ir (arba) jų papildymus, kuriuos ji atsisakė išduoti, panaikino, sustabdė ar kitaip apribojo jų galiojimą, o gavusi prašymą – ir apie išduotus sertifikatus ir (arba) jų papildymus.

   Komisija, valstybės narės ir kitos notifikuotosios įstaigos gali pateikusios prašymą gauti ES tipo tyrimo sertifikatų ir (arba) jų papildymų kopijas. Komisija ir valstybės narės turi teisę pateikusios pagrįstą prašymą gauti techninių dokumentų kopijas ir notifikuotosios įstaigos atliktų tyrimų rezultatus.

   Notifikuotoji įstaiga saugo ES tipo tyrimo sertifikato, jo priedų ir papildymų kopijas, taip pat techninę bylą su gamintojo pateiktais dokumentais 10 metų po gaminio įvertinimo arba iki to sertifikato galiojimo pabaigos.

9. Gamintojas saugo ES tipo tyrimo sertifikato, jo priedų bei papildymų kopijas ir techninius dokumentus 10 metų po gaminio pateikimo rinkai dienos, kad nacionalinės institucijos galėtų juos patikrinti.

10. Įgaliotasis gamintojo atstovas gali pateikti 3 punkte nurodytą paraišką ir vykdyti 7 bei 9 punktuose nurodytas pareigas, jei jos nurodytos įgaliojime.

C modulis

Atitiktis tipui, pagrįsta gamybos vidaus kontrole

1. Gamybos vidaus kontrole pagrįsta tipo atitiktis – tai atitikties vertinimo procedūros dalis, kurios metu gamintojas įvykdo 2 ir 3 punktuose nustatytas pareigas, taip pat užtikrina ir patvirtina, kad atitinkami gaminiai atitinka ES tipo tyrimo sertifikate aprašytą tipą ir taikomus šio reglamento reikalavimus.

2. Gamyba

Gamintojas imasi visų būtinų priemonių, kad gamybos procesu ir jo stebėsena būtų užtikrinta pagaminto gaminio atitiktis ES tipo tyrimo sertifikate aprašytam patvirtintam tipui ir taikomiems reikalavimams, nustatytiems 1–6, 16 ir 17 dalyse.

3. Žymėjimas CE ženklu ir ES atitikties deklaracija

1. Pagal šio reglamento 15 ir 16 straipsnius gamintojas kiekvieną gaminį, kuris atitinka ES tipo tyrimo sertifikate aprašytą tipą ir taikomus reikalavimus, nustatytus 1–6, 16 ir 17 dalyse, paženklina CE ženklu ir, jeigu taikytina, bepiločio orlaivio klasės identifikavimo ženklu.

2. Gamintojas parengia rašytinę kiekvieno gaminio tipo ES atitikties deklaraciją ir saugo ją 10 metų po gaminio pateikimo rinkai, kad nacionalinės valdžios institucijos galėtų ją patikrinti. ES atitikties deklaracijoje aiškiai nurodomas gaminio tipas, kuriam ji buvo parengta.

Atitinkamoms valdžios institucijoms paprašius, joms turi būti pateikiama ES atitikties deklaracijos kopija.

4. Įgaliotasis atstovas

3 punkte nustatytas gamintojo pareigas jo vardu ir atsakomybe gali vykdyti jo įgaliotasis atstovas, jeigu tos pareigos yra nurodytos įgaliojime.

9 DALIS

Atitikties vertinimo H modulis. Visišku kokybės užtikrinimu grindžiama atitiktis

1. Visišku kokybės užtikrinimu grindžiama atitiktis – tai atitikties vertinimo procedūra, kurią taikydami gamintojai įvykdo 2 ir 5 punktuose nustatytas pareigas ir, prisiimdami visą atsakomybę, užtikrina ir patvirtina, kad atitinkamas gaminys atitinka taikomus reikalavimus, nustatytus 1–6, 16 ir 17 dalyse.

2. Gamyba

Gamintojas taiko patvirtintą kokybės sistemą, apimančią atitinkamo gaminio projektavimą, gamybą, galutinį patikrinimą ir bandymą, kaip nurodyta 3 punkte, ir yra prižiūrimas, kaip nurodyta 4 punkte.

3. Kokybės sistema

1. Gamintojas pasirinktai notifikuotajai įstaigai pateikia paraišką įvertinti kokybės sistemą, kurią jis taiko atitinkamam gaminiui.

