

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/947,
24. mai 2019,
mehitamata õhusõidukite käitamise normide ja menetluste kohta
(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 216/2008 ning (EÜ) nr 552/2004 ja nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, (¹) eriti selle artiklit 57,

ning arvestades järgmist:

- (1) Mehitamata õhusõidukeid võib olenemata nende massist käitada ühtse Euroopa taeva õhuruumis koos mehitatud õhusõidukite, nii lennukite kui ka kopteritega.
- (2) Nagu mehitatud lendude puhul, tuleks mehitamata õhusõidukite ja mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajate (sealhulgas kaugpiloodid) ning selliste mehitamata õhusõidukite ja mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise puhul rakendada ja järgida eeskirju ja menetlusi ühetaoliselt.
- (3) Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise eripära arvestades peaks see olema sama ohutu kui mehitatud lendude puhul.
- (4) Mehitamata õhusõidukite tehnoloogialahendused pakuvad mitmesuguseid käitamisvõimalusi. Selleks et tagada maapinnal asuvate inimeste ja muude õhuruumi kasutajate ohutus mehitamata õhusõiduki käitamise ajal, tuleks kehtestada lennukõlblikkust, organisatsioone, mehitamata õhusõidukite käitamisega seotud isikuid ja mehitamata õhusõidukite käitamist käsitlevad nõuded.
- (5) Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise suhtes kohaldatavad eeskirjad ja menetlused peaksid olema proportsionaalsed käitamise või tegevuse laadi ja riskiga ning kohandatud asjaomase mehitamata õhusõiduki käitamisomadustele ja käitamispiirkonna omadustele, nagu rahvastikutihedus, maapinna omadused ja ehitiste olemasolu.
- (6) Kolme käitamiskategooria: avatud, eri- ja sertifitseeritud kategooria kehtestamiseks tuleks kasutada nii riskitasemel põhinevaid kui ka muid kriteeriume.
- (7) Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise suhtes tuleks kohaldada proportsionaalsed riskimaandamisnõudeid vastavalt kaasneva riski tasemele, asjaomase mehitamata õhusõiduki käitamisomadustele ja käitamispiirkonna omadustele.
- (8) Avatud kategooria käitamise puhul, mis peaks hõlmama kõige madalama riskitasemega toiminguid, ei tuleks nõuda mehitamata õhusõidukite süsteeme, mille suhtes kohaldatakse tavapäraseid lennundusnõuetele vastavuse tõendamise menetlusi, vaid selle juures tuleks kasutada komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2019/945 (²) sätestatud mehitamata õhusõidukite süsteemide klasse.
- (9) Erikategooria käitamine peaks hõlmama käitamise muid liike, mille riskitase on kõrgem ja mille puhul tuleks korraldada põhjalik riskihindamine, et välja selgitada vajalikud nõuded käitamise ohutuse tagamiseks.

⁽¹⁾ ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

⁽²⁾ Komisjoni 12. märtsi 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2019/945 mehitamata õhusõidukite süsteemide ja mehitamata õhusõidukite süsteemide kolmandate riikide käitajate kohta (vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 1).

- (10) Käitajapoolse teatise süsteem peaks hõlbustama käesoleva määruse jõustamist madala riskitasemega erikategooria käitamise puhul, mille puhul on kindlaks määratud standardstsenaarium ja üksikasjalikud riskimaandamismeetmed.
- (11) Sertifitseeritud kategooria käitamise puhul tuleks lisaks õhusõiduki sertifitseerimisele vastavalt delegeeritud määrusele (EL) 2019/945 põhimõtteliselt kohaldada käitaja sertifitseerimise eeskirju ning kaugpiloodilubade väljaandmist.
- (12) Erikategooria puhul võidakse nõuda ka pädevate asutuste väljaantud sertifikaati mehitamata õhusõidukite käitamise kohta, samuti töötajate, sh käitavate kaugpilootide ja organisatsioonide kohta, või õhusõiduki kohta vastavalt delegeeritud määrusele (EL) 2019/945, mis on sertifitseeritud kategooria puhul kohustuslikud.
- (13) Tuleks kehtestada eeskirjad ja menetlused mehitamata õhusõidukite märgistamise ja identifitseerimise ning mehitamata õhusõidukite käitajate või sertifitseeritud mehitamata õhusõidukite käitajate registreerimise kohta.
- (14) Mehitamata õhusõidukite käitajad tuleks registreerida juhul, kui nad käitavad mehitamata õhusõidukeid, mis kokkupõrke korral võivad inimesele üle kanda kineetilise energia hulga üle 80 džauli või mille käitamine kujutab ohtu eraelu puutumatusse, isikuandmete kaitsele, turvalisusele või keskkonnale.
- (15) Uuringud on näidanud, et 250 g või suurema stardimassiga mehitamata õhusõidukid kujutaksid endast ohtu turvalisusele, mistõttu selliste mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajad peaksid olema kohustatud end registreerima, kui nad käitavad selliseid õhusõidukeid avatud kategoorias.
- (16) Võttes arvesse ohtu eraelu puutumatusse ja isikuandmete kaitsele, tuleks mehitamata õhusõidukite käitajad registreerida juhul, kui nad käitavad mehitamata õhusõidukit, millele on paigaldatud andur isikuandmete kogumiseks. See ei peaks aga olema nõutav juhul, kui mehitamata õhusõidukit käsitatakse mänguasjana Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/48/EÜ (mänguasjade ohutuse kohta) ⁽³⁾ tähenduses.
- (17) Teave selliste sertifitseeritud mehitamata õhusõidukite ja selliste mehitamata õhusõidukite käitajate registreerimise kohta, mille või kelle suhtes kohaldatakse registreerimisnõuet, tuleks säilitada digitaalsetes, ühtlustatud ja koostalitlusvõimelistes siseriiklikes registreerimissüsteemides, mis võimaldavad pädevatel asutustel seda teavet kasutada ja vahetada. Käesoleva määrusega kehtestatud siseriiklike registrite koostalitlusvõime tagamise mehhanismid ei tohiks piirata määruse (EL) 2018/1139 artiklis 74 osutatud tulevast andmekogu käsitlevate eeskirjade kohaldamist.
- (18) Vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artikli 56 lõikele 8 ei piira kõnealune määrus liikmesriikide võimalust sätestada kooskõlas liidu õigusega siseriiklikke norme, millega kehtestatakse mehitamata õhusõidukite käitamise suhtes teatavad tingimused määruse (EL) 2018/1139 kohaldamisalast välja jäävatel põhjustel, muu hulgas seoses avaliku julgeoleku ning eraelu puutumatusse ja isikuandmete kaitsega.
- (19) Riiklikud registreerimissüsteemid peaksid olema kooskõlas kohaldatavate liidu ja liikmesriikide õigusaktidega, mis käsitlevad eraelu puutumatusse ja isikuandmete töötlemist ning kõnealustes registreerimissüsteemides säilitatavat teave peaks olema hõlpsasti kättesaadav ⁽⁴⁾.
- (20) Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajad ja kaugpiloodid peaksid tagama, et neil on piisavalt teavet kavandatud käitamise suhtes kohaldatavate liidu ja liikmesriigi õigusnormide kohta, eelkõige ohutuse, eraelu puutumatusse, andmekaitse, vastutuse, kindlustuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse vallas.
- (21) Mõned piirkonnad, näiteks haiglad, inimeste kogunemised, rajatised ja sellised käitised nagu karistusasutused või tööstusettevõtted, kõrgeima ja kõrgema tasandi valitsusasutused, looduskaitsealad või transporditaristu teatavad osad võivad olla mehitamata õhusõidukite süsteemide teatavat või mis tahes liiki käitamise suhtes eriti tundlikud. See ei tohiks piirata liikmesriikide võimalust sätestada kooskõlas liidu õigusega siseriiklikke õigusnorme, millega kehtestatakse mehitamata õhusõiduki käitamise suhtes teatavad tingimused käesoleva määruse kohaldamisalast välja jäävatel põhjustel, muu hulgas seoses keskkonnakaitse, avaliku julgeoleku või eraelu puutumatusse ja isikuandmete kaitsega.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta direktiiv 2009/48/EÜ mänguasjade ohutuse kohta (ELT L 170, 30.6.2009, lk 1).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (edaspidi „isikuandmete kaitse üldmäärus“) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

