

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) 2019/947 НА КОМИСИЈАТА

од 24 мај 2019 година

за правилата и процедурите за оперирањето на воздухоплови без екипаж

(Текст со важност за ЕЕА)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската Унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 4 јули 2018 година за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и формирање на Агенција на Европската Унија за безбедност на воздухопловството и изменување и дополнување на Регулативи (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 на Советот и укинување на регулативите (ЕЗ) бр. 216/2008 и (ЕЗ) бр.552/2004 на Европскиот парламент и на Советот и регулативата (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот¹, и особено член 57 од неа,

со оглед на тоа што:

(1) Воздухопловите без екипаж можат, без оглед на нивната маса, да оперираат во истиот воздушен простор на Единствено европско небо со воздухоплови со екипаж, вклучително и авиони и хеликоптери.

(2) Како и за воздухопловите со екипаж, еднообразно спроведување на и усогласеност со правилата и процедурите треба да се применува на операторите, вклучувајќи ги и далечинските пилоти, на воздухоплови без екипаж и системите на воздухоплови без екипаж („УАС“), како и за оперирањето на таквите воздухоплови без екипаж и системи на воздухоплови без екипаж.

(3) Со оглед на специфичните карактеристики на операциите на УАС, тие треба да бидат безбедни како и оние во воздухопловството со екипаж.

(4) Технологиите за воздухоплови без екипаж овозможуваат широк спектар на можни операции. Треба да се утврдат барања поврзани со пловидбеноста, организациите, лицата вклучени во оперирањето на УАС и операциите со воздухоплови без екипаж со цел да се обезбеди безбедноста на луѓето на земјата и другите корисници на воздушниот простор за време на оперирањето на воздухоплови без екипаж.

(5) Правилата и процедурите применливи на операциите со УАС треба да бидат пропорционални на природата и ризикот од оперирањето или активноста и прилагодени на оперативните карактеристики на предметниот воздухоплов без екипаж и карактеристиките на областа каде што се одвиваат операциите, како што се густината на населението, карактеристиките на површината и присуството на згради.

(6) Критериумите за нивото на ризик, како и други критериуми, треба да се користат за да се утврдат три категории операции: „отворена“, „специфична“ и „сертифицирана“.

(7) Пропорционалните услови за ублажување на ризикот треба се применливи на операциите со УАС во зависност од нивото на вклучениот ризик, оперативните карактеристики на предметниот воздухоплов без екипаж и карактеристиките на областа во која се одвиваат операциите.

(8) Операциите во „отворена“ категорија, кои треба да вклучуваат операции кои претставуваат најмал ризик, не би требало да бараат УАС кои се предмет на стандардни процедури за аеронаутичка

¹ Сл. весник L 212, 22.8.2018, стр. 1.

усогласеност, туку треба да може да се спроведуваат со користење на класите на УАС дефинирани во Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945 на Комисијата².

(9) Операциите во „специфична“ категорија треба да опфаќаат други видови операции кои претставуваат поголем ризик и за кои треба да се изврши темелна проценка на ризикот за да се определи кои барања се неопходни за оперирањето да биде безбедно.

(10) Систем на изјава од операторот треба да го олесни спроведувањето на оваа регулатива во случај на операции со низок ризик кои се спроведуваат во „специфична„ категорија за кои е дефинирано стандардно сценарио со детални мерки за ублажување на ризикот.

(11) Операциите во „сертифицирана“ категорија во принцип треба да подлежат на правилата за издавање на уверенија на оператори и лиценцирање на далечински пилоти, како дополнување на издавањето на уверенија за воздухоплови во согласност со Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945.

(12) Додека за „сертифицираната категорија“ е задолжително, и за „специфичната“ категорија може да се бара уверение од надлежните органи за оперирање со воздухоплов без екипаж, како и уверение за персоналот, вклучувајќи и далечински пилоти и организации вклучени во тие активности, или за воздухоплови опфатени со Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945, може исто така да се бара.

(13) Треба да се утврдат правила и процедури за обележување и идентификација на воздухопловите без екипаж и за регистрација на оператори на воздухоплови без екипаж или сертифицирани воздухоплови без екипаж.

(14) Операторите на воздухоплови без екипаж треба да бидат регистрирани доколку оперираат со воздухоплов без екипаж кој, во случај на удар, може да пренесе на човек кинетичка енергија поголема од 80 џули, или чие што оперирање претставува ризик за приватноста, заштитата на личните податоци, безбедноста или животната средина.

(15) Студиите покажаа дека воздухоплови без екипаж со маса полетување од 250 гр или повеќе би претставувале ризик по безбедноста и затоа треба да се бара операторите на УАС за такви воздухоплови без екипаж треба да се регистрираат кога оперираат со такви воздухоплови во „отворена“ категорија.

(16) Земајќи ги предвид ризиците по приватноста и заштитата на личните податоци, операторите со воздухоплови без екипаж треба да бидат регистрирани доколку тие управуваат со воздухоплов без екипаж опремен со сензор кој може да собира лични податоци. Сепак, ова не треба да биде случај кога воздухопловите без екипаж се сметаат за играчки во рамките на значењето на Директивата 2009/48/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот за безбедноста на играчките.³

(17) Информациите за регистрација на сертифицирани воздухоплови без екипаж и на оператори на воздухоплови без екипаж кои се предмет на барање за регистрација треба да се чуваат во дигитални, хармонизирани и интероперабилни национални системи за регистрација, што им овозможуваат на надлежните органи пристап и размена на тие информации. Механизмите за обезбедување на интероперабилност на националните регистри од оваа регулатива треба да не се во спротивност со правилата применливи на идната база на податоци наведени во член 74 од регулативата (ЕУ) 2018/1139.

(18) Во согласност со член 56 став 8 од регулативата (ЕУ) 2018/1139, оваа регулатива не е во спротивност со можноста за земјите-членки да утврдат национални правила за да постават одредени услови за оперирањето со воздухоплови без екипаж од причини што не влегуваат во опсегот на примена на регулативата (ЕУ) 2018/1139, вклучувајќи јавна безбедност или заштита на приватноста и личните податоци во согласност со правото на Унијата.

²Делегирана регулатива (ЕУ) бр. 2019/945 на Комисијата од 12 март 2019 година за системи за воздухоплов без екипаж и за оператори од трети земји на системи за воздухоплов без екипаж (види страница 1 од овој Службен весник).

³ Директива 2009/48/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 18 јуни 2009 година за безбедноста на играчките (Сл. весник L 170, 30.6.2009, стр. 1).

(19) Националните системи за регистрација треба се усогласени со применливото право на Унијата и националното право за приватност и обработка на лични податоци и информациите зачувани во тие системи за регистрација треба да бидат лесно достапни ⁴.

(20) Операторите на УАС и далечинските пилоти треба да обезбедат дека тие се соодветно информирани за применливите правила на Унијата и националните правила што се однесуваат на планираните операции, особено во врска со безбедноста, приватноста, заштитата на податоците, одговорноста, осигурувањето и обезбедувањето и заштитата на животната средина.

(21) Некои области, како што се болници, собири на луѓе, инсталации и објекти како што се казни институции или индустриски објекти, највисоки државни органи и државни органи од повисоки нивоа, заштитени природни области или одредени делови од транспортната инфраструктура, може да бидат особено чувствителни на некои или на сите видови на операции на УАС. Ова треба да не е во спротивност со можноста за земјите-членки да утврдат национални правила за да постават одредени услови за оперирањето со воздухоплови без екипаж од причини што не влегуваат во опсегот на примена на оваа регулатива, вклучувајќи заштита на животната средина, јавна безбедност или заштита на приватноста и личните податоци во согласност со правото на Унијата.

(22) Ако бучавата и емисиите на воздухоплови без екипаж се загрижувачки, тие треба да бидат сведени на најмал можен минимум, земајќи ги предвид оперативните услови и различните конкретни карактеристиките на одделните земји-членки, како што е густината на населението. Со цел да се олесни општественото прифаќање на операциите на УАС, Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945 го вклучува највисокото ниво на бучава за воздухоплови без екипаж во „отворена“ категорија, што се оперира во близина на луѓе. Во „специфичната“ категорија, постои барање операторот да подготви упатства за неговите далечински пилоти за да се минимизира вознемирувањето на луѓето и животните при вршењето на операции.

(23) Постоечките национални уверенија треба да бидат прилагодени во уверенија кои се во согласност со барањата од оваа регулатива.

(24) Со цел да се обезбеди правилно спроведување на оваа регулатива, потребно е да се утврдат соодветни преодни мерки. Конкретно, земјите-членки и засегнатите страни треба да имаат доволно време за да ги прилагодат своите процедури на новата регулаторна рамка пред примената на оваа регулатива.

(25) Новата регулаторна рамка за операциите на УАС треба да не е во спротивност со применливите обврски за заштита на животната средина и природата што произлегуваат од националното право или правото на Унијата.

(26) Додека Системот за управување со воздушниот сообраќај на воздухоплови без екипаж „У-простор“ , вклучувајќи ја инфраструктурата, услугите и процедурите за гарантирање на безбедноста на операциите на УАС и за поддршка на нивната интеграција во воздухопловниот систем е во разјор, оваа регулатива веќе треба да вклучува барања за имплементација на три основи на системот „У-простор“, имено, регистрација, геопросторна ориентација и далечинска идентификација, кои ќе треба накнадно да се дополнат.

(27) Бидејќи моделите на воздухоплови се сметаат за УАС и со оглед на доброто ниво на безбедност демонстрирано при операциите со моделите на воздухоплови во клубови и здруженијата, би требало премиот од различни национални системи кон новата регулаторна рамка на Унијата да биде без потешкотии, така што воздухопловните моделарски клубови и здруженија да можат да продолжат да оперираат како што оперираат и денес, и исто така треба да се земат предвид постојните најдобри практики во земјите-членки.

⁴ Регулотива (ЕУ) 2016/679 на Европскиот парламент и на Советот од 27 април 2016 година за заштита на физички лица во врска со обработка на лични податоци и за слободно движење на такви податоци и укинување на Директивата 95/46/ЕЗ (Сл. весник L 119, 4.5.2016, стр. 1).

(28) Покрај тоа, имајќи предвид дека нивото на безбедност на воздухопловите од класа С4 наведени во Анексот на оваа регулатива е добро, операции со низок ризик на такви воздухоплови треба да се дозволат да бидат спроведувани во „отворена“ категорија. Таквите воздухоплови, кои често се користат од оператори со модели на воздухоплови, се релативно поедноставни од воздухопловите без екипаж од другите класи и затоа не треба да подлежат на непропорционални технички барања.