Paraiškoje nurodoma:

a) gamintojo pavadinimas ir adresas, o jei paraišką pateikia įgaliotasis atstovas – ir to atstovo pavadinimas (arba vardas ir pavardė) ir adresas;

b) kiekvieno tipo gaminio, kurį ketinama gaminti, techniniai dokumentai, kuriuose, jei taikytina, pateikiami 10 dalyje nustatyti elementai;

c) kokybės sistemos dokumentai;

d) rašytinis pareiškimas, kad tokia pati paraiška nebuvo pateikta jokiai kitai notifikuotajai įstaigai.

2. Kokybės sistema užtikrinama gaminio atitiktis šio reglamento reikalavimams.

Visi gamintojo priimti kokybės sistemos elementai, reikalavimai ir nuostatos sistemingai ir metodiškai įforminami rašytinių veiklos strategijų, procedūrų ir instrukcijų forma. Kokybės sistemos dokumentai parengiami taip, kad jais remiantis būtų galima vienodai aiškinti kokybės programas, planus, vadovus ir įrašus.

Šiuose dokumentuose visų pirma tinkamai aprašoma:

a) kokybės tikslai ir organizacinė struktūra, vadovybės atsakomybė ir įgaliojimai, susiję su gaminių projektavimu ir kokybe;

b) projekto techninės specifikacijos, įskaitant standartus, kurie bus taikomi, ir, jei bus taikomi ne visi atitinkami darnieji standartai, priemonės, kuriomis bus siekiama užtikrinti, kad būtų įvykdyti šio reglamento reikalavimai;

c) projekto kontrolės ir tikrinimo metodai, procedūros ir sistemingi veiksmai, kurie bus taikomi projektuojant atitinkamam gaminių tipui priklausančius gaminius;

d) atitinkami gamybos, kokybės kontrolės ir kokybės užtikrinimo metodai, procesai ir sistemingi veiksmai, kurie bus naudojami;

e) tyrimai ir bandymai, kurie bus atliekami prieš gamybą, gamybos metu ir po jos, ir jų atlikimo dažnumas;

f) kokybės duomenų įrašai, kaip antai patikrinimų ataskaitos, bandymų duomenys, kalibravimo duomenys, atitinkamo personalo kvalifikacijos arba patvirtinimo ataskaitos ir t. t.;

g) priemonės, skirtos stebėti, ar užtikrinama reikiama projekto ir gaminių kokybė ir ar veiksmingai veikia kokybės sistema.

3. Notifikuotoji įstaiga įvertina kokybės sistemą ir nustato, ar ji atitinka 3 punkto 2 papunktyje nurodytus reikalavimus.

Ji daro prielaidą, kad kokybės sistemos elementai, kurie atitinka reikiamas atitinkamo darniojo standarto specifikacijas, atitinka ir tuos reikalavimus.

Be kokybės valdymo sistemų srities patirties, audito grupėje turi būti bent vienas narys, turintis atitinkamų gaminių vertinimo patirties ir išmanantis atitinkamo gaminio technologiją, taip pat audito grupė turi žinoti taikomus šio reglamento reikalavimus. Atliekant auditą surengiamas tikrinamasis vizitas gamintojo patalpose. Audito grupė peržiūri 3 punkto 1 papunkčio b punkte nurodytus techninius dokumentus, kad patikrintų gamintojo gebėjimą identifikuoti taikomus šio reglamento reikalavimus ir atlikti reikiamus tyrimus, kad užtikrintų gaminio atitiktį tiems reikalavimams.

Apie sprendimą pranešama gamintojui arba jo įgaliotajam atstovui.

Pranešime pateikiamos audito išvados ir motyvuotas sprendimas dėl įvertinimo.

4. Gamintojas įsipareigoja vykdyti su patvirtinta kokybės sistema susijusias pareigas ir užtikrinti, kad sistema toliau veiktų tinkamai ir efektyviai.

Gamintojas praneša notifikuotajai įstaigai, kuri patvirtino kokybės sistemą, apie visus numatomus kokybės sistemos pakeitimus.

5. Notifikuotoji įstaiga įvertina siūlomus pakeitimus ir nusprendžia, ar pakeista kokybės sistema toliau atitiks 3 punkto 2 papunktyje nurodytus reikalavimus, ar ją reikia iš naujo įvertinti.

Notifikuotoji įstaiga savo sprendimą praneša gamintojui. Pranešime pateikiamos tyrimo išvados ir motyvuotas sprendimas dėl įvertinimo.