- (22) Mehitamata õhusõidukite müra ja heitkoguseid tuleks vähendada nii palju kui võimalik, võttes arvesse käitamistingimusi ja konkreetsete liikmesriikide eripärasid, näiteks rahvastikutihedust, mille puhul müra ja heited tekitavad probleeme. Selleks et kaasa aidata mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise ühiskondlikule aktsepteerimisele, on delegeeritud määruses (EL) 2019/945 sätestatud inimeste läheduses käitatavate avatud kategooria mehitamata õhusõidukite maksimaalne müratase. Erikategooria puhul kehtib käitajate suhtes nõue välja töötada oma kaugpilootide jaoks suunised, et igasugune käitamine toimuks viisil, mis inimesi ja loomi võimalikult vähe häirib.
- (23) Olemasolevad siseriiklikud sertifikaadid tuleks viia kooskõlla käesoleva määruse nõuetele vastavate sertifikaatidega.
- (24) Selleks et tagada käesoleva määruse nõuetekohane rakendamine, tuleks kehtestada asjakohased üleminekumeetmed. Eelkõige peaks liikmesriikidel ja sidusrühmadel olema piisavalt aega, et viia oma menetlused uue õigusraamistikuga kooskõlla enne käesoleva määruse kohaldamist.
- (25) Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise uus õigusraamistik ei tohiks piirata kohaldatavaid keskkonna- ja looduskaitsealaseid kohustusi, mis tulenevad siseriiklikust või liidu õigusest.
- (26) Kuna praegu töötatakse välja süsteemi „U-space“, mis muu hulgas hõlmab taristut, teenuseid ja menetlusi, et tagada mehitamata õhusõidukite süsteemide ohutu käitamine ning nende ohutu integreerimine lennundussüsteemi, peaks käesolev määrus juba hõlmama süsteemi „U-space“ kolme aluse rakendamise nõudeid (registreerimine, geopiirangu jälgimine ja kaugidentimine), mida tuleb täiendavalt täita.
- (27) Kuna mudelõhusõidukeid käsitatakse mehitamata õhusõidukite süsteemidena ja võttes arvesse mudelõhusõidukite käitamise kõrget ohutustaset klubides ja ühendustes, tuleks tagada sujuv üleminek erinevatelt siseriiklikelt süsteemidelt uuele liidu õigusraamistikule, nii et mudelõhusõidukite klubid ja ühendused saaksid jätkata mehitamata õhusõidukite käitamist nii, nagu nad seda praegu teevad, võttes arvesse liikmesriikide olemasolevaid parimaid tavasid.
- (28) Võttes arvesse ka käesoleva määruse lisas esitatud C4-klassi õhusõidukite puhul saavutatud head ohutustaset, tuleks avatud kategoorias lubada selliste õhusõidukite madala riskitasemega käitamist. Sellised õhusõidukid, mida sageli kasutavad mudelõhusõidukite käitajad, on suhteliselt lihtsamad kui muudesse mehitamata õhusõidukite klassidesse kuuluvad õhusõidukid, mistõttu ei tohiks nende suhtes kohaldada ebaproportsionaalseid tehnilisi nõudeid.
- (29) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesolevas määruses kehtestatakse üksikasjalikud sätted mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise kohta, samuti sellise käitamisega seotud kaugpilootide ja organisatsioonide kohta.

Artikkel 2

Mõisted

Käesoleva määruse kohaldamisel kasutatakse määruse (EL) 2018/1139 mõisteid.

Kasutatakse ka järgmisi mõisteid:

- 1) „mehitamata õhusõiduki süsteem“ – mehitamata õhusõiduk ja selle kaugjuhtimisseadmed;
- 2) „mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja“ – juriidiline või füüsiline isik, kes käitab või kavatseb käitada üht või mitut mehitamata õhusõiduki süsteemi;
- 3) „inimrühmad“ – kogunenud isikud, kellel ei ole võimalik laiail rahvahulga tiheduse tõttu;

- 4) „mehitamata õhusõiduki süsteemi geograafiline piirkond“ – õhuruumiosa, mille on kindlaks määranud pädev asutus, kes hõlbustab või piirab mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamist või välistab selle, et tegeleda mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamisest tulenevate riskidega ohutusele, eraelu puutumatusel, isikuandmete kaitsele, julgeolekule või keskkonnale;
- 5) „usaldusväärsus“ – riskimaandamisemeetmete omadus, mille kindlaksmääramisel võetakse ühelt poolt arvesse seda, kas asjaomased riskimaandamisemeetmed on aidanud ohutust suurendada ning teiselt poolt seda, kuivõrd kindlad ja terviklikud on tõendeid ohutustaseme paranemise kohta;
- 6) „standardstsenaarium“ – lisa 1. liites määratletud erikategooriasse kuuluv mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise liik, mille puhul riskimaandamisemeetmete täpne loetelu on kindlaks määratud viisil, mis võimaldab pädeval asutusel aktsepteerida teatisti, milles käitajad kinnitavad, et nad kohaldavad seda liiki käitamisel riskimaandamisemeetmeid;
- 7) „käitamine visuaalse otsenähtavuse piires“ („VLOS“) – mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise liik, mille puhul kaugpiloodil on võimalik mehitamata õhusõidukit abivahendeid kasutamata pidevalt jälgida ja selle lennutrajektoori kontrollida, et vältida kokkupõrkeid teiste õhusõidukite, inimeste ja takistustega;
- 8) „käitamine väljaspool visuaalset otsenähtavust“ („BVLOS“) – mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise liik, mida ei teostata visuaalse otsenähtavuse piires;
- 9) „kerge mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja pädevustunnistus“ („LUC“) – tunnistus, mille pädev asutus on mehitamata õhusõiduki süsteemi käitajale lisa C osa kohaselt välja andnud;
- 10) „mudelõhusõidukite klubi või ühendus“ – liikmesriigis seaduslikult asutatud organisatsioon, mis korraldab mehitamata õhusõidukite süsteeme kasutades harrastus-, demonstratsioon-, sport- või võistluslende;
- 11) „ohtlikud kaubad“ – esemed või ained, mida mehitamata õhusõiduk veab lastina ja mis võivad intsidendi või õnnetuse korral kujutada ohtu tervisele, ohutusele, varale või keskkonnale, sealhulgas eelkõige:
 - a) lõhkematerjalid (massiplahvatusoht, laialipaiskumisoht, väike plahvatusoht, suur tuleoht, lõhkeained, üliväikese tundlikkusega lõhkeained);
 - b) gaasid (tuleohtlik gaas, mittesüttiv gaas, mürgine gaas, hapnik, oht sissehingamisel);
 - c) tuleohtlikud vedelikud (tuleohtlikud vedelikud; põlevad materjalid, kütteõli, bensiin);
 - d) tuleohtlikud tahked ained (tuleohtlikud tahked ained, isesüttivad tahked ained, veega kokkupuutel ohtlikud ained);
 - e) oksüdeerijad ja orgaanilised peroksiidid;
 - f) toksilised ja nakkusohtlikud ained (mürgid, bioloogiline oht);
 - g) radioaktiivsed ained;
 - h) sööbivad ained;
- 12) „last“ – instrument, mehhanism, varustus, osa, aparaat, lisaseade või tarvik, sealhulgas sideseade, mis on paigaldatud õhusõidukisse või selle külge, ja mida ei kasutata ega kavatseta kasutada õhusõiduki käitamiseks või juhtimiseks lennu ajal ja mis ei ole plaaneri, mootori ega propelleri osa;
- 13) „otsene kaugidentimine“ – süsteem, mis tagab käitatavat mehitamata õhusõidukit käsitleva teabe, sealhulgas mehitamata õhusõiduki märgistuse kohaliku edastamise selliselt, et seda teavet on võimalik hankida ilma füüsilise juurdepääsuta mehitamata õhusõidukile;
- 14) „järgne-mulle-režiim“ – mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamisrežiim, milles mehitamata õhusõiduk eelnevalt kindlaksmääratud raadiuses katkematult järgneb kaugpiloodile;
- 15) „geopiirangute jälgimine“ – funktsioon, mis liikmesriikide esitatud andmete põhjal avastab õhuruumi piirangute võimaliku rikkumise ja hoiatab kaugpiloodi, et nad saaksid rikkumise ärahoidmiseks viivitamata võtta tõhusaid meetmeid;
- 16) „eraviisiliselt ehitatud mehitamata õhusõiduki süsteem“ – mehitamata õhusõiduki süsteem, mis on koostatud või toodetud ehitaja enda tarbeks, välja arvatud mehitamata õhusõiduki süsteem, mis on koostatud turule lastud ühest koostevalmis komplektist;
- 17) „autonoomne käitamine“ – käitamine, mille ajal mehitamata õhusõidukit käitatakse ilma, et kaugpiloodil oleks võimalik sekkuda;
- 18) „kõrvalised isikud“ – isikud, kes ei osale mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamises või kes ei ole teadlikud mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja antud juhistest ega ohutusabinõudest;
- 19) „turul kättesaadavaks tegemine“ – toote tasu eest või tasuta tarnimine liidu turule kaubandustegevuse käigus kas turustamiseks, tarbimiseks või kasutamiseks;

- 20) „turule laskmine“ – toote esmakordne liidu turul kättesaadavaks tegemine;
- 21) „kontrollitav maapinna-ala“ – maapinna-ala, millel mehitamata õhusõiduki süsteemi käitatakse ja kus mehitamata õhusõiduki süsteemi käitajal on võimalik tagada vaid asjaomaste isikute kohalolek;
- 22) „maksimaalne stardimass“ (MTOM) – mehitamata õhusõiduki tootja või ehitaja poolt kindlaks määratud maksimaalne mass (koos lasti ja kütusega), mille juures on mehitamata õhusõidukit võimalik käitada;
- 23) „mehitamata purilennuk“ – mehitamata õhusõiduk, mille tõstejõud moodustub õhu dünaamilisest vastumõjust selle püsilennupindadele ning mis ei vaja vabalennuks mootorit. Mehitamata purilennuk võib olla varustatud mootoriga, mida kasutatakse hädaolukorras.