(29) Мерките предвидени во оваа Регулотива се во согласност со мислењето на Комитетот формиран во согласност со член 127 од Регулотивата (ЕУ) 2018/1139,

ЈА ДОНЕСУВА ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Предмет

Оваа Регулотива утврдува детални одредби за оперирањето на системите на воздухоплови без екипаж, како и за персонал, вклучувајќи далечински пилоти и организации вклучени во тие операции.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа регулатива, се применуваат дефинициите утврдени во Регулотива (ЕУ) 2018/1139.

Исто така, се применуваат следниве дефиниции:

(1) „систем на воздухоплов без екипаж“ (УАС) е воздухоплов без екипаж и опремата за негово управување од далечина;

(2) „оператор на систем за воздухоплов без екипаж“ („оператор на УАС“) е секое правно или физичко лице кое оперира или има намера да оперира со еден или повеќе УАС;

(3) „собири на луѓе“ се собири каде што лицата не можат да се тргнат настрана поради густината на присутните луѓе.;

(4) „географска зона на УАС“ е дел од воздушниот простор утврден од надлежен орган која го олеснува, ограничува или забранува оперирањето на УАС со цел да се решат проблемите со ризиците поврзани со безбедноста, приватноста, заштитата на личните податоци, обезбедувањето или животната средина, што произлегуваат од тие операции со УАС;

(5) „робусност“ е својство на мерки за ублажување на ризикот кои произлегуваат од комбинирање на зголемувањето на безбедноста постигнати со нив и нивото на увереност и интегритет дека безбедноста навистина е зголемена;

(6) „стандардно сценарио“ е вид на операција на УАС во „специфична“ категорија, како што е дефинирано во Додаток 1 на Анексот, за кој е утврдена прецизна листа на мерки за ублажување на ризикот, така што надлежниот орган може да биде задоволен со изјави од операторите дека ќе применуваат мерки за ублажување на ризикот при вршење на ваков вид операции;

(7) „операција при која се одржува визуелен контакт со воздухопловот“ („VLOS“) е вид на операција на УАС во која далечинскиот пилот без помагала може да одржува постојан визуелен контакт со воздухопловот без екипаж, што му овозможува на далечинскиот пилот да ја контролира патека на летање на воздухопловот без екипаж во однос на други воздухоплови, луѓе и пречки со цел да се избегнат судири;

(8) „операција во која не се одржува визуелен контакт со воздухопловот“ („BVLOS“) е вид на операција на УАС која не се спроведува во VLOS;

(9) „сертификат за оператор на лесен UAS“ („LUC“) е уверение издадена на оператор на УАС од страна на надлежен орган, како што е утврдено во Дел С од Анексот;

(10) „воздухопловен моделарски клуб или здружение“ е организација што е легално основана во земја-членка заради вршење рекреативни летови, одржување на воздухопловни приредби, спортски активности или натпревари со употреба на УАС;

(11) „опасни стоки“ значи предмети или супстанции кои, во случај на инцидент или несреќа, можат да претставуваат опасност по здравјето, безбедноста, имотот или животната средина и кои се превезуваат со воздухоплов без екипаж како товар, вклучувајќи особено:

(а) експлозивни; (опасност од масивна експлозија, опасност од детонација која предизвикува ударен бран, опасност од помала експлозија, висок ризик од пожар, експлозивни материји, екстремно нечувствителни експлозивни и сл.);

(б) гасови (запаливи гасови, незапаливи гасови, отровни гасови, кислород, опасност од вдишување);

(в) запаливи течности (запаливи течности, горива, мазут, бензин);

(г) запаливи цврсти материји (запаливи цврсти материји, самозапаливи цврсти материји, материји што се опасни ако се намократ);

(д) оксидирачки агенси и органски пероксиди;

(ѓ) токсични и инфективни супстанции (отров, биолошки опасни материји);

(е) радиоактивни супстанции;

(ж) корозивни материји;

(12) „корисен товар“ е инструмент, механизам, опрема, дел, апарат, додаток или додатна опрема, вклучително и опрема за комуникација, инсталиран во воздухопловот или прицврстен на него, што не се користи и не е наменет да се користи за управување или контролирање на воздухопловот во лет и не е дел од конструкцијата на воздухопловот, моторот или елисата;

(13) „директна далечинска идентификација“ е систем што обезбедува локално емитување на информации за воздухоплов без екипаж во употреба, вклучувајќи ја и неговата ознака, така што оваа информација може да се добие без физички пристап до воздухопловот без екипаж;

(14) „Режим „следи ме““ е режим на работа на УАС во кој воздухоплов без екипаж постојано го следи далечинскиот пилот во однапред определен радиус;

(15) „геопросторна ориентација“ е функција што, врз основа на податоците доставени од земјите-членки, открива потенцијално прекршување на ограничувањата на воздушниот простор и ги предупредува далечинските пилоти за да можат да преземат итни и ефективни мерки за да се спречи тоа прекршување;

(16) „приватно произведен УАС“ е УАС составен или произведен за сопствена употреба на производителот, не вклучувајќи УАС составен од група делови пласирани на пазарот како комплет спреман за монтирање;

(17) „автономна работа“ е работа на воздухоплов без екипаж за време на која воздухопловот без екипаж работи без можност да интервенира далечинскиот пилот;

(18) „неинволвирани лица“ значи лица кои не учествуваат во операцијата на УАС, или кои не се запознаени со упатствата и мерките на претпазливост дадени од операторот на УАС;

(19) „правење достапно на пазарот“ е секое снабдување со производи за дистрибуција, потрошувачка или употреба на пазарот на Унијата во текот на комерцијална активност, без оглед дали е со плаќање или бесплатно;

(20) „пласирање на пазар“ е првото правење на производ достапен на пазарот на Унијата;

(21) „контролирана област на земја“ е област на земја каде што се оперира со УАС и во рамките на која операторот на УАС може да обезбеди дека се присутни само на вклучените лица;

(22) „максимална маса на полетување“ („МТОМ“) е максимална маса на воздухоплов без екипаж, вклучувајќи корисен товар и гориво, како што е дефинирано од страна на производителот или градителот, со која маса може да се оперира воздухопловот без екипаж;

(23) „едрилица без екипаж“ е воздухоплов без екипаж на кој за лет не му е потребен мотор и лета врз основа на динамичната реакција на воздухот преку фиксните аеродинамични површини. Може да биде опремен со мотор за итни случаи.

Член 3

Категории на операции на УАС

Операциите на УАС се вршат во „отворена“ категорија дефинирана во член 4, во „специфична“ категорија дефинирана во член 5 и во „сертифицирана“ категорија дефинирана во член 6, под следниве услови:

(а) Операциите на УАС во „отворена“ категорија не бараат претходно одобрување за оперирање, ниту, пак, операторот на УАС мора да издаде изјава за оперирање пред да започне оперирањето;

(б) за операциите на УАС во „специфична“ категорија, потребно е да се добие одобрение за оперирање од надлежниот орган во согласност со член 12 или да се добие одобрение во согласност со член 16; или, под околности дефинирани во став 5 од член 5 изјава дадена од операторот на УАС;

(в) за операциите во „сертифицирана“ категорија, потребна е сертификација на УАС во согласност со Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945 и сертификација на операторот и, и доколку е применливо, лиценцирање на далечинскиот пилот.

Член 4

Операции во „Отворена“ категорија на УАС

1. Операциите се класифицираат како операции на УАС во „отворена“ категорија само ако се исполнети следниве услови:

(а) УАС припаѓа во една од класите од Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945, или е приватно произведен или ги исполнува условите утврдени во член 20;

(б) максималната маса на полетување на воздухопловот без екипаж е помала од 25 кг;

(в) далечинскиот пилот го обезбедува дека воздухопловот без екипаж се одржува на безбедно растојание од луѓе и не лета над собири на луѓе;

(г) далечинскиот пилот го одржува воздухопловот без екипаж во постојан визуелен контакт освен кога воздухопловот лета во режим „следи ме“ или кога на далечинскиот пилот му помага набљудувач на воздухопловот без екипаж како што е наведено во Дел А од Анексот;

(д) за време на летот, воздухопловот без екипаж се одржува во рамките на 120 метри од најблиската точка на површината на земјата, освен кога прелетува пречка, како што е наведено во Дел А од Анексот;

(ѓ) за време на летот, воздухопловот без екипаж не носи опасни материи и не испушта никаков материјал.

2. Операциите на УАС во „отворена“ категорија се поделени во три подкатегории во согласност со барањата утврдени во Дел А од Анексот.

Член 5

„Специфична“ категорија на операции на УАС

1. Ако некое од барањата утврдени во член 4 или во Дел А од Анексот не е исполнето, од операторот на УАС ќе се бара согласно член 12 да добие оперативно одобрение од надлежниот орган во земјата-членка каде што е регистриран.

2. Кога поднесува барање за оперативно одобрение до надлежниот орган согласно член 12, операторот ќе изврши проценка на ризик во согласност со член 11 и ќе ја достави заедно со барањето, вклучувајќи и соодветни мерки за ублажување на ризикот.

3. Во согласност со точката UAS.SPEC.040 утврдена во Дел Б од Анексот, надлежниот орган издава оперативно одобрение, ако смета дека оперативните ризици се соодветно ублажени во согласност со член 12.

4. Надлежниот орган ќе наведе дали оперативното одобрение се однесува на:

(а) одобрение за една операција или за повеќе операции определени со време или со локација/локации или со обете. Во оперативното одобрение се наведува прецизен список на мерки за ублажување на ризикот;

(б) одобрение на LUC во согласност со Дел В од Анексот.

5. Кога операторот на УАС доставува изјава до надлежниот орган на земјата-членка на регистрација во согласност со точката UAS.SPEC.020 утврден во Дел Б од Анексот, за операција што е во согласност со стандардно сценарио, како што е дефинирано во Додаток 1 на тој Анекс, од операторот на УАС нема да се бара да добие оперативно одобрение во согласност со ставовите од 1 до 4 на овој член и ќе се примени процедурата утврдена во став 5 од член 12.

6. Ниту оперативно одобрение ниту изјава нема да бидат потребни за следново:

(а) Оператори на УАС кои поседуваат LUC со соодветни права во согласност со точка UAS.LUC.060 од Анексот;

(б) операции спроведени во рамките на воздухопловно моделарски клубови и здруженија кои имаат добиено одобрување во согласност со член 16.

Член 6

„Сертифицирана“ категорија на операции на УАС

1. Операциите се класифицираат како операции на УАС во „сертифицирана“ категорија само доколку се исполнети следниве услови:

(а) УАС е сертифициран во согласност со член 40 став 1 точки (а), (б) и (в) од Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945; и

(б) операцијата се спроведува во кој било од следниве услови:

i. се изведува над собири на луѓе;

ii. вклучува превоз на луѓе;

iii. вклучува превоз на опасни материи, што може да резултира со висок ризик за трети лица во случај на несреќа.