4. Notifikuotosios įstaigos vykdoma priežiūra

1. Priežiūros tikslas – užtikrinti, kad gamintojas deramai vykdytų pareigas, susijusias su patvirtinta kokybės sistema.

2. Gamintojas leidžia notifikuotajai įstaigai patekti į projektavimo, gamybos, tikrinimo, bandymų ar sandėliavimo vietas ir jas įvertinti, taip pat suteikia jai visą būtiną informaciją, visų pirma:

a) kokybės sistemos dokumentus;

b) kokybės ataskaitas, numatytas kokybės sistemos dalyje, skirtoje projektui, pvz., analizių, skaičiavimų, bandymų ir t. t. rezultatus;

c) gamybai skirtoje kokybės sistemos dalyje numatytus kokybės įrašus, kaip antai patikrinimų ataskaitas ir bandymų duomenis, kalibravimo duomenis, ir personalo kvalifikacijos ataskaitos ir t. t.

3. Notifikuotoji įstaiga atlieka periodinį auditą, kad įsitikintų, jog gamintojas turi ir taiko kokybės sistemą, ir pateikia audito ataskaitą gamintojui.

4. Be to, notifikuotoji įstaiga gali iš anksto nepranešusi atvykti pas gamintoją. Tokių vizitų metu notifikuotoji įstaiga prireikus gali atlikti bepiločių orlaivių arba UAS bandymus arba pavesti juos atlikti, kad patikrintų, ar kokybės sistema veikia tinkamai. Notifikuotoji įstaiga pateikia gamintojui savo vizito ataskaitą ir, jeigu buvo atlikti bandymai, bandymų ataskaitą.

5. Žymėjimas CE ženklu ir ES atitikties deklaracija

   1. Pagal šio reglamento 15 ir 16 straipsnius gamintojas kiekvieną gaminį, kuris atitinka taikomus šio reglamento reikalavimus, paženklina CE ženklu ir, jeigu taikytina, UAS klasės identifikavimo ženklu ir, šios dalies 3 punkto 1 papunktyje nurodytos notifikuotosios įstaigos atsakomybe, – pastarosios identifikavimo numeriu.

   2. Gamintojas parengia rašytinę kiekvieno gaminio tipo ES atitikties deklaraciją ir saugo ją 10 metų po gaminio pateikimo rinkai, kad nacionalinės valdžios institucijos galėtų ją patikrinti. ES atitikties deklaracijoje nurodomas gaminio tipas, kuriam ji buvo parengta.

   Atitinkamoms valdžios institucijoms paprašius, joms turi būti pateikiama ES atitikties deklaracijos kopija.

6. Gamintojas 10 metų po gaminio pateikimo rinkai dienos saugo šiuos dokumentus, kad nacionalinės institucijos galėtų juos patikrinti:

   1. 3 punkto 1 papunktyje nurodytus techninius dokumentus;

   2. dokumentus, susijusius su 3 punkto 1 papunktyje nurodyta kokybės sistema;

   3. 3 punkto 5 papunktyje nurodytus patvirtintus pakeitimus;

   4. 3 punkto 5 papunktyje ir 4 punkto 3 ir 4 papunkčiuose nurodytus notifikuotosios įstaigos sprendimus ir ataskaitas.

7. Kiekviena notifikuotoji įstaiga informuoja savo notifikuojančiąją instituciją apie išduotus arba panaikintus kokybės sistemos patvirtinimus ir periodiškai arba gavusi prašymą savo notifikuojančiajai institucijai pateikia kokybės sistemos patvirtinimų, kuriuos ji atsisakė išduoti arba kurių galiojimą sustabdė ar kitaip apribojo, sąrašą.

   Kiekviena notifikuotoji įstaiga informuoja kitas notifikuotąsias įstaigas apie kokybės sistemos patvirtinimus, kuriuos ji atsisakė išduoti, sustabdė jų galiojimą arba panaikino, o gavusi prašymą – ir apie išduotus kokybės sistemos patvirtinimus.

8. Įgaliotasis atstovas

   3 punkto 1 ir 5 papunkčiuose, 5 ir 6 punktuose nustatytas gamintojo pareigas jo vardu ir atsakomybe gali vykdyti jo įgaliotasis atstovas, jeigu tos pareigos yra nurodytos įgaliojime.

10 DALIS

Techninių dokumentų turinys

Gamintojas parengia techninius dokumentus. Dokumentai parengiami taip, kad jais remiantis būtų galima įvertinti gaminio atitiktį taikomiems reikalavimams.