Artikkel 3

Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise kategooriad

Mehitamata õhusõidukite süsteeme käitatakse artiklis 4 määratletud avatud kategoorias, artiklis 5 määratletud erikategoorias ja artiklis 6 määratletud sertifitseeritud kategoorias järgmistel tingimustel:

- a) mehitamata õhusõiduki süsteemi avatud kategoorias käitamise korral ei nõuta käitajalt eelnevat käitamisluba ega teatist;
- b) mehitamata õhusõiduki süsteemi erikategoorias käitamiseks on vaja pädeva asutuse poolt artikli 12 kohaselt välja antud käitamisluba või artikli 16 kohaselt saadud luba või artikli 5 lõikes 5 määratletud juhul mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja esitatavat teatist;
- c) mehitamata õhusõiduki süsteemi sertifitseeritud kategoorias käitamiseks on vaja mehitamata õhusõiduki süsteemi sertifitseerimist vastavalt delegeeritud määrusele (EL) 2019/945 ning käitaja sertifitseerimist ja vajaduse korral kaugpiloodiõla väljaandmist.

Artikkel 4

Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise avatud kategooria

1. Käitamine liigitatakse mehitamata õhusõidukite süsteemide avatud kategooria käitamiseks üksnes järgmistel tingimustel täitmisel:

- a) mehitamata õhusõiduki süsteem kuulub ühte delegeeritud määruses (EL) 2019/945 sätestatud klassidest või on eraviisiliselt ehitatud või vastab artiklis 20 sätestatud tingimustele;
- b) mehitamata õhusõiduki maksimaalne stardimass on alla 25 kg;
- c) kaugpiloot tagab, et mehitamata õhusõiduk jääb inimestest ohutule kaugusele ning et seda ei lennutata inimrühmade kohal;
- d) kaugpiloot hoiab mehitamata õhusõiduki kogu aeg VLOS-režiimil, välja arvatud järgne-mulle-režiimil lennates või kasutades mehitamata õhusõiduki vaatelejat, nagu on kindlaks määratud lisa A osas;
- e) lennu ajal hoitakse mehitamata õhusõidukit vähemalt 120 meetri kõrgusel maapinna kõige lähemast punktist, välja arvatud takistuste ületamise korral, nagu on kindlaks määratud lisa A osas;
- f) lennu ajal ei veeta mehitamata õhusõidukiga ohtlikke kaupu ega lasta kukkuda mitte mingil materjalil.

2. Mehitamata õhusõidukite süsteemide avatud kategooria käitamine jagatakse kolme alamkategooriasse vastavalt lisa A osas sätestatud nõuetele.

Artikkel 5

Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise erikategooria

1. Kui üks artiklis 4 või lisa A osas sätestatud nõuetest on täitmata, peab mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja hankima tema registreerimisliikmesriigi pädevalt asutuselt artikli 12 kohase käitamisluba.

2. Pädevalt asutuselt artikli 12 kohase käitamisluba taotlemisel teostab käitaja artikli 11 kohase riskihindamise ja esitab selle koos taotlusega, lisades asjakohased riskimaandamismeetmed.

3. Lisa B osa punkti UAS.SPEC.040 kohaselt annab pädev asutus välja käitamisluba, kui ta leiab, et tegevusriskid on vastavalt artiklile 12 asjakohaselt maandatud.

4. Pädev asutus täpsustab, kas käitamisluba hõlmab:
 - a) ühte või mitut käitamistoimingut ja nende toimumise aega või kohta (kohti) või aega ning kohta (kohti). Käitamisluba tuleb lisada asjakohaste riskimaandamismeetmete üksikasjalik loetelu;
 - b) LUC heakskiitmine vastavalt lisa C osale.
5. Kui mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja esitab registreerimisliikmesriigi pädevale asutusele vastavalt lisa B osa punktile UAS.SPEC.020 teatise kõnealuse lisa 1. liites kindlaks määratud standardstsenariumile vastava käitamise kohta, ei pea ta käitamisluba taotlema käesoleva artikli lõigete 1–4 kohaselt, vaid kohaldatakse artikli 12 lõikes 5 sätestatud menetlust.
6. Käitamisluba või teatist ei nõuta:
 - a) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitajatelt, kellel on nõuetekohaste õigustega LUC vastavalt lisa punktile UAS.LUC.060;
 - b) käitamise puhul, mis toimub selliste mudelõhusõidukite klubide ja ühenduste raames, kes on saanud artikli 16 kohase loa.

Artikkel 6

Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise sertifitseeritud kategooria

1. Käitamine liigitatakse mehitamata õhusõiduki süsteemide sertifitseeritud kategooria käitamiseks üksnes järgmistel tingimustel:
 - a) mehitamata õhusõiduki süsteem on sertifitseeritud vastavalt delegeeritud määruse (EL) 2019/945 artikli 40 lõike 1 punktidele a, b ja c ning
 - b) käitamine toimub järgmistel tingimustel:
 - i) inimrühmade kohal;
 - ii) see hõlmab inimeste vedu;
 - iii) see hõlmab ohtlike kaupade vedu, mis võib õnnetuse korral põhjustada suure riski kolmandatele isikutele.
2. Lisaks sellele liigitatakse mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamine selle sertifitseeritud kategooria käitamiseks juhul, kui pädev asutus leiab artiklis 11 sätestatud riskihindamise alusel, et käitamise riski ei ole võimalik asjakohaselt maandada ilma mehitamata õhusõiduki süsteemi ja selle käitajat sertifitseerimata ning vajaduse korral kaugpiloodi luba väljastamata.

Artikkel 7

Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise eeskirjad ja menetlused

1. Mehitamata õhusõidukite süsteemide avatud kategooria käitamine peab toimuma kooskõlas lisa A osas sätestatud käitamispääsõigustega.
2. Mehitamata õhusõiduki süsteemi erikategoorias käitamine peab toimuma kooskõlas käitamispääsõigustega, mis on sätestatud artiklis 12 osutatud käitamisluba, artiklis 16 osutatud loa või lisa 1. liites kindlaks määratud standardstsenariumis vastavalt mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja poolt teatatule.

Käesolevat lõiget ei kohaldata juhul, kui mehitamata õhusõiduki süsteemi käitajal on nõuetekohaste õigustega LUC.

Mehitamata õhusõiduki süsteemi erikategoorias käitamise suhtes kohaldatakse komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 923/2012⁽⁹⁾ sätestatud kohaldatavaid käitamiseeskirju.

⁽⁹⁾ Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamiseeskirjad ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1).

3. Mehitamata õhusõiduki süsteemi erikategoorias käitamise suhtes kohaldatakse komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 923/2012 ja komisjoni määrustes (EL) nr 965/2012 ⁽⁶⁾ ja (EL) nr 1332/2011 ⁽⁷⁾ sätestatud kohaldatavaid käitamisnõudeid.

Artikkel 8

Kaugpilootide pädevust käsitlevad eeskirjad ja menetlused

1. Avatud kategoorias mehitamata õhusõidukite süsteeme käitavad kaugpiloodid peavad vastama lisa A osas sätestatud pädevusnõuetele.
2. Eri kategoorias mehitamata õhusõiduki süsteeme käitavad kaugpiloodid peavad vastama pädeva asutuse väljaantud käitamisloas sätestatud, lisa 1. liites kindlaks määratud standardstsenaariumis sätestatud või LUC-s sisalduvatele pädevusnõuetele ning neil peab olema vähemalt järgmine pädevus:
 - a) võime kohaldada käitamismenetlusi (tava-, hädaolukorra ja avariiprotseduurid, lendude planeerimine, lennueelne ja -järgne ülevaatus);
 - b) võime hallata lennundussidet;
 - c) mehitamata õhusõiduki lennutrajektoori ja automatiseerimise juhtimine;
 - d) juhtimine, meeskonnatöö ja enesejuhtimine;
 - e) probleemide lahendamine ja otsustamine;
 - f) olukorratundlikkus;
 - g) töökoormuse jagamine;
 - h) vastavalt vajadusele kooskõlastamine või üleandmine.
3. Mudelõhusõidukite klubide ja ühenduste raames mehitamata õhusõidukite süsteeme käitavad kaugpiloodid peavad vastama artikli 16 kohaselt välja antud loas kindlaks määratud minimaalsetele pädevusnõuetele.