2. Покрај тоа, операциите на УАС се класифицираат во „сертифицирана“ категорија доколку надлежниот орган, врз основа на проценката на ризикот наведена во член 11, смета дека ризикот од операцијата не може доволно да се ублажи доколку УАС и операторот на УАС не се сертифицирани, и доколку е применливо, без лиценцирање на далечинските пилоти.

Член 7

Правила и процедури за операција на УАС

1. Операциите на УАС во „отворена“ категорија се во согласност со оперативните ограничувања утврдени во Дел А од Анексот.

2. Операциите на УАС во „специфична“ категорија се во согласност со оперативните ограничувања утврдени во оперативното одобрение како што е наведено во член 12 или одобрението како што е наведено во член 16 или во стандардно сценарио дефинирано во Додаток 1 на Анексот во согласност со изјавата од операторот на УАС.

Овој став не се применува доколку операторот на УАС има LUC со соодветни права.

Операциите на УАС во „специфична“ категорија се предмет на применливите оперативни барања утврдени во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата⁵.

3. Операциите на УАС во „сертифицирана“ категорија се предмет на применливите оперативни барања утврдени во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 и Регулативите (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата⁶ и (ЕУ) бр. 1332/2011 на Комисијата⁷.

Член 8

Правила и процедури за компетентност на далечински пилоти

1. Далечинските пилоти кои оперираат со УАС во „отворена“ категорија се во согласност со барањата за компетентност утврдени во Дел А од Анексот.

2. Далечинските пилоти кои оперираат со УАС во „специфична“ категорија ги исполнуваат барањата за компетентност утврдени во оперативното одобрение од надлежниот орган или во стандардното сценарио дефинирано во Додаток 1 на Анексот или како што е дефинирано со LUC и ги имаат најмалку следниве компетенции:

(а) способност за примена на оперативни процедури (нормални, вонредни и итни процедури, планирање на летот, прегледи пред и по летот);

(б) способност да управуваат со аеронаутичката комуникација;

(в) да управуваат со патеката на летање и автоматизација на летот на воздухопловот без екипаж;

(г) лидерство, работа во тим, и организирање на својата работа;

(д) решавање проблеми и донесување одлуки;

(ф) свесност за ситуацијата;

(е) управување со обемот на работа;

(ж) координација или примопредавање, како што е соодветно.

⁵ Регулатива 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 за воздухопловна навигација и изменување на Регулативата 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 (ОЈ L 281, 13.10.2012 година, стр. 1).

⁶ Регулатива (ЕЗ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (ОЈ L 296, 25.10.2012 година, стр. 1).

⁷ Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011 на Комисијата од 16 декември 2011 година за утврдување на заеднички услови за користење на воздушниот простор и оперативни процедури за избегнување на судир во воздух (ОЈ L 336, 20.12.2011, стр. 20).

3. Далечинските пилоти кои вршат операции во рамките на воздухопловно моделарските клубови и здруженија ги исполнуваат минималните услови за компетентност дефинирани во одобрението издадено во согласност со член 16.

Член 9

Минимална возраст на далечинските пилоти

1. Минималната возраст за далечинските пилоти кои оперираат со УАС во „отворена“ и „специфична“, категорија е 16 години.

2. Минималната возраст на далечинските пилоти не се пропишува:

(а) кога оперираат во поткатегијата А1 како што е определена во Дел А од Анексот на оваа Регулатива, со УАС од класа Ц0 дефинирана во Дел 1 од Анексот на Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945 кој е играчка во рамките на значењето на Директивата 2009/48/ЕЗ;

(б) за приватно произведени УАС со максимална маса на полетување помала од 250 г;

(в) кога тие оперираат под директен надзор на далечински пилот кој е во согласност со став 1 и член 8.

3. Земјите-членки можат да ја намалат минималната возраст, врз основа на пристап заснован на ризик, земајќи ги предвид специфичните ризици поврзани со операциите на нивната територија:

(а) за далечински пилоти кои оперираат во „отворена“ категорија, за максимум четири години;

(б) во случај на далечински пилоти кои вршат операции во „специфична“ категорија, за максимум две години.

4. Доколку некоја земја-членка ја намали минималната возраст за далечинските пилоти, тие далечински пилоти можат да управуваат со УАС само на територијата на таа земја-членка.

5. Земјите-членки можат да пропишат различна минимална возраст за далечинските пилоти кои оперираат во рамки на воздухопловно моделарските клубови или здруженија во одобренијата издадени во согласност со член 16..

Член 10

Правила и процедури за пловидбеност на УАС

Освен ако не се произведени приватно или не се користат за операции наведени во член 16 ниту ги исполнуваат условите дефинирани во член 20, УАС кои се користат во операциите утврдени во оваа Регулатива се во согласност со техничките барања и правила и процедури за пловидбеност дефинирани во делегираните акти донесени во согласност со член 58 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139.

Член 11

Правила за спроведување на проценка на оперативниот ризик

1. Проценка на оперативен ризик:

(а) ги опишува карактеристиките на оперирањето на УАС;

(б) предлага соодветни цели за безбедност при оперирање;

(в) ги идентификува ризиците од операциите на земја и во воздух земајќи предвид сè од следново:

i. степенот до кој активноста може да загрози трети лица или имот на земја;

ii. комплексноста, перформансите и оперативните карактеристики на предметниот воздухоплов без екипаж;

iii. целта на летот, видот на УАС, веројатноста за судир со други воздухоплови и класата користениот воздушен простор;

iv. видот, обемот и комплексноста на операцијата или активноста на УАС, вклучувајќи ги, каде што е релевантно, интензитетот и видот на сообраќај управуван од одговорната организација или лице;

v. степенот до кој лицата подложени на ризици од операциите на УАС можат да ги проценат и контролираат тие ризици;

(г) идентификува низа можни мерки за ублажување на ризикот;

(д) утврдува потребно ниво на робусност на избраните мерки за ублажување на ризикот, така што операцијата може да се изврши на безбеден начин.

2. Описот на операциите на УАС, вклучуваат најмалку следново:

(а) природата на активностите кои се вршат;

(б) оперативната средина и географската област за предвидената операција, особено населението над кое се прелетува, орографските карактеристики, видовите воздушен простор, областа на воздушниот простор во кој ќе се одвива операцијата, дел од воздушниот простор што служи како безбедносен слој, вклучително и оперативните барања за географските зони;

(в) комплексноста на оперирањето, особено начинот на кој се планира и спроведува, компетенции на персоналот, искуство и состав, потребните техничките средства кои се планират за спроведувањето на операцијата;

(г) техничките карактеристики на УАС, вклучително и неговите перформанси во однос на условите на планираното оперирање и, доколку е применливо, неговиот регистарски број;

(д) компетентноста на персоналот за спроведување на операцијата, вклучувајќи негов состав, задолженија, одговорности, обука и неодамнешно искуство.

3. Проценката предлага целно ниво на безбедност, кое е еквивалентно на нивото на безбедност во воздухопловството со екипаж, со оглед на специфичните карактеристики на операциите на УАС.

4. Проценката на ризик вклучува утврдување на се од следново:

(а) неублажениот ризик на операции на земја земајќи ги предвид видот на операцијата и условите под кои се изведува, вклучувајќи ги барем следниве критериуми:

i. дали се одржува визуелен контакт со воздухопловот или не (VLOS или BVLOS);

ii. колку се густо населени областите над кои се прелетува;

iii. се прелетува ли над собири на луѓе;

iv. кои се димензиите на воздухопловот без екипаж;

б) неублажениот ризик од воздушни операции земајќи предвид сè од следново:

i. точната област на воздушниот простор во која ќе се одвива операцијата, проширена од областа на воздушниот простор неопходен за процедури за справување со итни случаи;

ii. класата на воздушен простор;

iii. влијанието врз друг воздушен сообраќај и управувањето со воздушниот сообраќај (ATM), и особено:

- височина на која се одвива операцијата;

- контролиран наспроти неконтролиран воздушен простор;

- аеродромска средина наспроти не аеродромска средина;
- воздушен простор над урбана наспроти рурална област;
- одвојување од друг сообраќај.

5. При идентификувањето на можни мерки за ублажување на ризикот неопходни за да се постигне предложеното ниво на безбедност, се земаат предвид следниве можности:

- (а) ограничувања на движењето на луѓето на земја;
 - (б) стратешките оперативни ограничувања на операцијата на УАС, особено:
 - i. ограничување на географската област каде што се одвива операцијата;
 - ii. ограничување на времетраењето или распоредот на временскиот слот во кој се одвива операцијата;
 - (в) стратешко ублажување на ризик од општите правила за летање или заедничката структура и услугите на воздушниот простор;
 - (г) способност да се справат со можните неповолни оперативни услови;
 - (д) организациски фактори, како што се оперативните процедури и процедурите за одржување елаборирани од операторот УАС и постапките за одржување во согласност со упатството за употреба на производителот;
 - (ѓ) нивото на компетентност и стручност на персоналот вклучен во безбедноста на летот;
 - (е) ризикот од човечка грешка при примена на оперативните процедури;
 - (ж) карактеристиките на дизајнот на УАС и неговите перформанси, особено:
 - i. достапноста на начини за ублажување на ризикот од судир;
 - ii. достапноста на системи кои го ограничуваат преносот на енергија во случај на судир или ја намалуваат кршливоста на воздухопловот без екипаж;
 - iii. дизајнот на УАС во согласност со признаени стандарди и безбедниот дизајн.
6. Робусноста на предложените мерки за ублажување на ризикот се оценува со цел да се утврди дали тие се сразмерни со безбедносните цели и ризици од предвидените операции, особено за да се обезбеди дека секоја фаза од оперирањето е безбедна.

Член 12

Одобрување на операции во „специфична“ категорија

1. Надлежниот орган ја оценува проценката на ризикот и робусноста на мерките за ублажување на ризикот предложени од операторот на УАС со цел да се обезбеди безбедно оперирање во сите фази на летот..
2. Надлежниот орган издава оперативно одобрение кога од оценката ќе заклучи дека:
 - (а) целите за оперативната безбедност ги земаат предвид ризиците од оперирањето;
 - (б) комбинацијата на мерките за ублажување на ризикот во врска со оперативните услови за вршење на операциите, компетентноста на вклучениот персонал и техничките карактеристики на воздухопловот без екипаж, се соодветни и доволно робустни за да се обезбеди операцијата да остане безбедна во однос на идентификуваните ризици на земја и во воздух;
 - (в) операторот на УАС дал изјава во која потврдува дека планираната операција е во согласност со сите применливи правила на Унија и национални правила што се однесуваат на неа, особено, во врска со

приватноста, заштитата на податоците, одговорноста, осигурувањето, обезбедувањето и животната средина.

3. Кога операцијата не се смета за доволно безбедна, надлежниот орган ќе го информира барателот, давајќи причини за одбивањето да издаде оперативно одобрение.