Jei taikytina, techniniuose dokumentuose pateikiami bent šie elementai:

1. išsamus gaminio aprašymas, pateikiant:

   a) nuotraukas arba iliustracijas, kuriose būtų nurodyti jo išoriniai bruožai, ženklai ir vidinė struktūra;

   b) programinės arba programinės aparatinės įrangos, naudojamos užtikrinant atitiktį šiame reglamente nustatytiems reikalavimams, versijas;

   c) gamintojo instrukciją ir įdiegimo nurodymus;

2. komponentų, surenkamųjų mazgų, grandinių ir kitų panašių susijusių elementų projektinis eskizas, gamybos brėžiniai ir schemos;

3. tiems brėžiniams, schemoms ir gaminio veikimui suprasti būtini aprašymai ir paaiškinimai;

4. visiškai arba iš dalies taikomų darniųjų standartų, kurių nuorodos paskelbtos *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, sąrašas ir, jeigu tie darnieji standartai nebuvo taikomi, sprendinių, taikytų siekiant užtikrinti atitiktį 4 straipsnyje nustatytiems esminiams reikalavimams, aprašymas, įskaitant taikytų kitų susijusių techninių specifikacijų sąrašą. Jeigu darnieji standartai taikyti iš dalies, techniniuose dokumentuose nurodomos taikytos dalys;

5. ES atitikties deklaracijos kopija;

6. susijusios notifikuotosios įstaigos išduoto ES tipo tyrimo sertifikato ir jo priedų kopija, jeigu buvo taikomas 8 dalyje nustatytas atitikties vertinimo modulis;

7. projekto skaičiavimų, atliktų tyrimų rezultatai ir kiti susiję duomenys;

8. bandymų ataskaitos;

9. dokumentų, kuriuos gamintojas pateikė notifikuotajai įstaigai, jei tokių buvo, kopijas;

10. techninio projekto sprendimo tinkamumą patvirtinantys duomenys. Pateikiant šiuos patvirtinamuosius duomenis nurodomi visi naudoti dokumentai, ypač jei atitinkami darnieji standartai ir (arba) techninės specifikacijos buvo taikyti tik iš dalies. Prireikus į patvirtinamuosius duomenis įtraukiami atitinkamoje gamintojo laboratorijoje arba kitoje bandymų laboratorijoje jo vardu ir jo atsakomybe atliktų bandymų rezultatai;

11. gamybos ir laikymo vietų adresai.

11 DALIS

ES atitikties deklaracija

1. Gaminys (tipas, partija ir serijos numeris).

2. Gamintojo arba jo įgaliotojo atstovo pavadinimas (arba vardas ir pavardė) ir adresas.

3. Ši atitikties deklaracija išduota tik gamintojo atsakomybe. *[jei tai pagalbinių įrenginių rinkinio deklaracija, rinkinio gamintojas gali nurodyti, kad šis sertifikatai grindžiamas UAS, kurios konvertavimą rinkinys užtikrina, sertifikatu.]*

4. Deklaracijos objektas *[gaminio identifikavimo informacija, pagal kurią jį būtų galima atsekti; prireikus kartu gali būti pateikiamas pakankamos raiškos spalvotas atvaizdas, pagal kurį būtų galima identifikuoti gaminius; jei tai pagalbinių įrenginių rinkinio deklaracija, nurodyti UAS, kurios konvertavimą rinkinys užtikrina, tipą].*

5. Pirmiau aprašyto deklaracijos objekto klasė yra ... *[nurodyti UAS klasės numerį, kaip nustatyta šio priedo 1–5, 16 ir 17 dalyse; jei tai pagalbinių įrenginių rinkinys, nurodyti klasę, į kurią konvertuojama UAS].*

6. Šios UAS įrangos garantuotasis garso galios lygis yra …. dB(A) *[taikoma tik ne nejudamojo sparno 1–3 klasių UAS]*

7. Pirmiau aprašytas deklaracijos objektas atitinka susijusius derinamuosius Sąjungos teisės aktus:

   — *[pateikti nuorodą į šį reglamentą ir priedą, susijusį su gaminio klase];*

   — arba kitus Sąjungos derinamuosius teisės aktus, jei taikytina.

8. Nuorodos į susijusius taikytus darniuosius standartus arba kitas technines specifikacijas, pagal kurias buvo deklaruota atitiktis. Nuorodos turi būti išvardijamos pateikiant jų identifikavimo numerius, versijas ir, jeigu taikytina, paskelbimo datas.

9. Kai taikoma, notifikuotoji įstaiga … [*pavadinimas, numeris*] … atliko … [*dalyvavimo procese aprašymas*] … ir išdavė ES tipo tyrimo sertifikatą.