Artikkel 9

Kaugpilootide vanuse alampiir

1. Avatud ja erikategoorias mehitamata õhusõidukite süsteeme käitavate kaugpilootide vanuse alampiir on 16 aastat.
2. Kaugpilootide vanuse alampiiri ei kohaldata järgmistel juhtudel:
 - a) kui nad käitavad delegeeritud määruse (EL) 2019/945 lisa 1. osas määratletud C0-klassi mehitamata õhusõiduki süsteemi (mis on märgitud direktiivi 2009/48/EÜ tähenduses) käesoleva määruse lisa A osas kirjeldatud alamkategoorias A1;
 - b) eraviisiliselt ehitatud mehitamata õhusõiduki süsteemi puhul, mille maksimaalne stardimass on alla 250 g;
 - c) kui nad käitavad mehitamata õhusõiduki süsteemi lõike 1 ja artikli 8 sätetele vastava kaugpiloodi otsese järelevalve all.
3. Liikmesriigid võivad vanuse alampiiri riskipõhist lähenemisviisi järgides vähendada, võttes arvesse oma territooriumil toimuva käitamisega seotud spetsiifilisi riske:
 - a) avatud kategoorias mehitamata õhusõiduki süsteeme käitavate kaugpilootide puhul kuni neli aastat;
 - b) erikategoorias mehitamata õhusõiduki süsteeme käitavate kaugpilootide puhul kuni kaks aastat.
4. Kui liikmesriik vähendab kaugpilootide vanuse alampiiri, lubatakse neil kaugpilootidel mehitamata õhusõiduki süsteeme käitada üksnes kõnealuse liikmesriigi territooriumil.
5. Mudelõhusõidukite klubide või ühenduste raames mehitamata õhusõiduki süsteeme käitavate kaugpilootide puhul võivad liikmesriigid artikli 16 kohaselt välja antud käitamisloas kehtestada vanuse suhtes muu alampiiri.

⁽⁶⁾ Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

⁽⁷⁾ Komisjoni 16. detsembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1332/2011, millega kehtestatakse ühised õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid õhukokkupõrke vältimiseks (ELT L 336, 20.12.2011, lk 20).

*Artikkel 10***Mehitamata õhusõidukite süsteemide lennukõlblikkust käsitlevad eeskirjad ja menetlused**

Kui mehitamata õhusõidukite süsteemid ei ole eraviisiliselt ehitatud või neid ei kasutata artiklis 16 osutatud käitamiseks või need ei vasta artiklis 20 kindlaks määratud tingimustele, peavad käesolevas määruses sätestatud käitamiseks kasutatavad mehitamata õhusõiduki süsteemid vastama määruse (EL) 2018/1139 artikli 58 kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusaktides kindlaks määratud tehnilistele nõuetele ning lennukõlblikkust käsitlevatele eeskirjadele ja menetlustele.

*Artikkel 11***Käitamise riskihindamise eeskirjad**

1. Käitamise riskihindamisel peab:
 - a) kirjeldama mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise omadusi;
 - b) esitama ettepaneku käitamise asjakohaste ohutuseesmärkide kohta;
 - c) tegema kindlaks maa peal ja õhus käitamise riskid, võttes arvesse kõike järgmist:
 - i) mil määral võib asjaomane tegevus ohustada kolmandaid isikuid või maapinnal asuvat vara;
 - ii) kasutatava mehitamata õhusõiduki keerukus, võimsus ja käitamiserisused;
 - iii) lennu eesmärk, mehitamata õhusõiduki süsteemi tüüp, muude õhusõidukitega kokkupõrke tõenäolisus ja kasutatava õhuruumi klass;
 - iv) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise või tegevuse liik, ulatus ja keerukus, sealhulgas vastutava organisatsiooni või isiku juhitava liiklusvoo maht ja liik, kui see on asjakohane;
 - v) mil määral suudavad mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamisega seotud riskidest mõjutatud isikud neid riske hinnata ja kontrollida;
 - d) tegema kindlaks võimalike riskimaandamismeetmete ulatuse;
 - e) määrama kindlaks valitud riskimaandamismeetmete usaldusväärsuse vajaliku taseme viisil, mis võimaldab ohutut käitamist.
2. Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise kirjeldus peab hõlmama vähemalt järgmist:
 - a) teostatavate toimingute laad;
 - b) kavandatud käitamise tegevuskeskkond ja geograafiline piirkond, eriti elanikud, kellest üle lennatakse, orograafia, õhuruumi liik, õhuruumi maht, milles käitamine toimub ja milline õhuruumi maht jäetakse vajalikuks riskipuhvriks, sealhulgas geograafiliste piirkondade puhul esitatavad käitamisnõuded;
 - c) käitamise keerukus, eelkõige selleks ette nähtud kavandamine ja elluviimine, töötajate pädevus, kogemus ja koosseis ning nõutavad tehnilised vahendid;
 - d) mehitamata õhusõiduki süsteemi tehnilised omadused, sealhulgas selle toimivus kavandatud käitamistingimuste seisukohast ja vajaduse korral selle registrinumbrid;
 - e) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitavate töötajate pädevus, sealhulgas koosseis, roll, kohustused, koolitus ja hiljutised kogemused.
3. Hindamisel tehakse ettepanek ohutuse sihttaseme kohta, mis on võrdväärne mehitatud lendude ohutustasemega, pidades silmas mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise eripära.
4. Riskide väljaselgitamisel tehakse kindlaks kõik järgmine:
 - a) maapealse käitamisega seotud maandamata risk, võttes arvesse käitamise liiki ja selle tingimusi, sealhulgas vähemalt järgmisi kriteeriume:
 - i) VLOS või BVLOS;
 - ii) rahvastikutihedus ülelennatavates piirkondades;
 - iii) lendamine inimrühmade kohal;
 - iv) mehitamata õhusõiduki mõõtmised;

- b) käitamisega seotud maandamata risk õhus, võttes arvesse kõike järgmist:
- i) õhuruumi täpne maht, milles mehitamata õhusõiduki süsteemi käitatakse, mida on laiendatud õhuruumi mahuga, mis on vajalik hädaolukordadeks;
 - ii) õhuruumi klass;
 - iii) mõju muule lennuliiklusele ja selle korraldamisele (ATM), eelkõige:
 - käitamiskõrgus;
 - kontrollitav *versus* kontrollimata õhuruum;
 - lennuvälja *versus* väljaspool lennuvälja asuv keskkond;
 - linna- *versus* maapiirkondade kohal olev õhuruum;
 - hajutamine muude õhusõidukite suhtes.
5. Ohutuse kavandatud sihttaseme saavutamiseks vajalike võimalike riskimaandamismeetmete kindlaksmääramisel kaalutakse järgmisi võimalusi:
- a) maa peal olevaid inimesi käsitlevad leevendusmeetmed;
 - b) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise strateegilised piirangud, eelkõige:
 - i. käitamiskoha geograafilise mahu piiramine;
 - ii. käitamise ajavahemiku kestuse või ajakava piiramine;
 - c) strateegiline maandamine ühiste lennureeglite või ühise õhuruumi struktuuri ja teenuste abil;
 - d) võime toime tulla võimalike ebasoodsate käitamistingimustega;
 - e) organisatsiooni käsitlevad asjaolud nagu mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja poolt välja töötatud käitamis- ja hooldusmenetlused ning tootja kasutusjuhendiga kooskõlas olevad käitamismenetlused;
 - f) lennu ohutusega tegelevate töötajate pädevuse ja asjatundlikkuse tase;
 - g) inimliku eksimuse risk käitamismenetluste kohaldamisel;
 - h) mehitamata õhusõiduki süsteemi ülesehitus ja toimivus, eelkõige:
 - i) otsasõidu riski maandamiseks vajalike vahendite olemasolu;
 - ii) mehitamata õhusõiduki loõgienergiat või purunevust piiravate süsteemide olemasolu;
 - iii) mehitamata õhusõiduki süsteemi tunnustatud standardite kohane konstruktsioon ja tõrkekindel konstruktsioon.
6. Selleks et teha kindlaks, kas kavandatud riskimaandamismeetmed vastavad ohutuseesmärkidele ja kavandatud käitamise riskidele, eelkõige tagamaks, et käitamise iga etapp oleks ohutu, tuleb hinnata kavandatud riskimaandamismeetmete usaldusväärsust.

Artikkel 12

Käitamise lubamine erikategoorias

1. Pädev asutus hindab riskihindamist ja usaldusväärsust riskimaandamismeetmete puhul, mida mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja kavandab selleks, et tagada käitamise ohutus kõigis lennuetappides.
2. Pädev asutus annab käitamisloa siis, kui hindamise käigus jõutakse järeldusele, et:
 - a) käitamise ohutuseesmärkides võetakse arvesse käitamise riske;
 - b) käitamistingimustega seotud riskimaandamismeetmete, asjaomaste töötajate pädevuse ja mehitamata õhusõidukite tehniliste omaduste kombinatsioon on asjakohane ja piisavalt usaldusväärne, et tagada ohutu käitamine, pidades silmas kindlakstehtud riske maapinnal ja õhus;
 - c) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja on esitanud avalduse, milles kinnitab, et kavandatud käitamine vastab kõigile sellekohastele kohaldatavatele liidu ja liikmesriigi õigusnormidele, eelkõige eraelu puutumatus, andmekaitse, vastutuse, kindlustuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse vallas.
3. Kui käitamist ei peeta piisavalt ohutuks, teatab pädev asutus sellest taotlejale, esitades käitamisloa andmisest keeldumise põhjused.