4. Во оперативното одобрение одобрено од надлежниот орган се наведува:

(а) опсегот на одобрението;

(б) „специфичните“ услови кои се применуваат:

i. на операциите на УАС и оперативните ограничувања;

ii. на потребната компетентност на операторот на УАС и, каде што е применливо, на далечинските пилоти;

iii. на техничките карактеристики на УАС, вклучувајќи негово сертификарање, ако е применливо;

(в) следниве информации:

i. регистарскиот број на операторот на УАС и техничките карактеристики на УАС;

ii. упатување на проценката на оперативниот ризик направено од операторот на УАС;

iii. оперативни ограничувања и услови за операцијата;

iv мерките за ублажување на ризикот што операторот на УАС е должен да ги примени;

v. локацијата (-ите) за кои е одобрена операцијата да се спроведе и сите други локации во земјите-членки во согласност со член 13;

vi. сите документи и евиденција релевантни за видот на операцијата и видот на настаните што треба да се наведат во прилог на оние утврдени во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014 на Европскиот парламент и на Советот⁸.

5. По приемот на изјавата од член 5 став 5, надлежниот орган:

(а) ќе провери дали ги содржи сите елементи наведени во став 2 од точка UAS.SPEC.020 од Анексот;

(б) и, доколку е така, без одлагање издава потврда за приемот и комплетноста на операторот на УАС за да може да ја започне операцијата.

Член 13

Прекугранични операции или операции надвор од земјата на регистрација

1. Доколку оператор на УАС има намера да спроведе операција во „специфична“ категорија за која веќе е дадено оперативно одобрение во согласност со член 12, и за која се планира да се спроведе делумно или во целост во воздушниот простор на земја-членка која не е земја-членка на регистрација, операторот на УАС до надлежниот орган на земјата-членка во која планира да ја изврши операцијата доставува барање вклучувајќи ги следниве информации:

(а) копија од оперативното одобрение дадемп на операторот на УАС во согласност со член 12; и

⁸ Изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014 на Европскиот парламент и на Советот од 3 април 2014 година за известување, анализа и следење на настаните од цивилната авијација 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот и укинување на Директивата 2003/42 / ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот и Комисијата (ЕЗ) бр. 1321/2007 и (ЕЗ) бр. 1330/2007 (OJ L 122, 24.4.2014, стр. 18).

(б) локациите каде што се планира да се изврши операцијата, вклучително ажурираните мерки за ублажување на ризикот, , доколку е потребно, за справување со ризиците идентификувани во согласност со член 11 став 2 точка (б) кои се специфични за локалниот воздушен простор, терен, население и климатските услови.

2. По добивањето на барањето од став 1, надлежниот орган на земјата-членка во која се планира да се изврши операцијата ќе го процени без непотребно одлагање и ќе му потврди на надлежниот орган на земјата-членка на регистрација и на операторот на УАС дека ажурираните мерки за ублажување на ризикот наведени во став 1 точка (б) се задоволителни за операцијата на предвидената локација. По приемот на таа потврда, операторот на УАС може да започне со планираната операција и земјата-членка на регистрација ќе ги евидентира ажурираните мерки за ублажување на ризикот кои операторот на УАС мора да ги примени во оперативното одобрување издадено во согласност со член 12..

3. Доколку оператор на УАС планира да спроведе операција во „специфична“ категорија за која дал изјава во согласност со член 5 став 5, и која се планира да се изврши делумно или во целост во воздушниот простор на земја-членка која не е земја-членка на регистрација, операторот на УАС на надлежниот орган на земјата-членка во која планира да ја изврши операцијата му доставува копија од изјавата доставена до земјата-членка на регистрација и копија од потврдата за прием и комплетноста.

Член 14

Регистрација на оператори на УАС и сертифицирани УАС

1. Земјите-членки воспоставуваат и одржуваат точни системи за регистрација на УАС чијшто дизајн е предмет на сертификација и на оператори на УАС чие оперирање може да претставува ризик за безбедноста, обезбедувањето, приватноста и заштитата на личните податоци или животната средина.

2. Системите за регистрација на оператори на УАС имаат полиња за внесување и размена на следните информаици:

(а) целото име и датумот на раѓање на физички лица, односно назив и идентификациски број на правни лица;

(б) адресата на оператор на УАС;

(в) нивната адреса за е-пошта и телефонскиот број;

(г) бројот на полисата за осигурување на УАС, ако тоа го бара правото на Унијата или националното право;

(д) потврдувањето од правните лица на следнава изјава: „Целиот персонал кој е директно вклучен во операциите е компетентен за извршување на своите задачи, и со УАС ќе управуваат исклучиво далечински пилоти со соодветно ниво на компетентност.“;

(е) поседувани оперативни одобренија и LUC и изјави придружени со потврда во согласност со член 12 став 5 точка (б).

3. Системите за регистрација на воздухоплови без екипаж чиј дизајн е предмет на сертификација имаат полиња за внесување и размена на следните информаици:

(а) името на производителот;

(б) ознака на воздухопловот без екипаж од производителот;

(в) сериски број на воздухопловот без екипаж;

(г) целото име, адреса, адреса за е-пошта и телефонски број на физичкото или правното лице под чие име е регистриран воздухопловот без екипаж.

4. Земјите-членки обезбедуваат дека системите за регистрација се дигитални и интероперабилни и дека овозможуваат заеден пристап и размена на информации преку базата на податоци наведена во член 74 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139.

5. Операторите на УАС се регистрираат:

(а) кога во рамките на „отворена“ категорија оперираат било кој од следните воздухоплови без екипаж:

i. воздухоплов без екипаж со маса на полетување (МТОМ) од 250 гр или повеќе, или воздухоплов без екипаж кој во случај на удар може на човек да пренесе кинетичка енергија поголема од 80 џули;

ii. воздухоплов без екипаж опремен со сензор кој може да собира лични податоци, освен ако е во согласност со Директивата 2009/48/ЕЗ.

(б) кога оперираат во „специфична“ категорија со воздухоплов без екипаж со било која тежина.

6. Ако операторот на УАС е физичко лице, тој самиот се регистрира во земјата-членка каде има живеалиште, а ако е правно лице, тоа ќе го стори во земјата-членка во која има главно место на деловна активност, и обезбедува дека информациите за регистрација се точни. Оператор на УАС не може да биде регистриран во повеќе од една земја-членка истовремено.

Земјите-членки им доделуваат единствен дигитален регистарски број на операторите на УАС и на УАС за кои е потребна регистрација, кој овозможува нивна индивидуална идентификација.

Регистарскиот број на операторот на УАС се зутврдува врз основа на стандардите кои ја поддржуваат интероперабилноста на системите за регистрација.

7. Сопственикот на воздухоплов без екипаж чијашто дизајн е предмет на сертификација го регистрира воздухопловот без екипаж.

Ознаката за националноста и регистарската ознака на воздухопловот без екипаж се утврдуваат во согласност со Анексот 7 на ИКАО. Воздухоплов без екипаж не може да биде регистриран во повеќе од една земја-членка истовремено.

8. Операторите на УАС го истакнуваат нивниот регистарски број на секој воздухоплов без екипаж што ги исполнува условите од став 5.

Член 15

Оперативни услови за географските зони на УАС

1. При дефинирање на географски зони на УАС заради безбедносни причини, причини за обезбедување, причини на приватност или еколошки причини, земјите-членки можат:

(а) да забранат одредени или сите операции на УАС, да побараат посебни услови за одредени или сите операции на УАС или да побараат претходно оперативно одобрение за одредени или сите операции на УАС;

(б) да пропишат специфични еколошки стандарди за операции на УАС;

(в) да дозволат пристап само на одредени класи на УАС;

(г) да дозволат пристап само на УАС опремени со одредени технички карактеристики, особено со системи за далечинско идентификување или системи за геопросторна ориентација.

2. Врз основа на проценка на ризик спроведена од надлежен орган, земјите-членки можат да назначат одредени географски зони во кои операциите на УАС се изземени од едно или повеќе барања кои се применуваат за „отворена“ категорија.

3. Кога во согласност со ставовите 1 или 2, земјите-членки ги дефинираат географските зони на УАС, за целите на геопросторна ориентација тие треба да обезбедат дека информациите за географските зони

на УАС, вклучувајќи го и нивниот период на важење, се јавно достапни во заеднички единствен дигитален формат.

Член 16

Операции на УАС во рамките на воздухопловно моделарските клубови и здруженија

1. На барање на воздухопловен моделарски клуб или здружение, надлежниот орган може да издаде одобрение за операции на УАС во рамките на воздухопловно моделарските клубови и здруженија

2. Одобрението од став 1 се издава во согласност со било кое од следново:

(а) релевантните национални правила;

(б) утврдени процедури, организациска структура и систем на управување на воздухопловниот моделарски клуб или здружението, обезбедувајќи дека:

i. далечинските пилоти кои вршат операции во рамките на воздухопловно моделарските клубови или здруженија се запознаени со условите и ограничувањата утврдени во одобрението издадено од надлежниот орган;

ii. на далечинските пилоти кои вршат операции во рамките на воздухопловно моделарските клубови или здруженија, им се помага во постигнувањето на минималната компетентност потребна за безбедно оперирање со УАС и во согласност со условите и ограничувањата дефинирани во одобрението;

iii. дека воздухопловно моделарските клубови или здруженија преземаат соодветни активности кога се информирани дека далечинскиот пилот што оперира во рамките на воздухопловно моделарските клубови или здруженија не е во согласност со условите и ограничувањата дефинирани во одобрението и, доколку е потребно, го известува надлежниот орган;

iv. дека воздухопловно моделарскиот клуб или здружение, на барање на надлежниот орган, му ја доставува документацијата потребна за надзор и мониторинг.

3. Одобрението од став 1 ги специфицира условите под кои може да се вршат операции во рамките на воздухопловно моделарските клубови или здруженија и е ограничено на територијата на земјата-членка во која е издадено.

4. Земјите-членки можат да им дозволат на воздухопловно моделарските клубови и здруженија да ги регистрираат своите членови во системите за регистрација воспоставени во согласност со член 14 во нивно име. Во спротивно, членовите на тие воздухопловно моделарски клубови и здруженија се регистрираат сами во согласност со член 14.

Член 17

Назначување на надлежен орган

1. Секоја земја-членка назначува еден или повеќе субјекти како надлежен орган за задачите наведени во член 18.

2. Ако земја-членка назначи повеќе од еден надлежен орган:

(а) јасно ги дефинира областите на надлежност за секој од нив во поглед на одговорностите;

(б) воспоставува соодветен механизам за координација помеѓу нив со цел обезбедување на ефикасен надзор над сите организации и лица кои се предмет на оваа Регулатива.