10. Jei taikytina, pagalbinių įrenginių ir sudedamųjų dalių, įskaitant programinę įrangą, kurios leidžia bepiločiam orlaiviui arba bepiločio orlaivio sistemai veikti pagal paskirtį ir yra įtrauktos į ES atitikties deklaraciją, aprašas.

11. Papildoma informacija:

Subjekto, kurio vardu pasirašoma, pavadinimas: …

[*išdavimo vieta ir data*]:

[*vardas ir pavardė, pareigos*] [*parašas*]:

12 DALIS

Supaprastinta ES atitikties deklaracija

Supaprastinta ES atitikties deklaracija, nurodyta 14 straipsnio 3 dalyje, formuluojama taip:

— *[Gamintojo pavadinimas]* pareiškia, kad UAS *[UAS identifikavimo informacija: tipas arba serijos numeris]* yra … … klasės *[UAS – nurodyti gaminio klasės numerį, nustatytą šio priedo 1–5, 16 arba 17 dalyje; pagalbinių įrenginių rinkiniui – nurodyti klasę, į kurią konvertuojama UAS]*, o garantuotas garso galios lygis – …. dB(A) *[tik ne nejudamojo sparno 1, 2, 3, 5 ir 6 klasių UAS]*

— ir atitinka reglamentus ... *[nurodyti visus reglamentus, kuriuos atitinka gaminys]*.

— Su visa ES atitikties deklaracija galima susipažinti šioje svetainėje: *[svetainės adresas]*.

13 DALIS

Triukšmo bandymo taisyklės

Šioje dalyje nustatomi ore sklindančio triukšmo matavimo metodai, taikomi nustatant 1, 2, 3, 5 ir 6 klasių bepiločių orlaivių A svertinį garso galios lygį.

Joje nustatomas pagrindinis skleidžiamojo triukšmo standartas ir išsamios bandymo taisyklės, taikomos matuojant garso slėgio lygį matavimo paviršiuje, gaubiančiame šaltinį, ir apskaičiuojant šaltinio sukeliamą garso galios lygį.

1. PAGRINDINIS SKLEIDŽIAMOJO TRIUKŠMO STANDARTAS

Bepiločio orlaivio A svertinis garso galios lygis L_{WA} nustatomas pagal pagrindinį skleidžiamojo triukšmo standartą EN ISO 3744:2010 ir toliau nustatytus papildomus reikalavimus.

2. MONTAVIMO IR TVIRTINIMO SĄLYGOS

Bandymo zona:

Bepilotis orlaivis turi būti išlaikomas virš vienos atspindinčiosios (akustiniu požiūriu kietos) plokštumos. Bepilotis orlaivis turi būti pakankamu atstumu nuo visų garsą atspindinčių sienų, lubų ar kitų garsą atspindinčių objektų, kad būtų įvykdyti EN ISO 3744:2010 A priede nustatyti matavimo paviršiaus reikalavimai.

Paviršius, kuriame atliekami garso matavimai, ir mikrofonų išdėstymas

Bepilotį orlaivį visiškai apgaubia pusrutulio formos matavimo paviršius, kaip nustatyta EN ISO 3744:2010 7.2.3 skirsnyje.

Mikrofonų skaičius ir išdėstymas nustatyti EN ISO 3744:2010 F priede.

Matavimo paviršiaus atskaitos pradžia yra O taškas, esantis bazinėje plokštumoje tiesiai po bepiločiu orlaiviu.

3. ĮRENGINIO VEIKIMO SĄLYGOS BANDYMO METU

Triukšmo bandymai atliekami bepiločio orlaivio rotoriams sukantis greičiu, atitinkančiu maksimalios kilimo masės bepiločio orlaivio kybojimą.

Jeigu bepilotis orlaivis rinkai pateikiamas su pagalbiniais įrenginiais, kuriuos jame galima įrengti, jis bandomas su tais pagalbiniais įrenginiais ir be jų, esant visoms galimoms bepiločio orlaivio konfigūracijoms.

4. PAVIRŠIAUS LAIKINIO VIDUTINIO GARSO SLĖGIO LYGIO APSKAIČIAVIMAS

Ne mažiau kaip tris kartus išmatuojamas A svertinis paviršiaus laikinis vidutinis garso slėgio lygis esant kiekvienai bepiločio orlaivio konfigūracijai. Jei bent dvi iš trijų išmatuotų lygio verčių nesiskiria daugiau kaip 1 dB, toliau matuoti nereikia; priešingu atveju matuojama tol, kol bus gautos dvi vertės, kurios skiriasi ne daugiau kaip 1 dB. Paviršiaus laikinis vidutinis garso slėgio lygis, pagal kurį apskaičiuojamas garso galios lygis esant kuriai nors bepiločio orlaivio konfigūracijai, yra dviejų didžiausiųjų verčių, nesiskiriančių daugiau kaip 1 dB, aritmetinis vidurkis.