4. Pädeva asutuse väljaantud käitamisloas tuleb esitada järgmised üksikasjad:
 - a) loa kohaldamisala;
 - b) kohaldatavad eritingimused:
 - i) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise ja käitamispiirangute kohta;
 - ii) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja ja vajaduse korral kaugpilootide nõutava pädevuse kohta;
 - iii) mehitamata õhusõiduki süsteemi tehniliste omaduste, sealhulgas vajaduse korral selle sertifitseerimise kohta;
 - c) järgmine teave:
 - i) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja registreerimisnumber ja selle tehnilised omadused;
 - ii) viide mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja koostatud käitamisriskihindamisele;
 - iii) käitamispiirangud ja -tingimused;
 - iv) riskimaandamismeetmed, mida mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja peab kohaldama;
 - v) koht (kohad), kus käitamine on lubatud ja kõik muud liikmesriigi kohad vastavalt artiklile 13;
 - vi) kõik käitamise liigi ja sündmuste liigi seisukohast olulised dokumendid ja andmed, mis tuleks esitada lisaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 376/2014 ⁽⁸⁾ kindlaks määratud dokumentidele ja andmetele.
5. Artikli 5 lõikes 5 osutatud teatise kättesaamisel teeb pädev asutus järgmist:
 - a) kontrollib, et see sisaldaks kõiki lisa punkti UAS.SPEC.020 alapunktis 2 sätestatud elemente;
 - b) kui see on nii, kinnitab mehitamata õhusõiduki süsteemi käitajale põhjendamatu viivitusega teatise kättesaamist ja täielikkust, et käitaja saaks käitamist alustada.

Artikkel 13

Käitamine piiriülelset või väljaspool registreerimisriiki

1. Kui mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja kavatab seda käitada erikategoorias, mille kohta on juba välja antud artikli 12 kohane käitamisluba, ja kui kõnealune käitamine peaks osaliselt või täielikult toimuma mõne muu liikmesriigi kui registreerimisliikmesriigi õhuruumis, esitab mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus käitamist kavandatakse, järgmist teavet sisaldava taotluse:
 - a) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitajale artikli 12 kohaselt välja antud käitamisloa koopia ning
 - b) kavandatud käitamise koht (kohad), sealhulgas vajaduse korral ajakohastatud riskimaandamismeetmed, millega maandatakse artikli 11 lõike 2 punkti b kohaselt kindlaks tehtud riske, mis on iseloomulikud kohalikule õhuruumile, maastikule ja rahvastikuga seotud omadustele ning kliimatingimustele.
2. Pärast lõikes 1 sätestatud taotluse saamist hindab selle liikmesriigi pädev asutus, kus käitamist kavandatakse, kõnealust taotlust põhjendamatu viivitusega ning esitab registreerimisliikmesriigi pädevale asutusele ja mehitamata õhusõiduki süsteemi käitajale kinnituse, et lõike 1 punktis b osutatud ajakohastatud riskimaandamismeetmed on kavandatud kohas käitamiseks piisavad. Pärast kõnealuse kinnituse saamist võib mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja kavandatud käitamist alustada ja registreerimisliikmesriik registreerib ajakohastatud riskimaandamismeetmed, mida mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja peab kohaldama vastavalt artikli 12 kohaselt välja antud käitamisloale.
3. Kui mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja kavatab seda käitada erikategoorias, mille kohta on esitatud artikli 5 lõike 5 kohane teatis, ja kui kõnealune käitamine peaks osaliselt või täielikult toimuma mõne muu liikmesriigi kui registreerimisliikmesriigi õhuruumis, esitab mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus käitamist kavandatakse, koopia registreerimisliikmesriigile esitatud teatisest ning koopia kättesaamise ja täielikkuse kinnitusest.

⁽⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelemeid, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 996/2010 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ ja komisjoni määrused (EÜ) nr 1321/2007 ja (EÜ) nr 1330/2007 (ELT L 122, 24.4.2014, lk 18).

Artikkel 14

Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajate ja sertifitseeritud mehitamata õhusõidukite süsteemide registreerimine

1. Liikmesriigid loovad täpsed registreerimissüsteemid mehitamata õhusõidukite süsteemidele, mille konstruktsioon tuleb sertifitseerida, ja mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajatele, kelle käitamistoimingud võivad kujutada ohtu ohutusele, turvalisusele, eraelu puutumatusel ja isikuandmete kaitsele või keskkonnale, ning haldavad kõnealuseid registreerimissüsteeme.
2. Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajate registreerimissüsteemid peavad sisaldama välja järgmise teabe sisestamiseks ja vahetamiseks:
 - a) füüsilise isiku täielik nimi ja sünniaeg ning juriidilise isiku nimi ja identifitseerimisnumber;
 - b) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja aadress;
 - c) tema e-posti aadress ja telefoninumber;
 - d) mehitamata õhusõiduki süsteemi kindlustuslepingu (kui seda nõuab liidu või liikmesriigi õigus) number;
 - e) juriidilise isiku kinnitus järgmise avalduse kohta: „Kõik otseselt käitamisse kaasatud töötajad on pädevad oma ülesandeid täitma ning mehitamata õhusõiduki süsteemi hakkavad käitama üksnes nõuetekohase pädevusega kaugpiloodid“;
 - f) olemasolevad käitamislõad ning LUC-d ja teatised, millele on lisatud artikli 12 lõike 5 punkti b kohane kinnitus.
3. Sertifitseeritava konstruktsiooniga mehitamata õhusõidukite registreerimissüsteemid peavad sisaldama välja järgmise teabe sisestamiseks ja vahetamiseks:
 - a) tootja nimi;
 - b) mehitamata õhusõidukite tootja nimetus;
 - c) mehitamata õhusõiduki seerianumber;
 - d) selle füüsilise või juriidilise isiku täisnimi, aadress, e-posti aadress ja telefoninumber, kelle nimel mehitamata õhusõiduk on registreeritud.
4. Liikmesriigid tagavad, et registreerimissüsteemid oleksid digitaalsed ja koostalitlusvõimelised ning võimaldaksid vastastikust juurdepääsu ja teabevahetust määruse (EL) 2018/1139 artiklis 74 osutatud andmekogu kaudu.
5. Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajad registreerivad end järgmistel juhtudel:
 - a) kui nad käitavad avatud kategoorias mehitamata õhusõidukeid,
 - i) mille maksimaalne stardimass on 250 g või rohkem või mis kokkupõrke korral võivad inimesele üle kanda kineetilise energia hulga üle 80 džauli;
 - ii) millele on paigaldatud andur, mis on võimeline koguma isikuandmeid, välja arvatud juhul, kui see vastab direktiivile 2009/48/EÜ;
 - b) kui nad käitavad mehitamata õhusõidukit erikategoorias, sõltumata asjaomase õhusõiduki massist.
6. Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja registreerib end liikmesriigis, kus on füüsilise isiku puhul tema elukoht või juriidilise isiku puhul selle peamine tegevuskoht, ja tagab, et tema registreerimisandmed on õiged. Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja ei võib olla korraga registreeritud rohkem kui ühes liikmesriigis.

Liikmesriigid annavad mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajatele ja registreerimiskohustusega mehitamata õhusõidukite süsteemidele kordumatu digitaalse registreerimisnumbri, mis võimaldab nende individuaalset identifitseerimist.

Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajate registreerimisnumbrid määratakse kindlaks selliste standardite alusel, mis toetavad registreerimissüsteemide koostalitlusvõimet.
7. Mehitamata õhusõiduki, mille konstruktsioon tuleb sertifitseerida, registreerib selle omanik.

Mehitamata õhusõiduki riikkondsus ja registreerimistunnus määratakse kindlaks kooskõlas ICAO 7. lisaga. Mehitamata õhusõiduk ei võib olla korraga registreeritud rohkem kui ühes riigis.
8. Mehitamata õhusõiduki käitaja kannab oma registreerimistunnuse kõikidele mehitamata õhusõidukitele, mis vastavad lõikes 5 kirjeldatud tingimustele.

*Artikkel 15***Mehitamata õhusõidukite süsteemide geograafiliste piirkondade käitamistingimused**

1. Mehitamata õhusõidukite süsteemide geograafiliste piirkondade kindlaksmääramisel ohutuse, turvalisuse, eraelu puutumatus või keskkonnakaitsega seotud põhjustel võivad liikmesriigid:
 - a) keelata mehitamata õhusõidukite süsteemide teatava või igasuguse käitamise, nõuda teatava või igasuguse käitamise puhul eritingimuste kohaldamist või eelnevat käitamisluba;
 - b) kohaldada mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise suhtes spetsiifilisi keskkonnastandardeid;
 - c) võimaldada juurdepääsu ainult teatavatele mehitamata õhusõidukite süsteemide klassidele;
 - d) võimaldada juurdepääsu ainult teatavate tehniliste lisadega, eelkõige kaugidentimissüsteemide või geopiirangute jälgimise süsteemidega varustatud mehitamata õhusõidukite süsteemidele.
2. Pädeva asutuse tehtud riskihindamise alusel võivad liikmesriigid kindlaks määrata teatavad geograafilised piirkonnad, kuss mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamine on ühest või mitmest avatud kategooria suhtes kohaldatavast nõudest vabastatud.
3. Kui liikmesriigid määravad vastavalt lõikele 1 või 2 kindlaks mehitamata õhusõidukite süsteemide geograafilised piirkonnad, tagavad nad geoteadlikkuse eesmärgil, et geograafilisi piirkondi käsitlev teave, sealhulgas nende kehtivusaeg, avaldatakse ühises ainulaadses digitaalses vormis.