Член 18

Задачи на надлежен орган

Надлежниот орган е одговорен за:

- (а) спроведување на оваа регулатива;
- (б) издавање, суспендирање или повлекување на сертификати за оператори на УАС и лиценци на далечински пилоти кои оперираат во рамките на „сертифицирана“ категорија на УАС.
- (в) издавање на потврда на далечинските пилоти за положен испит за теоретско знаење преку Интернет во согласност со точките UAS.OPEN.020 и UAS.OPEN.040 од Анексот и издава, изменува, суспендира, ограничува или повлекува сертификати за компетентност на далечинските пилоти во согласност со точка UAS.OPEN.030 од Анексот;
- (г) издавање, изменување, суспендирање, ограничување или повлекување на оперативни одобренија и LUC и потврдување на комплетноста на изјавите, кои се потребни за извршување операции на УАС во „специфичната“ категорија на операции на УАС;
- (д) чување документација, евиденција и извештаи за оперативните одобрувања на УАС, изјавите, сертификатите за компетентност на далечинските пилоти и LUC;
- (ѓ) правење достапни во заеднички единствен дигитален формат информации за географските зони на УАС идентификувани од земјите-членки и утврдени во рамките на националниот воздушен простор на нејзината држава;
- (е) издава потврди за прием и комплетност во согласност со член 12 став 5 точка (б) или потврда во согласност со член 13 став 2;
- (ж) развивање на систем за надзор заснован на ризик за:
- i. операторите на УАС кои доставиле изјава или имаат оперативно одобрение или LUC;
 - ii. воздухопловно моделарски клубови и здруженија кои имаат одобрение наведено во член 16;
- (з) за други операции освен оние во категоријата „отворена“, планира ревизија заснована врз профилот на ризик, нивото на усогласеност и безбедносните перформанси на операторите на УАС кои доставиле изјава, или имаат сертификат издаден од надлежниот орган;
- (с) за операции различни од оние во „отворената категорија“, извршување на инспекции на операторите на УАС кои доставиле изјава или имаат сертификат издаден од надлежен орган кој спроведува инспекции на УАС и обезбедува дека операторите УАС и далечинските пилоти се во согласност со оваа регулатива;
- (и) воспоставување на систем за откривање и испитување на случаи на неусогласеност од страна на операторите на УАС кои работат во категоријата „отворена“ или „специфична“ и да известуваат за тоа во согласност со член 19 став 2;
- (ј) обезбедување информации и упатства за зголемување на безбедноста при работењето на УАС на операторите на УАС;
- к) воспоставување и одржување на системи за регистрација за УАС чиј дизајн е предмет на сертификација и за операторите на УАС чие оперирање може да претставува ризик по безбедноста, обезбедувањето, приватноста и заштитата на личните податоци или животната средина.

Член 19

Безбедносни информации

1. Надлежните органи на земјите-членки и органите за надзор и контрола на пазарот наведени во член 36 од Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945 соработуваат за безбедносни прашања и воспоставуваат процедури за ефикасна размена на безбедносни информации.
2. Секој оператори на УАС ги пријавува до надлежниот орган сите настани поврзани со безбедноста и разменува информации за нивните УАС во согласност со регулативата (ЕУ) бр. 376/2014.

3. Агенцијата на Европската Унија за безбедност на воздухопловството („Агенцијата“) и надлежните органи собираат, анализираат и објавуваат безбедносни информации во врска со операциите на УАС на нивната територија, во согласност со член 119 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 и нејзините акти за спроведување.

4. По добивањето на која било од информациите наведени во ставовите 1, 2 или 3, Агенцијата и надлежниот орган ги преземаат потребните мерки за решавање на безбедносни прашања врз основа на најдобрите достапни докази и анализи, земајќи ги предвид меѓусебните зависности помеѓу различните домени на безбедност на воздухопловството и помеѓу безбедноста на воздухопловството, сајбер безбедноста и другите технички домени на регулацијата на авијацијата.

5. Кога надлежниот орган или Агенцијата презема мерки во согласност со став 4, таа веднаш ги известува сите релевантни заинтересирани страни и организации кои треба да ги почитуваат тие мерки во согласност со Регулативата (ЕУ) 2018/1139 и нејзините акти за спроведување.

Член 20

Посебни одредби за употреба на одредени УАС во „отворена“ категорија

Типовите на УАС во смисла на Одлука бр. 768/2008/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот⁹, кои не се во согласност со Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945, и кои не се приватно произведени е дозволено да продолжат да бидат оперирани под следните услови, доколку биле пласирани на пазарот пред 1 јули 2022 година:

(а) во поткатегијата А1 како што е дефинирано во Дел А од Анексот, ако воздухопловот без екипаж има максимална дозволена маса на полетување (МТОМ) која е помала од 250 гр вклучувајќи корисен товар;

(б) во поткатегијата А3 како што е дефинирано во Дел А од Анексот, ако воздухопловот без екипаж има максимална дозволена маса на полетување која е помала од 25 кг вклучувајќи гориво и корисен товар;

Член 21

Прилагодување на одобренија, изјави и сертификати

1. Одобренија издадени на оператори на УАС, сертификати за компетентност за далечински пилоти и изјави на оператори на УАС или еквивалентни документи, издадени според националното право, ќе останат валидни до 1 јули 2021 година.

2. До 1 јули 2021 година земјите-членки ќе ги конвертираат нивните постоечки сертификати за компетентност на далечинските пилоти и нивните одобренија за оператори на УАС или изјави, или еквивалентната документација, вклучувајќи ги оние кои се издадени до тој датум, во согласност со оваа регулатива.

3. Без да е во спротивност со член 14, операциите на УАС спроведени во рамките на воздухопловно моделарските клубови и здруженија се дозволува да продолжат во согласност со релевантните национални правила и без одобрение во согласност со член 16, до 1 јули 2022 година.

Член 22

Преодни одредби

Без да е во спротивност со членот 20, употребата на УАС во категоријата „отворено“ што не е во согласност со барањата од деловите од 1 до 5 од Анексот кон Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945 е

⁹ Одлука бр. 768/2008/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 9 јули 2008 година за заедничка рамка за пласман на производи и укинување на Одлуката 93/465/ЕЕЗ на Советот (ОЈ L 218, 13.8.2008, стр. 82).

дозволена за преоден период од две години, кој започнува една година по датумот на влегување во сила на оваа регулатива, под следниве услови:

(а) воздухоплови без екипаж со максимална маса на полетување помала од 500 g се оперираат во рамките на оперативните барања утврдени во точка UAS.OPEN.020(1) од Дел А од Анексот од страна на далечински пилот кој има ниво на компетентност дефинирано од засегнатата земја-членка;

(б) воздухоплови без екипаж со максимална маса на полетување помала од 2 кг се оперираат така што се одржува минимално хоризонтално растојание од 50 метри од луѓе и далечинските пилоти имаат ниво на компетентност најмалку еквивалентно на она што е утврдено во точката UAS.OPEN.030(2) од Дел А од Анексот;

(в) воздухоплови без екипаж со максимална маса на полетување поголема од 2 кг и помала од 25 кг се оперираат во рамките на оперативните барања утврдени во точката UAS.OPEN.040(1) и (2) и далечинските пилоти имаат ниво на компетентност најмалку еквивалентно на она што е утврдено во точка UAS.OPEN.020(4)(б) од Дел А од Анексот.

Член 23

Влегување во сила и примена

1. Оваа Регулатива влегува во сила дваесеттиот ден по објавувањето во Службениот весник на Европската Унија.

Се применува од 1 јули 2020 година.

2. Членот 5 став 5 се применува од датумот на кој се менува Додаток 1 на Анексот за да се вклучат применливите стандардни сценарија. Додека оваа регулатива не се измени за да го вклучи стандардното сценарио во Додаток 1 на Анексот, земјите-членки можат, во согласност со член 5 став 5, да прифатат изјави од оператори на УАС засновани врз национални стандардни сценарија, доколку тие сценарија ги исполнуваат барањата од точката UAS.SPEC.020 од Анексот.

3. Членот 15 став 3 се применува од 1 јули 2021 година.

Оваа Регулатива е обврзувачка во целост и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 24.05.2019 година.

За Комисијата

Претседател

Жеанан-Клод ЈУНКЕР

АНЕКС

ОПЕРАЦИИ НА УАС ВО „ОТВОРЕНА“ И „СПЕЦИФИЧНА“ КАТЕГОРИЈА

ДЕЛ А

ОПЕРАЦИИ НА УАС ВО „ОТВОРЕНА“ КАТЕГОРИЈА

UAS.OPEN.010 Општи одредби

(1) Операциите на УАС во „Отворена“ категорија е поделена на три поткатегории А1, А2 и А3, врз основа на оперативни ограничувања, барања во врска со далечинските пилоти и техничките барања за УАС.

(2) Ако операција на УАС вклучува лет на воздухоплов без екипаж кој полетува од природно издигнато тло или над тло со природни издигнувања, воздухопловот без екипаж одржува растојание од не повеќе од 120 метри од најблиската точка на земјата. Растојанијата се мерат земајќи го предвид предметниот терен, на пр. рамнини, ридови или планини.

(3) Ако воздухоплов без екипаж се лета во хоризонтално растојание од 50 метри до вештачка препрека повисока од 105 м, максималната висина на оперирање на воздухопловот без екипаж може да се зголеми до 15 метри над висината на препреката на барање на субјектот одговорен за препреката.

(4) По исклучок од точка 2, едрилици без екипаж со максимална маса на полетување, вклучувајќи корисен товар, помала од 10 кг, можат да се летаат на растојание кое надминува 120 м од најблиската точка на површината на земјата, под услов едрилицата без екипаж во ниеден момент да не се лета на висина поголема од 120 метри над далечинскиот пилот.