5. PATEIKTINA INFORMACIJA

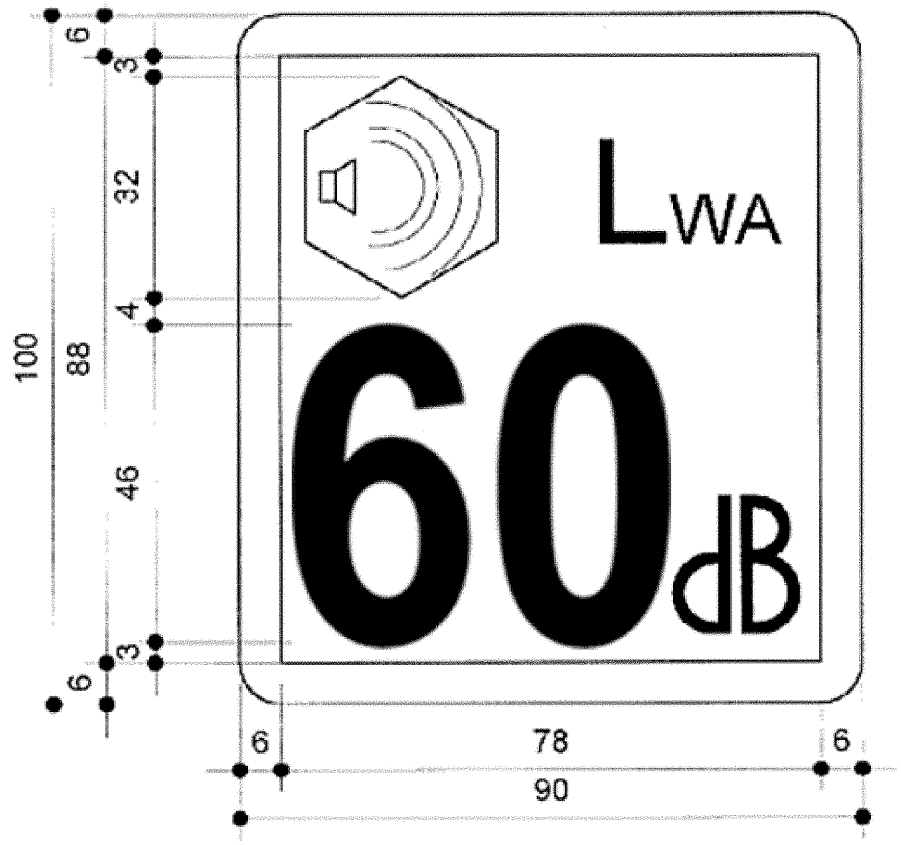
Ataskaitoje turi būti techniniai duomenys, kurių reikia bandomajam šaltiniui identifikuoti, taip pat triukšmo bandymo programos ir akustiniai duomenys.

A svertinio garso galios lygio vertė, kuri turi būti nurodyta ataskaitoje, yra didžiausioji iš verčių, gautų išbandžius įvairių konfigūracijų bepilotį orlaivį, suapvalinta iki artimiausio sveikojo skaičiaus (jei trupmeninė dalis mažesnė nei 0,5, imamas artimiausias mažesnis sveikasis skaičius, o jei lygi 0,5 arba didesnė – artimiausias didesnis sveikasis skaičius).

14 DALIS

Garantuotojo garso galios lygio rodmuo

Garantuoto garso galios lygio rodmens ženklą turi sudaryti vienas skaičius, rodantis garantuotą garso galios lygį dB, toliau ženklas L_{WA} ir piktograma, kai ženklo forma yra tokia:



Jeigu, atsižvelgiant į įrenginio dydį, rodmuo mažinamas, turi būti laikomasi pirmiau pateiktame paveikslėlyje nurodytų proporcijų. Tačiau, jei įmanoma, rodmens aukštis turi būti ne mažesnis kaip 20 mm.