*Artikkel 16***Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamine mudelõhusõidukite klubide ja ühenduste raames**

1. Mudelõhusõidukite klubi või ühenduse taotlusel võib pädev asutus välja anda loa mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamiseks mudelõhusõidukite klubi või ühenduse raames.
2. Lõikes 1 osutatud loa väljaandmisel peetakse silmas kõike järgmist:
 - a) liikmesriikide asjakohased õigusnormid;
 - b) mudelõhusõidukite klubi või ühenduse kehtestatud menetlused, organisatsiooni struktuur ja juhtimissüsteem, millega tagatakse, et:
 - i) kaugpiloodid, kes käitavad mehitamata õhusõidukite süsteemi mudelõhusõidukite klubide ja ühenduste raames, on teadlikud pädeva asutuse väljaantud loas kindlaksmääratud tingimustest ja piirangutest;
 - ii) kaugpilootidel, kes käitavad mehitamata õhusõidukite süsteemi mudelõhusõidukite klubide ja ühenduste raames, aidatakse omandada minimaalne pädevus, mis on vajalik mehitamata õhusõiduki süsteemi ohutuks käitamiseks kooskõlas loas kindlaksmääratud tingimuste ja piirangutega;
 - iii) mudelõhusõidukite klubi või ühendus võtab asjakohaseid meetmeid, kui neile on teatatud, et asjaomase klubi või ühenduse raames mehitamata õhusõidukite süsteemi käitav kaugpiloot ei vasta loas kindlaksmääratud tingimustele või piirangutele ning vajaduse korral teatavad sellest pädevale asutusele;
 - iv) mudelõhusõidukite klubi või ühendus esitab pädeva asutuse taotlusel järelevalveks ja seireks vajalikud dokumendid.
3. Lõikes 1 osutatud loas täpsustatakse tingimused, mille alusel mehitamata õhusõidukite süsteemi võib mudelõhusõidukite klubide ja ühenduste raames käitada ning asjaomane luba kehtib vaid selle väljaandnud liikmesriigi territooriumil.
4. Liikmesriigid võivad lubada mudelõhusõidukite klubidel ja ühendustel liikmesriigi nimel registreerida nende liikmeid artikli 14 kohaselt loodud registreerimissüsteemides. Kui liikmesriigid seda ei luba, registreerivad mudelõhusõidukite klubide ja ühenduste liikmed end ise vastavalt artiklile 14.

*Artikkel 17***Pädeva asutuse määramine**

1. Iga liikmesriik määrab artiklis 18 osutatud ülesannete täitmiseks pädevaks asutuseks ühe või mitu üksust.

2. Kui liikmesriik määrab pädevaks asutuseks rohkem kui ühe üksuse, peab ta:
 - a) selgelt määratlema iga pädeva asutuse pädevusvaldkonnad seoses vastutusaladega;
 - b) kehtestama kõnealuste üksuste vahel asjakohase kooskõlastusmehhanismi, et tagada tõhus järelevalve kõikide käesoleva määrusega hõlmatud organisatsioonide ja isikute üle.

Artikkel 18

Pädeva asutuse ülesanded

Pädev asutus vastutab järgmise eest:

- a) käesoleva määruse jõustamine;
- b) mehitamata õhusõidukite käitajate sertifikaatide ja sertifitseeritud kategoorias mehitamata õhusõidukite süsteeme käitavate kaugpilootide lubade väljaandmine, peatamine või kehtetuks tunnistamine;
- c) kaugpilootidele võrgupõhise teooriaeksami läbimist tõendava dokumendi väljaandmine vastavalt lisa punktidele UAS.OPEN.020 ja UAS.OPEN.040 ning kaugpilootide pädevustunnistuste väljaandmine, muutmine, peatamine, piiramine või kehtetuks tunnistamine vastavalt lisa punktile UAS.OPEN.030;
- d) käitamislubade ja LUC-de väljaandmine, muutmine, peatamine, piiramine või tühistamine ning selliste teatiste õigsusekontrollimine, mis on vajalikud mehitamata õhusõidukite süsteemide erikategoorias käitamiseks;
- e) mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamislube, teatise, kaugpilootide pädevustunnistusi ja LUC-sid käsitlevate dokumentide, registreerimise ja aruannete säilitamine;
- f) ühises ainulaadses digitaalses vormis teabe avaldamine mehitamata õhusõidukite süsteemide geograafiliste piirkondade kohta, mille liikmesriigid on kindlaks määranud ja omaõhuruumis kehtestanud;
- g) teatiste kättesaamist ja täielikkust käsitleva kinnituse väljaandmine vastavalt artikli 12 lõike 5 punktile b või kinnituse väljaandmine vastavalt artikli 13 lõikele 2;
- h) riskipõhise järelevalvesüsteemi väljatöötamine järgmiste osapoolte suhtes:
 - i) mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajad, kes on esitanud teatise või kellel on käitamisluba või LUC;
 - ii) artiklis 16 osutatud luba omavad mudelõhusõidukite klubid ja ühendused;
- i) muu kui avatud kategooria käitamise puhul auditi kavandamine, tuginedes riskiprofiilile, vastavustasemele ja ohutusosalaste tulemustele mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajate puhul, kes on esitanud teatise või kellele pädev asutus on välja andnud sertifikaadi;
- j) muu kui avatud kategooria käitamise puhul nende mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajate kontrollimine, kes on esitanud teatise või kellele mehitamata õhusõidukite süsteemide ülevaatus teostav pädev asutus on välja andnud sertifikaadi, ning selle tagamine, et mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajad ja kaugpiloodid täidaksid käesolevat määrust;
- k) sellise süsteemi rakendamine, mis võimaldab kindlaks teha ja uurida avatud või sertifitseeritud kategooria mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajate poolset nõuete rikkumist, millest on teatatud vastavalt artikli 19 lõikele 2;
- l) mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajatele ohutut käitamist edendava teabe ja suuniste andmine;
- m) süsteemide loomine selliste mehitamata õhusõidukite süsteemide registreerimiseks, mille konstruktsioon tuleb sertifitseerida, ja selliste mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajate registreerimiseks, kelle tegevus võib kujutada ohtu ohutusele, julgeolekule, eraelu puutumatussele ja isikuandmete kaitsele või keskkonnale, ning kõnealuste registreerimissüsteemide haldamine.

Artikkel 19

Ohutusteave

1. Liikmesriikide pädevad asutused ning delegeeritud määruse (EL) 2019/945 artiklis 36 osutatud turujärelevalve- ja piirikontrolliasutused teevad ohutusküsimustes koostööd ja kehtestavad ohutusteabe tõhusa vahetamise menetlused.
2. Iga mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja teatab pädevale asutusele kõikidest ohutusega seotud vahejuhtumitest ja vahetab teavet oma mehitamata õhusõiduki süsteemi kohta vastavalt määrusele (EL) nr 376/2014.

3. Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) ja pädevad asutused koguvad, analüüsivad ja avaldavad ohutusteavet nende territooriumil mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise kohta vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artiklile 119 ja selle rakendusaktidele.
4. Lõigetes 1, 2 või 3 osutatud teabe saamisel võtavad amet ja pädevad asutused meetmeid, mis on vajalikud võimalike ohutusprobleemide lahendamiseks parimate olemasolevate tõendite ja analüüsi alusel, võttes arvesse lennuohutuse eri valdkondade ning lennuohutuse, küberjulgeoleku ja lennunduse reguleerimise muude tehniliste valdkondade omavahelist seotust.
5. Kui pädev asutus või amet võtab lõike 4 kohaseid meetmeid, teatab ta sellest viivitamata kõigile asjaomastele huvitatud isikutele ja organisatsioonidele, kes peavad neid meetmeid järgima vastavalt määrusele (EL) 2018/1139 ja selle rakendusaktidele.

Artikkel 20

Teatavate mehitamata õhusõidukite süsteemide avatud kategoorias käitamise erisätted

Selliseid mehitamata õhusõidukite süsteemide liike (Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuse nr 768/2008/EÜ⁽⁹⁾ tähenduses), mis ei vasta delegeeritud määruse (EL) 2019/945 nõuetele ega ole eraviisiliselt ehitatud, võib juhul, kui need on turule lastud enne 1. juulit 2022, jätkuvalt käitada järgmistel tingimustel:

- a) lisa A osas määratletud alamkategoorias A1, kui mehitamata õhusõiduki maksimaalne stardimass koos lastiga on alla 250 g;
- b) lisa A osas määratletud alamkategoorias A3, kui mehitamata õhusõiduki maksimaalne stardimass koos kütuse ja lastiga on alla 25 kg.

Artikkel 21

Lubade, teatiste ja tunnistuste kohandamine

1. Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajatele liikmesriigi õiguse alusel väljaantud load, kaugpilootide pädevustunnistused ja käitajate esitatud teatised või samaväärsed dokumendid kehtivad kuni 1. juulini 2021.
2. Liikmesriigid viivad 1. juuliks 2021 käesoleva määrusega kooskõlla nende poolt välja antud olemasolevad kaugpilootide pädevustunnistused ja mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamislubad või käitajate esitatud teatised või samaväärsed dokumendid, sealhulgas kõnealuse kuupäevani välja antud dokumendid.
3. Ilma et see piiraks artikli 14 kohaldamist, võib mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamist mudelõhusõidukite klubide ja ühenduste raames jätkata vastavalt liikmesriikide asjakohastele õigusnormidele ja ilma artikli 16 kohase loata kuni 1. juulini 2022.