UAS.OPEN.020 Операции УАС во поткатегијата А1

Операциите на УАС во поткатегијата А1 ги исполнуваат сите следни услови:

(1) во случај на воздухоплови без екипаж наведени во точка 5 подточка (г), се спроведуваат на таков начин што далечинскиот пилот на воздухопловот без екипаж не го надлетува воздухопловот над собири на луѓе, ниту, колку што може разумно да се очекува над неинволвирани лица. Во случај на неочекувано надлетување над неинволвирани лица, далечинскиот пилот го намалува колку што е можно повеќе времето за време на кое воздухопловот без екипаж ги надлетува тие лица;

(2) во случај на воздухоплови без екипаж наведени во точка 5 подточки (а), (б) и (в), се спроведуваат на таков начин што далечинскиот пилот на воздухопловот без екипаж може да надлетува неинволвирани лица, но никогашне надлетува собири на луѓе;

(3) по пат на отстапување од член 4 став 1 точка (г), се спроведуваат, кога е вклучен режимот „следи ме“, до растојание од 50 метри од далечинскиот пилот;

(4) се изведува од:

(а) далечинскиот пилот кој е запознен со упатството за употреба од производителот на УАС;

(б) во случај на воздухоплови без екипаж од класа С1, како што е дефинирано во Дел 2 од Анексот кон Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945, од далечински пилот кој завршил курс за обука преку Интернет по што успешно завршил преку Интернет испит за теоретско знаење подготвен од надлежниот орган или од субјект признаен од надлежниот орган на земјата-членка во која е регистриран операторот на УАС. Испитот се состои од 40 прашања со избор на одговор од повеќе понудени решенија, соодветно распоредени во следниве области:

i. воздухопловна безбедност;

ii. ограничувања на воздушниот простор;

- iii. воздухопловни прописи;
- iv ограничувања на човечките перформанси;
- v. оперативни процедури;
- vi. општо познавање на УАС;
- vii. приватност и заштита на податоците;
- viii. осигурување;
- ix. обезбедување;

(5) се вршат со воздухоплови без екипаж кои:

(а) имаат максимална маса на полетување, вклучувајќи корисен товар, помала од 250 гр и максимална оперативна брзина помала од 19 м/с, во случај на приватно произведени УАС; или

(б) ги исполнуваат барањата утврдени во член 20 точка (а);

(в) се означени како класа C0 и ги исполнуваат барањата од таа класа, како што е дефинирано во Дел 1 од Анексот кон Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945; или

(г) се означени како класа C1 и ги исполнуваат барањата од таа класа, како што е дефинирано во Дел 2 од Анексот кон Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945 и се оперираат со активен и ажуриран систем за директна далечинска идентификација и системи за геопросторна ориентација.

UAS.OPEN.030 Операции на УАС во поткатегијата А2

Операциите на УАС во поткатегијата А2 ги исполнуваат сите следни услови:

(1) се спроведуваат на таков начин што воздухопловот без екипаж не смее да надлетува неинволвиран лица и операциите на УАС се одвиваат на безбедно хоризонтално растојание од најмалку 30 метри од нив; далечинскиот пилот може да го намали хоризонтално безбедносно растојание на минимум 5 м од неинволвираните лица ако управува воздухоплов без екипаж со вклучен режим на мала брзина, и по проценка на состојбата во врска со:

(а) временски услови;

(б) перформанси на воздухопловот без екипаж;

(в) диференцијација на областа која се надлетува;

(2) ги изведува далечински пилот кој е запознаен со упатството за употреба од производителот УАС и има сертификат за компетентност на далечински пилот издадено од надлежен орган или од субјект признаен од надлежниот орган на земјата-членка во која е регистриран операторот УАС. Сертификатот се добива откако ќе бидат исполнети сите следни услови и според наведениот редослед:

(а) завршување на курсот за обука преку Интернет и положување преку Интернет на испитот за теоретско знаење како што е наведено во точка 4 подточка (б) од точка UAS.OPEN.020;

(б) завршување на само-практичната обука за оперативни услови од поткатегијата А3, утврдени во точките (1) и (2) од точка UAS.OPEN.040;

(в) изјавување дека само-практичната обука од точка (б) е завршена и е положен дополнителен испит за теоретско знаење подготвен од надлежен орган или од субјект признаен од надлежниот орган на земјата-членка во која е регистриран операторот на УАС. Испитот се состои од најмалку 30 прашања со избор на одговор од повеќе понудени решенија насочени кон проценување на знаењето на далечинскиот пилот за техничките и оперативните можности за ублажување на ризикот на земја, соодветно распределени на следниве области:

i. метеорологија;

ii. перформанси за летање на УАС;

iii. технички и оперативни способности за ублажување на ризикот на земја;

(3) се извршуваат со воздухоплов без екипаж кој е означен како класа С2 и ги исполнува барањата на таа класа, како што е дефинирано во Дел 3 од Анексот кон Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945, и е опериран со активен и ажуриран систем за далечинска директна идентификација и систем за геопросторна ориентација.

UAS.OPEN.040 Операции на УАС во поткатегијата А3

Операциите на УАС во поткатегијата А3 ги исполнуваат сите следни услови:

(1) се спроведуваат во област каде што далечинскиот пилот може разумно да очекува дека неинволвирно лице нема да виде загрозоено во опсегот на летање на воздухопловот без екипаж за целото време на оперирање на УАС;

(2) се спроведуваат на безбедно хоризонтално растојание од најмалку 150 метри од станбени, комерцијални, индустриски или рекреативни области;

(3) се спроведуваат од далечински пилот кој завршил курс за обука на Интернет и положил испит за теоретско знаење преку Интернет како што е наведено во точка 4 поточка(б) од точка UAS.OPEN.020;

(4) се спроведуваат со воздухоплов без екипаж кој:

(а) има максимална маса на полетување, вклучувајќи корисен товар, помала од 25 кг, во случај за приватно произведени УАС; или

(б) ги исполнува барањата дефинирани во точка (б) од член 20;

(в) е означен како класа С2 и ги исполнува барањата од таа класа, како што е дефинирано во Дел 3 од Анексот кон Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945 и се оперира со активен и ажуриран систем за директна далечинска идентификација и системот за геопросторна ориентација; или

(г) е означен како класа С3 и ги исполнува барањата од таа класа, како што е дефинирано во Дел 4 од Анексот кон Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945, и се оперира со активен и ажуриран систем директна далечинска идентификација и системот за геопросторна ориентација; или

(д) е означен како Класа С4 и ги исполнува барањата од таа класа, како што е дефинирано во Дел 5 од Анексот кон Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945.

UAS.OPEN.050 Одговорности на операторот на УАС

Операторот на УАС е должен:

(1) да воспостави оперативни процедури прилагодени на видот на операциите и поврзаниот ризик;

(2) да обезбеди дека сите операции ефективно го користат и го поддржуваат ефикасното користење на радио-спектарот со цел да се избегнат штетни пречки;

(3) да назначи далечински пилот за секоја операција на УАС;

(4) да обезбеди дека далечинските пилоти и целиот друг персонал кој врши задачи како поддршка на операциите се запознаени со упатството за употреба од производителот на УАС; и:

(а) има соодветни компетенции во подкатегијата на планираните операции на УАС во согласност со точките UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 или UAS.OPEN.040 за извршување на нивните задачи или, за друг персонал кој не е далечински пилот, завршил курс за обука на работното место подготвен од операторот

(б) се целосно запознаени со процедурите на операторот на УАС;

(в) се обезбедени со информации релевантни за планираната операција на УАС во врска со сите географски зони објавени од земјата-членка на оперирање во согласност со член 155) да ги ажурира информациите во системот за геопростона ориентација кога е тоа применливо во согласност со планираната локација на операцијата;

(б) во случај на операција со воздухоплов без екипаж од една од класите дефинирани во деловите 1 до 5 од Делегираната регулатива (ЕУ) 2019/945, да обезбеди дека УАС:

(а) има соодветна декларација за сообразност на ЕУ, вклучувајќи упатување на соодветната класа; и

(б) соодветната ознака за идентификација на класа е поставена на воздухопловот без екипаж;

(7) да обезбеди дека во случај на операција на УАС во поткатегијата А2 или А3, сите инволвирани лица присутни во областа на операцијата се информирани за ризиците и дека тие експлицитно се согласиле да учествуваат.

UAS.OPEN.060 Одговорности на далечинскиот пилот

1. Пред да започне со операција на УАС, далечинскиот пилот:

(а) има соодветна компетентност во поткатегијата на предвидените операции на УАС во согласност со точките UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 или UAS.OPEN.040 за да ја извршува својата задача и носи доказ за компетентност додека оперира со УАС, освен кога оперира со воздухоплов без екипаж наведен во точка 5 подточки (а), (б) или (в) од точка UAS.OPEN.020;

(б) прибавува ажурирани информации релевантни за планираната операција на УАС за сите географски зони објавени од земјата-членка на оперирање во согласност со член 15;

(в) ја набљудува оперативната околина, проверува постоење на препреки и, освен доколку оперира во подкатегија А1 со воздухоплов без екипаж наведен во точка 5 подточки (а), (б) или (в) од точка UAS.OPEN.020, и проверува дали е присутно неинволвирано лице;

(г) обезбедува дека УАС е во таква состојбата што планираниот лет може безбедно да се заврши и, доколку е применливо, проверува дали директната далечинска идентификација работи соодветно;

(д) ако на воздухопловот без екипаж е поставен дополнителен корисен товар, проверува дека неговата маса на полетување не ја надминува максималната маса на полетување дефинирана од производителот или границата на максималната маса на полетување за таа класа.

(2) За време на летот, далечинскиот пилот:

(а) не смее да ги извршува своите обврски под влијание на психоактивни супстанции или алкохол или кога не е во состојба да ја врши својата задача поради повреда, замор, земање лекови, болест или други причини;

(б) одржува визуелен контакт со воздухопловот без екипаж и го набљудува воздушниот простор околу воздухопловот без екипаж за да избегне било каков ризик од судир со воздухоплов со екипаж. Далечинскиот пилот го прекинува летот ако операцијата претставува ризик за други воздухоплови, луѓе, животни, животната средина или имот;

(в) ги почитува оперативните ограничувања во географските зони дефинирани во согласност со член 15;

(г) има способност да ја задржи контролата врз воздухопловот без екипаж, освен во случај на изгубен контакт со него или кога оперира воздухоплов без екипаж во слободен лет;

(д) со УАС мора да оперира според упатството за употреба од производителот, вклучувајќи ги сите применливи ограничувања;

(ф) мора да ги следи процедурите на операторот, доколку се достапни.

(3) За време на летот, далечинските пилоти и операторите на УАС не летаат близу или во области каде што е во тек итна интервенција, освен ако имаат дозвола да го прават тоа од одговорните служби за реакција во итни случаи,

(4) За целите на точката 2 подточка (б), на далечинските пилотиможе да им помага набљудувач на воздухоплов без екипаж, кој се наоѓа до нив, кој со визуелно набљудување на воздухопловот без екипаж без помагала, му помага на далечинскиот пилот во безбедно спроведување на летот. Далечинскиот пилот и набљудувачот на воздухоплов без екипаж воспоставуваат јасна и ефективна комуникација.

UAS.OPEN.070 Времетраење и важност на теоретската компетентност на далечинскиот пилот стекната на Интернет и сертификатите за компетентност на далечински пилот

(1) Теоретската компетентност на далечински пилот стекната на Интернет, кое се бара со точка 4, потточка (б) од точка UAS.OPEN.020 и точка 3 од точка UAS.OPEN.040, и сертификатот за компетентност на далечинскиот пилот, која се бара со точка 2 од точка UAS.OPEN.030, важат пет години.

(2) Обновувањето на теоретската компетентност на далечинскиот пилот стекната на Интернет и сертификатот за компетентност на далечинскиот пилот, е предмет на демонстрирање на компетенциите во согласност со точка 2 од точка UAS.OPEN.030 или точка 4 подточка(б) од точка UAS.OPEN.020.