15 DALIS

Didžiausiasis garso galios lygis pagal bepiločio orlaivio klasę (įskaitant pereinamuosius laikotarpius)

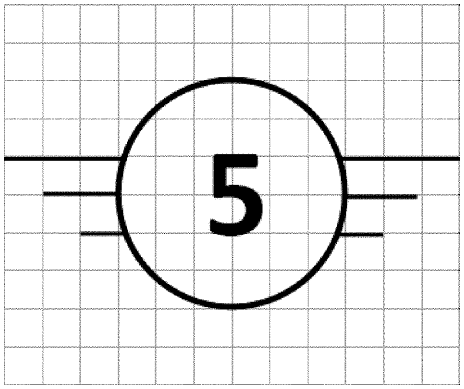
Bepiločio orlaivio klasė	Maksimali kilimo masė *m*, gramais	Didžiausiasis garso galios lygis L_{WA}, dB		
		nuo įsigaliojimo	praėjus 2 metams nuo įsigaliojimo	praėjus 4 metams nuo įsigaliojimo
C1 ir C2	$m < 900$	85	83	81
C2	$900 \leq m < 4\,000$	$85 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$	$83 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$	$81 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$

Čia lg – dešimtainis logaritmas.

16 DALIS

C5 klasės bepiločio orlaivio sistemai ir C5 pagalbiniams įrenginiams keliami reikalavimai

C5 klasės UAS paženklinama šiuo klasės identifikavimo ženklu ant bepiločio orlaivio:



C5 klasės UAS turi atitikti 4 dalyje nustatytus reikalavimus, išskyrus 4 dalies 2 ir 10 punktuose nustatytus reikalavimus.

Be to, ji turi atitikti šiuos reikalavimus:

(1) orlaivis turi būti ne su nejudamuoju sparnu, nebent būtų pririšamasis;

(2) jei joje yra geografinio orientavimo funkcija, ji turi atitikti 4 dalies 10 punkto reikalavimus;

(3) skrydžio metu ji turi teikti nuotoliniam pilotui aiškią ir glaustą informaciją apie bepiločio orlaivio aukštį virš paviršiaus arba pakilimo taško;

(4) jeigu orlaivis yra ne pririšamasis, joje turi būti įdiegtas mažo greičio režimas, kurį gali pasirinkti nuotolinis pilotas ir kuriuo greitis žemės atžvilgiu apribojamas iki ne didesnio kaip 5 m/s;

(5) jeigu orlaivis yra ne pririšamasis, joje turi būti numatytos priemonės nuotoliniam pilotui nutraukti bepiločio orlaivio skrydį, kurios:

   a) būtų patikimos, nuspėjamos ir nepriklausomos nuo automatinio skrydžio valdymo ir orientavimo sistemos; tai taikoma ir šių priemonių aktyvinimui;

   b) priverstų bepilotį orlaivį žemėti ir neleistų jam judėti horizontaliai naudojant variklių galią ir

   c) apimtų bepiločio orlaivio smūgio dinamikos poveikio mažinimo priemones;

(6) jei orlaivis yra ne pririšamasis, užtikrintų nuotoliniam pilotui priemones nuolat stebėti valdymo ir kontrolės ryšio kokybę ir gauti įspėjimą, kai tikėtina, kad ryšys bus prarastas arba pablogės tiek, kad pablogės skrydžio sauga, ir kitą įspėjimą, kai ryšys prarandamas, ir

(7) be 4 dalies 15 punkto a papunktyje nurodytos informacijos, gamintojo instrukcijoje būtų pateiktas skrydžio nutraukimo priemonių aprašymas, kurio reikalaujama 5 punkte;

(8) C5 klasės UAS gali sudaryti C3 klasės UAS, kurioje sumontuotas pagalbinių įrenginių rinkinys, užtikrinantis C3 UAS konvertavimą į C5 klasės UAS. Šiuo atveju C5 klasės etiketė tvirtinama ant visų pagalbinių įrenginių.

Pagalbinių įrenginių rinkiniu galima užtikrinti konvertavimą tik C3 klasės UAS, atitinkančios 1 punkto reikalavimus ir turinčios būtinas sąsajas pagalbiniams įrenginiams sumontuoti.

Pagalbinių įrenginių rinkinys neapima C3 klasės UAS programinės įrangos pakeitimų.

Pagalbinių įrenginių rinkinys turi būti suprojektuotas ir kiekvienas pagalbinis įrenginys identifikuotas taip, kad užtikrintų UAS naudotojui galimybę iki galo ir teisingai sumontuoti C3 klasės UAS pagal pagalbinių įrenginių rinkinio gamintojo pateiktus nurodymus.