Artikkel 22

Üleminekusätted

Ilma et see piiraks artikli 20 kohaldamist, võib avatud kategoorias käitada mehitamata õhusõidukite süsteeme, mis ei vasta delegeeritud määruse (EL) 2019/945 lisa 1.–5. osa nõuetele, kaheaastasel üleminekuperioodil, mis algab üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist, eeldusel et on täidetud järgmised tingimused:

- a) mehitamata õhusõidukit maksimaalse stardimassiga alla 500 g käitab lisa A osa punkti UAS.OPEN.020 alapunktis 1 sätestatud käitamistingimustel kaugpiloot, kelle puhul asjaomane liikmesriik on kindlaks määranud pädevustaseme;
- b) mehitamata õhusõidukit maksimaalse stardimassiga alla kahe kg käitatakse inimestest horisontaalselt vähemalt 50 m kaugusel ja kaugpiloodil on vähemalt lisa A osa punkti UAS.OPEN.030 alapunktis 2 sätestatuga võrdne pädevustase;
- c) mehitamata õhusõidukit maksimaalse stardimassiga üle kahe kg ja alla 25 kg käitatakse punkti UAS.OPEN.040 alapunktides 1 ja 2 sätestatud käitamistingimustel ja kaugpiloodil on vähemalt lisa A osa punkti UAS.OPEN.020 alapunkti 4 alapunktis b sätestatuga võrdne pädevustase.

⁽⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta otsus nr 768/2008/EÜ toodete turustamise ühise raamistiku kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsus 93/465/EMÜ (ELT L 218, 13.8.2008, lk 82).

*Artikkel 23***Jõustumine ja kohaldamine**

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolevat määrust kohaldatakse alates 1. juulist 2020.

2. Artikli 5 lõiget 5 kohaldatakse alates kuupäevast, mil lisa 1. liidet muudetakse selliselt, et see sisaldaks kohaldatavaid standardstsenaariume. Liikmesriigid võivad artikli 5 lõike 5 kohaselt aktsepteerida mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajate teatise, tuginedes riiklikele standardstsenaariumidele, kui need vastavad lisa punkti UAS.SPEC.020 nõuetele kuni käesoleva määruse muutmiseni, et hõlmata lisa 1. liites käsitletud standardstsenaarium.

3. Artikli 15 lõiget 3 kohaldatakse alates 1. juulist 2021.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 24. mai 2019

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

LISA

MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKITE SÜSTEEMIDE KÄITAMINE AVATUD JA ERIKATEGOORIAS

A OSA

MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKITE SÜSTEEMIDE KÄITAMINE AVATUD KATEGOORIAS

UAS.OPEN.010 Üldsätted

- 1) Mehitamata õhusõidukite süsteemide avatud kategoorias käitamine on käitamiskiirangute, kaugpiloodile esitatavate nõuete ja mehitamata õhusõiduki süsteemile esitatavate tehniliste nõuete alusel jagatud kolme alamkategooriasse: A1, A2 ja A3.
- 2) Kui mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamine hõlmab selle lendu alates maastiku looduslikust kõrgendikust või üle looduslike kõrgendikega maastiku, võib mehitamata õhusõidukit käitada kuni 120 meetri kõrgusel maapinna kõige lähemast punktist. Vahemaade mõõtmisel võetakse arvesse maastiku geograafilisi omadusi, näiteks tasandikke, künkaid ja mägesid.
- 3) Kui mehitamata õhusõidukit lennutatakse üle 105 meetri kõrgusest tehislikust takistusest horisontaalselt 50 meetri kaugusel, võib mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise maksimumkõrgust suurendada takistuse eest vastutava üksuse nõudel kuni 15 meetrini üle takistuse kõrguse.
- 4) Erandina punktist 2 võib mehitamata purilennukit, mille maksimaalne stardimass (sh last) on alla kümne kg, lennutada rohkem kui 120 meetri kõrgusel maapinna kõige lähemast punktist, tingimusel et mehitamata purilennukit ei lennutata ühelgi hetkel kõrgemal kui 120 meetrit kaugpiloodi kohal.

UAS.OPEN.020 Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamine A1-alamkategoorias

Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamine A1-alamkategoorias peab vastama kõigile järgmistele tingimustele:

- 1) punkti 5 alapunktis d osutatud mehitamata õhusõidukit juhitakse selliselt, et selle kaugpiloot ei lennuta õhusõidukit üle inimrühmade ja eeldab põhjendatult, et ei lennata üle kõrvaliste isikute. Kõrvalistest isikutest ootamatu ülelennu korral vähendab mehitamata õhusõiduki kaugpiloot ülelennu kestust nii palju kui võimalik;
- 2) punkti 5 alapunktides a, b ja c osutatud mehitamata õhusõidukit juhitakse selliselt, et selle kaugpiloot võib lennata üle kõrvaliste isikute, aga mitte kunagi üle inimrühmade;
- 3) erandina artikli 4 lõike 1 punktist d võib mehitamata õhusõidukit aktiveeritud järgne-mulle-režiimil juhtida kuni 50 meetri kaugusel kaugpiloodist;
- 4) mehitamata õhusõidukit võib käitada kaugpiloot, kes vastab järgmistele nõuetele:
 - a) ta on tutvunud mehitamata õhusõiduki tootja väljaantud kasutusjuhendiga;
 - b) ta on läbinud delegeeritud määruse (EL) 2019/945 lisa 2. osas määratletud C1-klassi mehitamata õhusõidukit käsitleva veebipõhise koolituskursuse ja selle järel edukalt läbinud mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja registreerimisliikmesriigi pädeva asutuse või selle poolt tunnustatud üksuse korraldatud veebipõhise teooriaeksami. Eksam koosneb 40 valikvastustega küsimusest, mis hõlmavad asjakohaselt järgmisi valdkondi:
 - i) lennuohutus;
 - ii) õhuruumi piirangud;
 - iii) lennundusalased õigusaktid;
 - iv) inimvõimete piirid;
 - v) käitamismenetlused;
 - vi) üldteadmised mehitamata õhusõidukite süsteemide kohta;

- vii) eraelu puutumatus ja andmekaitse;
 - viii) kindlustus;
 - ix) turvalisus;
- 5) käitamine võib toimuda mehitamata õhusõidukiga,
- a) mille maksimaalne stardimass (sh last) on eraviisiliselt ehitatud mehitamata õhusõiduki süsteemi puhul alla 250 g ja maksimaalne käitamiskiirus alla 19 m/s või
 - b) mis vastab artikli 20 punkti a nõuetele;
 - c) mis on märgistatud C0-klassina ja vastab asjakohastele nõuetele, mis on kindlaks määratud delegeeritud määruse (EL) 2019/945 lisa 1. osas või
 - d) mis on märgistatud C1-klassina ja vastab asjakohastele nõuetele, mis on kindlaks määratud delegeeritud määruse (EL) 2019/945 lisa 2. osas ning mille käitamisel kasutatakse aktiveeritud ja ajakohastatud otsese kaugidentimise ja geopiirangute jälgimise süsteeme.

UAS.OPEN.030 Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamine A2-alamkategorias

Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamine A2-alamkategorias peab vastama kõigile järgmistele tingimustele:

- 1) mehitamata õhusõiduk ei tohi lennata üle kõrvaliste isikute ja mehitamata õhusõiduki süsteemi käitatakse neist ohutul horisontaalsel kaugusel (vähemalt 30 meetrit); kaugpiloot võib ohutut horisontaalset kaugust kõrvalistest isikutest vähendada kuni 5 meetrini, kättades mehitamata õhusõidukit aktiveeritud väikese kiiruse režiimil ja pärast olukorra hindamist seoses järgmisega:
 - a) ilmastikutingimused,
 - b) mehitamata õhusõiduki jõudlus,
 - c) ülelennuala eraldatus;
- 2) õhusõidukit käitab kaugpiloot, kes on tutvunud mehitamata õhusõiduki tootja väljaantud kasutusjuhendiga ja kellel on mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja registreerimisliikmesriigi pädeva asutuse või selle poolt tunnustatud üksuse väljaantud kaugpiloodi pädevustunnistus. Kõnealuse tunnistuse saamiseks tuleb allpool esitatud järjekorras täita kõik järgmised tingimused:
 - a) veebipõhise koolituse läbimine ja veebipõhise teooriaeksami sooritamine vastavalt punkti UAS.OPEN.020 alapunkti 4 alapunktile b);
 - b) punkti UAS.OPEN.040 alapunktides 1 ja 2 sätestatud A3-alamkategoria käitamistingimuste iseseisva praktilise õppe läbimine;
 - c) punktis b osutatud iseseisva praktilise õppe läbimisest teatamine ning mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja registreerimisliikmesriigi pädeva asutuse või selle poolt tunnustatud üksuse korraldatud täiendava teooriaeksami sooritamine. Eksam koosneb vähemalt 30 valikvastustega küsimusest, mille eesmärk on hinnata kaugpiloodi teadmisi maapealse riski tehnilise ja käitamisalase maandamise kohta, mis hõlmavad asjakohaselt järgmisi valdkondi:
 - i) meteoroloogia;
 - ii) mehitamata õhusõiduki süsteemi tehnilised võimalused;
 - iii) maapealse riski tehniline ja käitamisalane maandamine;
- 3) käitamine võib toimuda mehitamata õhusõidukiga, mis on märgistatud C2-klassina ja vastab asjakohastele nõuetele, mis on kindlaks määratud delegeeritud määruse (EL) 2019/945 lisa 3. osas ning mille käitamisel kasutatakse aktiveeritud ja ajakohastatud otsese kaugidentimise ja geopiirangute jälgimise süsteeme.