ДЕЛ Б

ОПЕРАЦИИ НА УАС ВО „СПЕЦИФИЧНА“ КАТЕГОРИЈА

UAS.SPEC.010 Општи одредби

Операторот на УАС му доставувана надлежниот орган проценка на оперативниот ризик за планираната операција во согласност со член 11, или поднесува изјава кога точката UAS.SPEC.020 е применлива, освен ако операторот има сертификат за оператор на лесен УАС (LUC) со соодветни права, во согласност со дек В од овој Анекс. Операторот на УАС редовно ја проценува адекватноста на преземените мерки за ублажување на ризикот и ги ажурира кога е тоа потребно.

UAS.SPEC.020 Оперативна изјава

(1) Во согласност со член 5, операторот на УАС може да достави оперативна изјава за усогласеност со стандардно сценарио како што е дефинирано во Додаток 1 кон овој Анекс, до надлежниот орган на земјата-членка на оперирање, како алтернатива на точките UAS.SPEC.30 и UAS.SPEC.40 во однос на операциите::

(а) на воздухоплови без екипаж со:

i. максимални карактеристични димензии до 3 м со кои се одржува визуелен контакт (VLOS) над контролирана област на земја, освен над собири на луѓе;

ii. максимални карактеристични димензии до 1 м со кои се одржува визуелен контакт (VLOS) освен над собири на луѓе;

iii. максимални карактеристични димензии до 1 м со кои не се одржува визуелен контакт (BVLOS) над ретко населени области;

iv максимални карактеристични димензии до 3 м со кои не се одржува визуелен контакт (BVLOS) над контролирана област на земја;

(б) кои се вршат на висина помала од 120 метри од површината на земјата; и:

i. во неконтролиран воздушен простор (класа F или G); или

ii. во контролиран воздушен простор по координација и индивидуалноодобрување на лет во согласност со објавените процедури за областа на оперирање.

(2) Изјавата на операторите на УАС содржи:

(а) административни информации за операторот на УАС;

(б) изјава дека операцијата го исполнува оперативното барање утврдено во точка 1 и е во согласност со стандардното сценарио утврдено во Додаток 1 на Анексот;

(в) наведува дека ќе ги примени релевантните мерки за ублажување на ризикот неопходни за безбедноста на операцијата, вклучително и упатства во врска со спроведувањето на операцијата, дизајнот на воздухопловот без екипаж и компетентноста на вклучениот персонал;

(г) потврда од операторот на УАС дека секој лет извршен согласно изјавата ќе биде покриен со полиса за осигурување, доколку тоа го бара правото на Унијата или националното право.

(3) По приемот на изјавата, надлежниот орган проверува дали изјавата ги содржи сите елементи наведени во точка 2 и доколку е така, без непотребно одложување му издава потврда за прием и комплетност на операторот на УАС.

4) Откако ќе ја добие потврдата за прием и комплетност, операторот на УАС може да ја започне операцијата

(5) Операторите на УАС без одлагање го известуваат надлежниот орган за секоја промена на информациите наведени во оперативната изјава која ја поднеле.

(6) Операторите на УАС кои имаат LUC со соодветни права, во согласност со Дел В од овој Анекс, не треба да доставуваат изјава.

UAS.SPEC.030 Барање за оперативно одобрение

1. Пред да започне операција на УАС во „специфична“ категорија, операторот на УАС мора да добие оперативно одобрение од надлежниот орган на земјата-членка на регистрација, освен:

(а) ако е применлива точката UAS.SPEC.020; или

(б) ако операторот на UAS има LUC со соодветни права, во согласност со Дел В од овој Анекс.

(2) Операторот на УАС поднесува барање за издавање на ажурирано оперативно одобрение доколку има било какви значителни промени во операцијата или на мерките за ублажување на ризикот наведени во оперативното одобрение.

(3) Барањето за оперативно одобрение се заснова на проценка на ризик наведена во член 11 и дополнително ги вклучува и следниве информации:

(а) регистарскиот број на операторот УАС;

(б) во случај на физичко лице, име на одговорниот менаџер или име на операторот УАС;

(в) проценка на оперативниот ризик;

(г) листа на мерките за ублажување на ризикот предложени од операторот на УАС, со доволно информации за давозможи надлежниот орган да ја процени соодветноста на мерките за ублажување за справување со ризикот;

(д) оперативен прирачник доколку е потребно поради ризик и сложеност на операцијата;

(ѓ) потврда дека операциите на УАС ќе бидат покриени со соодветна полиса за осигурување од самиот почеток на операциите, доколку тоа го бара правото на Унијата или националното право.

UAS.SPEC.040 Издавање на оперативно одобрение

1. По приемот на барањето во согласност со точката UAS.SPEC.030, надлежниот орган без непотребно одложување ќе издаде оперативно одобрение во согласност со член 12 ако заклучи дека операцијата ги исполнува следниве услови:

(а) дадени се сите информации наведени во точка 3 од точка UAS.SPEC.030;

(б) постои процедура за координација со соодветниот давател на услуги на воздушниот простор ако целата операцијата или дел од неа треба да се одвива во контролиран воздушен простор.

(2) Надлежниот орган во оперативното одобрение го наведува точниот опсег на одобрението во согласност со член 12.

UAS.SPEC.050 Одговорности на операторот на УАС

(1) Операторот на УАС исполнува се од следново:

(а) воспоставува процедури и ограничувања прилагодени на видот на планираната операција и поврзаниот ризик, вклучително:

i. оперативни процедури за да се обезбеди безбедноста на операциите;

ii. процедури за да се обезбеди дека планираната операција е во согласност со безбедносните барања што се применливи за областа на операциите;

iii. мерки за заштита од незаконско мешање и неовластен пристап;

iv. процедури за да се обезбеди усогласеност на операциите со Регулативата (ЕУ) 2016/679 за заштита на физички лица во врска со обработката на лични податоци и за слободното движење на такви податоци. Особено, операторот на УАС врши проценка на влијанието на заштитата на податоците, кога тоа го бара националниот орган за заштита на податоците при примена на член 35 од Регулатива (ЕУ) 2016/679;

v. упатства за неговите далечински пилоти да планираат операции на УАС на таков начин што ќе се минимизира непријатноста, вклучувајќи бучава и други непријатности поврзани со емисиите, кај луѓето и животните;

(б) ќе назначи далечински пилот за секоја операција или, во случај на автономни операции, ќе обезбеди дека во текот на сите фази на операцијата, одговорностите и задачите, особено оние дефинирани во точките 2 и 3 од точка UAS.SPEC.060 се правилно распределени во согласност со процедурите утврдени во согласност со точката (а) наведена погоре;

(в) обезбедуваат дека сите операции ефикасно користат и поддржуваат ефикасно користење на радиоспектар со цел да се избегнат штетни пречки;

(г) обезбедуваат дека пред спроведување на операциите, далечинските пилоти ги исполнуваат сите следни услови:

i. имаат компетентност да ги извршуваат своите задачи во согласност со применливата обука идентификувана со оперативното одобрение или, доколку се применува точката UAS.SPEC.020, според условите и ограничувањата дефинирани во соодветното стандардно сценарио наведени во Додаток 1 или како што е дефинирано од LUC;

ii. посетувале курс за далечински пилоти кој е базиран на компетентност и ги вклучува компетенциите утврдени во член 8 став 2;

iii. посетувале курс за далечински пилот, предвиден во оперативното одобрение, доколку вршат операции за кои е потребно такво одобрување, кој се спроведува во соработка со субјект признан од надлежниот орган;

iv. посетувале курс за далечински пилоти, за операции покриени со изјави, кој се спроведува во согласност со мерките за ублажување на ризикот утврдени во стандардното сценарио;

v. информирани се за упатството за операции од операторот на УАС, доколку тоа го бара на проценката на ризикот и за процедурите утврдени во согласност со точка (а);

vi. добиле ажурирани информации релевантни за планираната операција за сите географски зони дефинирани во согласност со член 15;

(д) обезбедуваат дека персоналот кој е одговорен за задачи од суштинско значење за оперирањето на УАС, освен самиот далечински пилот, ги исполнува сите следни услови:

i. завршил курс за обука на работно место подготвен од операторот;

ii. информиран е за упатството за операции од операторот на УАС, доколку тоа го бара проценката на ризикот и за процедурите утврдени во согласност со точка (а);

iii. прибавил ажурирани информации релевантни за планираните операции за сите географски зони дефинирани во согласност со член 15;

(г) ја извршува секоја операција во согласност со ограничувањата, условите и мерките за ублажување на ризикот дефинирани во изјавата или наведени во оперативното одобрение;

(е) води евиденција на информациите за операциите на УАС како што се бара со изјавата или оперативното одобрение;

(ж) користат УАС кој, како минимум, се дизајнирани на таков начин што евентуален дефект нема да доведе УАС да го напушти воздушниот простор на операцијата или да предизвика смрт. Покрај тоа, интеракцијата човек-машина мора да биде таква што го минимизира ризикот од грешка на пилотот и не предизвикува неразумен замор;

з) го одржува УАС во соодветна состојба за безбедно спроведување на операцијата:

i. како минимум, со пропишување на упатства за одржување и вработување на соодветно обучен и квалификуван персонал за одржување; и

ii. постапувајќи во согласност со точка UAS.SPEC.100, доколку е потребно;

iii. со употреба на воздухоплови без екипаж кои се дизајнирани да ги минимизираат бучавата и другите емисии, земајќи го предвид видот на планираните операции и географските области во кои бучавата и другите емисии од воздухоплови може да бидат загрижувачки.

UAS.SPEC.060 Одговорности на далечинскиот пилот

(1) Далечинскиот пилот:

(а) не смее да ги извршува своите обврски под влијание на психоактивни супстанции или алкохол или кога не е во состојба да ги извршува своите задачи поради повреда, замор, земање лекови, болест или други причини;

(б) има соодветната компетентност за далечински пилот, како што е дефинирано во оперативното одобрение, во стандардното сценарио дефинирано во Додаток 1 или како што е дефинирано од страна на LUC и додека оперира со УАС со себе носи доказ за компетентност.