Pagalbinių įrenginių rinkinys gali būti rinkai pateikiamas atskirai nuo C3 klasės UAS, kurios konvertavimą jis užtikrina. Šiuo atveju pagalbinių įrenginių rinkinio gamintojas pateikia rinkai vieną konvertavimo rinkinį, kuris:

(1) nepaveiktų C3 klasės UAS atitikties 4 dalies reikalavimams;

(2) užtikrintų UAS, kurioje sumontuotas pagalbinių įrenginių rinkinys, atitiktį visiems papildomiems šioje dalyje nustatytiems reikalavimams, išskyrus pirmesnį 3 punktą, ir

(3) būtų pateikiamas su gamintojo instrukcija, kurioje būtų:

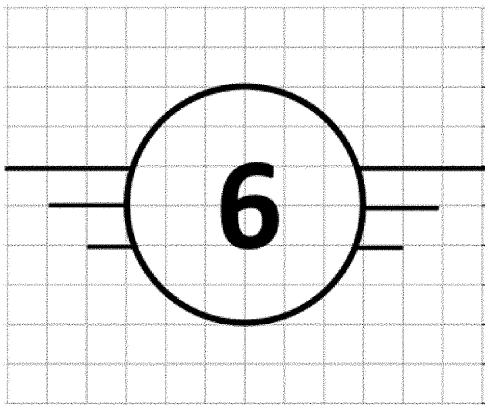
i) visų C3 klasės UAS, kuriose galima sumontuoti rinkinį, sąrašas ir

ii) nurodymai, kaip įrengti ir naudoti pagalbinių įrenginių rinkinį.

17 DALIS

C6 klasės bepiločio orlaivio sistemai keliami reikalavimai

C6 klasės UAS paženklinama šiuo klasės identifikavimo ženklu ant bepiločio orlaivio:



C6 klasės UAS turi atitikti 4 dalyje nustatytus reikalavimus, išskyrus 2, 7 ir 10 punktuose nustatytus reikalavimus.

Be to, ji turi atitikti šiuos reikalavimus:

(1) didžiausias horizontaliojo skrydžio greitis žemės atžvilgiu turi būti ne didesnis kaip 50 m/s;

(2) jei joje yra geografinio orientavimo funkcija, ji turi atitikti 4 dalies 10 punkto reikalavimus;

(3) skrydžio metu ji turi teikti nuotoliniam pilotui aiškią ir glaustą informaciją apie bepiločio orlaivio geografinę padėtį, greitį ir aukštį virš paviršiaus arba pakilimo taško;

(4) joje turi būti numatytos priemonės, neleidžiančios bepiločiam orlaiviui kirsti horizontaliųjų ir vertikaliųjų programuojamos naudojimo erdvės ribų;

(5) joje turi būti numatytos priemonės nuotoliniam pilotui nutraukti bepiločio orlaivio skrydį, kurios:

a) būtų patikimos, nuspėjamos, nepriklausomos nuo automatinės skrydžio valdymo ir orientavimo sistemos ir nepriklausomos nuo priemonių, neleidžiančių bepiločiam orlaiviui kirsti horizontaliųjų ir vertikaliųjų ribų, kaip reikalaujama 4 punkte; tai taikoma ir šių priemonių aktyvinimui; ir

b) priverstų bepilotį orlaivį žemėti ir neleistų jam judėti horizontaliai naudojant variklių galią;

(6) joje turi būti numatytos bepiločio orlaivio trajektorijos programavimo priemonės;

(7) joje turi būti numatytos priemonės nuotoliniam pilotui nuolat stebėti valdymo ir kontrolės ryšio kokybę ir gauti įspėjimą, kai tikėtina, kad ryšys bus prarastas arba pablogės tiek, kad pablogės skrydžio sauga, ir kitą įspėjimą, kai ryšys prarandamas, ir

(8) be 4 dalies 15 punkto a papunktyje nurodytos informacijos, gamintojo instrukcijoje turi būti pateikta:

a) skrydžio nutraukimo priemonių aprašymas, kurio reikalaujama 5 punkte;

b) aprašymas priemonių, neleidžiančių bepiločiam orlaiviui kirsti horizontaliųjų ir vertikaliųjų naudojimo erdvės ribų, nenumatytų atvejų erdvė, būtina dėl buvimo vietos vertinimo paklaidos, reakcijos laiko ir taisomojo manevro amplitudės, ir

c) atstumas, kurį, labiausiai tikėtina, nuskris bepilotis orlaivis aktyvinus skrydžio nutraukimo priemones, apibrėžtas 5 punkte, į kurį UAS naudotojas turi atsižvelgti nustatydamas rizikos atsargą ant žemės.