(2) Пред да започне со операција на УАС, далечинскиот пилот:

(а) прибавува ажурирани информации релевантни за сите географски зони дефинирани во согласност со член 15;

(б) обезбедува дека оперативната средина е во согласност со одобрените или изјавените ограничувања и услови;

(в) обезбедува дека УАС е таква состојбата што планираниот лет може безбедно да се заврши и, доколку е применливо, проверува дали директната далечинска идентификација работи соодветно;

(г) обезбедува дека информациите за операцијата биле ставени на располагање на соодветната единица за давање АТС услуги (ATS service unit), другите корисници на воздушниот простор и релевантните засегнати страни, како што се бара со оперативното одобрение или условите објавени од земјата-членка за географската зона на операцијата во согласност со Член 15

(3) За време на летот, далечинскиот пилот:

(а) ги почитува одобрените и во изјавата наведените ограничувања и услови;

(б) избегнува секаков ризик за судир со воздухоплов со екипаж и го прекинува летот кога неговото продолжување може да претставува ризик за други воздухоплови, луѓе, животни, животната средина или имот;

(в) ги почитува оперативните ограничувања во географските зони дефинирани во согласност со член 15;

(г) ги почитува процедурите на операторот;

(д) не лета близу до или во области каде што е во тек итна интервенција, освен ако имаат дозвола да го прават тоа од одговорните служби за реакција во итни случаи.

UAS.SPEC.070 Преносливост на оперативно одобрение

Оперативно одобрение не може да се пренесе.

UAS.SPEC.080 Времетраење и важност на оперативното одобрение

(1) Надлежниот орган го наведува времетраењето на оперативното одобрение во самото одобрение.

(2) Без оглед на точката (1), оперативното одобрение останува во важност сè додека операторот на УАС останува во согласност со релевантните барања на оваа регулатива и со условите дефинирани во оперативното одобрение.

(3) Кога оперативното одобрение е повлечено или откажано, операторот на УАС без одлагање ,во дигитален формат ќе му потврди на надлежниот орган дека го добил ова известување.

UAS.SPEC.090 ПристапСо цел демонстрација на усогласеност со оваа регулатива, операторот на УАС ќе му овозможи на секое лице, кое е соодветно овластено од надлежниот орган, пристап до кој било објект, УАС, документ, евиденција, податоци, процедури или до кој било друг материјал релевантен за неговата активност, кој е предмет на оперативно одобрение или оперативна изјава, без оглед дали нејзината активност е договорена или поддоговорена со друга организација.

UAS.SPEC.100 Употреба на сертифицирана опрема и сертифицирани воздухоплови без екипаж

(1) Ако за операција на УАС се користи воздухоплов без екипаж за кој е издадено уверение за пловидбеност или уверение за пловидбеност со ограничувања, или со употреба на сертифицирана опрема, операторот на УАС ја евидентира операцијата или времето на работа во согласност со упатствата и процедурите применливи на сертифицираната опрема или во согласност со одобрението или овластувањето на организацијата.

(2) Операторот на УАС ги следи упатствата наведени во сертификатот за воздухопловот без екипаж или сертификатот за опрема, и исто така е во согласност со сите оперативни директиви за пловидбеност или оперативни директиви издадени од Агенцијата.

ДЕЛ В

СЕРТИФИКАТ НА ОПЕРАТОР ЗА ЛЕСЕН УАС (LUC)

UAS.LUC.010 Општи барања за LUC

(1) Правно лице може да поднесе барање за LUC во согласност со овој дел.

(2) Барање за LUC или измена на постоечки LUC се доставува до надлежниот орган и ги содржи следниве информации:

(а) опис на системот за управување на операторот на УАС, вклучувајќи ја неговата организациска структура и системот за управување со безбедноста;

(б) имињата на одговорниот персонал на операторите на УАС, вклучувајќи ги и лицата одговорни за одобрување на операциите на УАС;

(в) изјава дека барателот ја проверил целата документација поднесена до надлежниот орган и утврдил дека е во согласност со применливите барања.

(3) Доколку се исполнети барањата од овој дел, на имателот на LUC може да му се одобрат права, во согласност со точка UAS.LUC.060.

UAS.LUC.020 Одговорности на имателот на LUC

Имателот на LUC:

(1) е во согласност со барањата на точките UAS.SPEC.050 и UAS.SPEC.060;

(2) е во согласност со опсегот и правата дефинирани во условите за одобрување;

(3) воспоставува и одржува систем за оперативна контрола над сите операции што се спроведуваат според условите на неговиот LUC;

(4) врши проценка на оперативниот ризик на планираната операција во согласност со член 11 освен ако спроведува операција за која оперативната изјава е доволна согласно точка UAS.SPEC.020;

(5) за операции кои се спроведуваат користејќи ги правата утврдени во точка UAS.LUC.060, водејќи сметка да се заштитат одоштетување, изменување или кражба, за период од најмалку три години, чува евиденција за следново:

(а) проценката на оперативниот ризик; кога се бара согласно точка 4, како и придружна документација;

(б) преземени мерки за ублажување на ризикот; и

(в) квалификации и искуство на персоналот вклучен во операциите на УАС, следење на усогласеноста и управување со безбедноста.

(6) води евиденција за персоналот наведен во точка 5 подточка (в) се додека лицето работи за организацијата и ги чува три години откако лицето заминало од организацијата.

UAS.LUC.030 Систем за управување со безбедност

(1) Оператор на УАС кој поднесува барање за LUC воспоставува, спроведува и одржува систем за управување со безбедноста соодветен на големината на организацијата, природата и сложеноста на нејзините активности, земајќи ги предвид опасностите и поврзаните ризици својствени за овие активности.

(2) Операторот на УАС треба да е во согласност со се од следново:

(а) назначува одговорен менаџер со овластување да обезбеди дека сите активности во рамките на организацијата се вршат во согласност со применливите стандарди и дека организацијата постојано ги исполнува барањата на системот за управување и процедурите утврдени во прирачникот за LUC наведени во точка UAS.LUC.040;

(б) дефинира јасни линии на должностите и одговорностите во целата организација;

(в) утврдува и одржува политика за безбедност и соодветни безбедносни цели;

(г) назначува клучен безбедносен персонал за спроведување на безбедносната политика;

(д) утврдува и одржува процес на управување со безбедносен ризик, вклучително и идентификување на безбедносни закани поврзани со активностите на операторите на УАС, како и нивна проценка и управување со поврзани ризици, вклучувајќи преземање активности за ублажување на тие ризици и проверка на ефективност на преземените активности.

(ф) ја унапредува безбедноста во организацијата преку:

i. организирање обука и едукација;

ii. комуникација;

(е) ги документа сите клучни процеси на системот за управување со безбедноста кои го прават персонал свесен за нивните одговорности и за процедурата за измена на таа документација; клучните процеси вклучуваат:

i. безбедносно известување и внатрешни истраги;

ii. оперативна контрола;

iii. комуникација за безбедноста;

iv. обука за безбедност и нејзина промоција;

v. следење на усогласеноста;

vi. управување со безбедносен ризик;

vii. управување со промени;

viii. интеракција помеѓу организациите;

ix. употреба на подизведувачи и партнери;

(ж) вклучува независна функција за следење на усогласеноста и соодветното исполнување на релевантните барања од оваа Регулатива, вклучително и систем преку кој може да се обезбедат повратни информации за наоди до одговорниот менаџер за да обезбеди ефективно спроведување на корективните мерки како што е потребно;

(з) вклучува функција за да обезбеди дека безбедносните ризици својствени на услугата или производот испорачан од подизведувач се проценуваат и ублажуваат според системот за управување со безбедноста на операторот.

(3) Доколку организацијата поседува други сертификати за организација опфатени во опсегот на Регулативата (ЕУ) 2018/1139, системот за управување со безбедноста на операторот УАС може да се интегрира во системот за управување со безбедност кој се бара со кој било од овие дополнителни сертификати.

UAS.LUC.040 Прирачник за LUC

(1) Имателот на LUC го доставува прирачникот за LUC до надлежниот орган во кој ги опишува директно или со упатување, организацијата, релевантните процедури и активностите што се извршуваат

(2) Прирачникот содржи изјава потпишана од одговорниот менаџер која потврдува дека организацијата постојано ќе работи во согласност со оваа Регулатива и одобрениот прирачник за LUC. Доколку одговорниот менаџер не е и главен извршен директор на организацијата, изјавата ја потпишува главниот извршен директор.

(3) Доколку некои активности ги извршуваат партнерски организации или подизведувачи, операторот на УАС вклучува во прирачникот за LUC процедури за тоа како имателот на LUC ќе управува со врската со партнерските организации или подизведувачите.

(4) Прирачникот за LUC се менува како што потребно за да се ажурира описот на организацијата на носителот на LUC, а копиите од измените и дополнувањата се доставуваат до надлежниот орган.

(5) Операторот на УАС ги доставува релевантните делови од прирачникот за LUC на целиот своја персонал, во согласност со нивните функции и одговорности.

UAS.LUC.050 Услови за одобрување на имател на LUC

(1) Надлежниот орган издава LUC откако ќе се увери дека операторот на УАС е во согласност со точките UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 и UAS.LUC.040.

(2) LUC вклучува:

(а) идентификација на операторот на УАС;

(б) права на операторот на УАС;

(в) одобрени видови операции;

(г) областа, зоната или класата на воздушниот простор одобрени за операции, доколку е применливо;

(д) сите посебни ограничувања или услови, доколку е применливо.

UAS.LUC.060 Права на имателот на LUC

Кога е задоволен со доставената документација, надлежниот орган:

(1) ги наведува во LUC условите под кои му се доделува одобреното право на операторот UAS; и

(2) според условите за одобрување, му доделува на имателот на LUC право да одобрува свои операции без:

(а) поднесување на оперативна изјава;

(б) без да поднесе барање за оперативно одобрение.

UAS.LUC.070 Промени во системот за управување со LUC

Откако е издаден LUC, следниве промени бараат претходно одобрување од надлежниот орган:

(1) секоја промена во условите за одобрување на операторот на УАС;

(2) секоја значајна промена на елементите на системот за управување со безбедноста на имателот на LUC како што се бара со точка UAS.LUC.030.

UAS.LUC.075 Преносливост на LUC

Освен промената на сопственоста на организацијата, одобрена од надлежниот орган во согласност со точката UAS.LUC.070, LUC не може да се пренесе.

UAS.LUC.080 Времетраење и важност на LUC

(1) LUC се издава на неопределено време. Останува во важност под услов:

(а) имателот на LUC континуирано да е во согласност со релевантните барања од оваа Регулатива и земјата-членка која го издала; и

(б) сè додека не се откаже или повлече.

(2) Кога LUC е повлечен или откажан, неговиот имател без одлагање, во дигитален формат, ќе му потврди на надлежниот орган дека го добил ова известување.

UAS.LUC.090 Пристап

Со цел демонстрација на усогласеност со оваа Регулатива, имателот на LUC ќе му овозможи на секое лице, кое е соодветно овластено од надлежниот орган, пристап до кој било објект, УАС, документ, евиденција, податоци, процедури или до кој било друг материјал релевантен за неговата активност, кој е предмет на сертификација, оперативно одобрение или оперативна изјава, без оглед дали нејзината активност е договорена или поддоговорена со друга организација.

Додаток 1

за стандардни сценарија опфатени со изјавата