UAS.OPEN.040 Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamine A3-alamkategorias

Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamine A3-alamkategorias peab vastama kõigile järgmistele tingimustele:

- 1) õhusõidukit käitatakse piirkonnas, mille puhul kaugpiloot eeldab põhjendatult, et kogu mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise jooksul ei ohustata selle lennupiirkonnas kõrvalisi isikuid;
- 2) õhusõidukit käitatakse elu-, kaubandus-, tööstus- ja puhkepiirkondadest ohutul horisontaalsel kaugusel (vähemalt 150 meetrit);
- 3) õhusõidukit käitab kaugpiloot, kes on läbinud veebipõhise koolituse ja sooritanud veebipõhise teooriaeksami vastavalt punkti UAS.OPEN.020 alapunkti 4 alapunktile b;
- 4) käitamine võib toimuda mehitamata õhusõidukiga,
 - a) mille maksimaalne stardimass (sh last) on eraviisiliselt ehitatud mehitamata õhusõiduki süsteemi puhul alla 25 kg või
 - b) mis vastab artikli 20 punkti b nõuetele;
 - c) mis on märgistatud C2-klassina ja vastab asjakohastele nõuetele, mis on kindlaks määratud delegeeritud määruse (EL) 2019/945 lisa 3. osas ning mille käitamisel kasutatakse aktiveeritud ja ajakohastatud otsese kaugidentimise ja geopiirangute jälgimise süsteeme või
 - d) mis on märgistatud C3-klassina ja vastab asjakohastele nõuetele, mis on kindlaks määratud delegeeritud määruse (EL) 2019/945 lisa 4. osas ning mille käitamisel kasutatakse aktiveeritud ja ajakohastatud otsese kaugidentimise ja geopiirangute jälgimise süsteeme või
 - e) mis on märgistatud C4-klassina ja vastab asjakohastele nõuetele, mis on kindlaks määratud delegeeritud määruse (EL) 2019/945 lisa 5. osas.

UAS.OPEN.050 Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja kohustused

Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja peab tegema kõike järgmist:

- 1) töötama välja käitamise liigile ja sellega kaasnevale riskile kohandatud käitamismenetlused;
- 2) tagama, et kahjulike raadiohäirete vältimiseks kasutataks raadiospektrit igasuguse käitamise puhul tõhusalt ja et seda tõhusat kasutamist toetatakse;
- 3) määrama mehitamata õhusõiduki süsteemi iga käitamise jaoks kaugpiloodi;
- 4) tagama, et kaugpiloodid ja kõik käitamist toetavaid ülesandeid täitvad töötajad oleksid kursis mehitamata õhusõiduki tootja väljaantud kasutusjuhendiga ning
 - a) et neil oleks oma ülesannete täitmiseks asjakohane pädevus mehitamata õhusõiduki süsteemi kavandatud käitamise alamkategorias vastavalt punktidele UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 või UAS.OPEN.040, või et (muude töötajate kui kaugpilootide puhul) nad oleksid läbinud käitaja poolt väljatöötatud täiendõppekursuse;
 - b) et nad oleksid täielikult kursis mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja menetlusega;
 - c) et neile oleks antud mehitamata õhusõiduki süsteemi kavandatud käitamist käsitlev teave kõigi geograafiliste piirkondade kohta, mille käitamislükmesriik on avaldanud artikli 15 kohaselt;
- 5) ajakohastama teavet geopiirangute jälgimise süsteemis (kui seda kasutatakse kavandatud käitamiskohast tulenevalt);
- 6) käitades mehitamata õhusõidukit mõnes delegeeritud määruse (EL) 2019/945 1.–5. osas määratletud klassis tagama, et mehitamata õhusõiduki süsteemile
 - a) oleks lisatud asjakohane ELi vastavusdeklaratsioon, sealhulgas viide asjaomasele klassile ning
 - b) oleks kinnitatud asjakohane klassi identifitseerimismärgistus;
- 7) tagama mehitamata õhusõiduki süsteemi A2- või A3- alamkategorია käitamise korral, et kõik käitamiskiirkonnas viibivad asjaomased isikud oleksid riskidest teavitatud ja sõnaselgelt nõustunud osalema.

UAS.OPEN.060 Kaugpiloodi kohustused

- 1) Kaugpiloot peab enne mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise alustamist tegema järgmist:
 - a) omama mehitamata õhusõiduki süsteemi kavandatud käitamise alamkategooria nõuetekohast pädevust vastavalt punktidele UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 või UAS.OPEN.040, et täita oma ülesandeid, ning kandma mehitamata õhusõiduki süsteemi käitades kaasas pädevust tõendavaid dokumente, välja arvatud punkti UAS.OPEN.020 alapunkti 5 alapunktides a, b või c osutatud mehitamata õhusõidukit käitades;
 - b) hankima ajakohastatud teavet mehitamata õhusõiduki süsteemi kavandatud käitamise kõigi geograafiliste piirkondade kohta, mille käitamisliikmesriik on avaldanud artikli 15 kohaselt;
 - c) jälgima käitamiskeskonda, kontrollima takistuste esinemist ning, välja arvatud punkti UAS.OPEN.020 alapunkti 5 alapunktides a, b või c osutatud mehitamata õhusõidukit A1-alamkategorias käitades, kontrollima mistahes kõrvaliste isikute kohalolu;
 - d) tagama, et mehitamata õhusõiduki süsteem oleks valmis kavandatud lendu ohutult lõpetama ning, kui see on asjakohane, kontrollima, kas otsene kaugidentimine toimib nõuetekohaselt;
 - e) kui mehitamata õhusõiduki süsteem veab täiendavat lasti, kontrollima, et selle mass ei ületaks tootja poolt ettenähtud maksimaalset stardimassi või mehitamata õhusõiduki süsteemi klassi puhul ettenähtud maksimaalse stardimassi piirangut.
- 2) Lennu ajal peab kaugpiloot tegema järgmist:
 - a) loobuma käitamisülesannete täitmisest juhul, kui ta on psühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all või kui ta ei suuda täita oma ülesandeid vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse tõttu või muudel põhjustel;
 - b) hoidma mehitamata õhusõidukit VLOS-režiimil ning säilitama põhjaliku visuaalse ülevaate mehitamata õhusõidukit ümbritsevast õhuruumist, et vältida mehitatud õhusõidukitega kokkupõrke ohtu. Kui käitamine ohustab teisi õhusõidukeid, inimesi, loomi, keskkonda või vara, peab kaugpiloot lennu lõpetama;
 - c) järgima artikli 15 kohaseid geograafiliste piirkondade käitamispiiranguid;
 - d) suutma säilitada mehitamata õhusõiduki üle kontrolli, välja arvatud ühendusekao korral või käitades mehitamata vabalennuõhusõidukit;
 - e) käitama mehitamata õhusõiduki süsteemi vastavalt tootja väljaantud kasutusjuhendile, sealhulgas mistahes kohaldatavatele piirangutele;
 - f) täitma käitaja kehtestatud menetlusi, kui need on olemas.
- 3) Lennu ajal ei tohi kaugpiloodid ega mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajad lennata selliste piirkondade lähedal või sellistes piirkondades, kus on käimas päästeoperatsioon, välja arvatud juhul, kui neil on selleks vastutavate päästeteenistuste luba.
- 4) Punkti 2 alapunkti b kohaldamisel võib kaugpiloot abistada mehitamata õhusõiduki vaatleja, kes asub nende kõrval ja kes mehitamata õhusõiduki abivahenditeta visuaalse vaatluse teel aitab kaugpiloodil mehitama õhusõidukit ohutult juhtida. Kaugpiloodi ja mehitamata õhusõiduki vaatleja vahel tuleb luua selge ja tõhus side.

UAS.OPEN.070 Kaugpiloodi teoreetiliste teadmiste veebipõhise kontrolli ning pädevustunnistuse kehtivusaeg ja kehtivus

- 1) Kaugpiloodi teoreetiliste teadmiste veebipõhine kontroll, mida nõutakse punkti UAS.OPEN.020 alapunkti 4 alapunktiga b ja punkti UAS.OPEN.040 alapunktiga 3 ning kaugpiloodi pädevustunnistus, mida nõutakse punkti UAS.OPEN.030 alapunktiga 2, kehtivad viis aastat.
- 2) Kaugpiloodi teoreetiliste teadmiste veebipõhise kontrolli ning pädevustunnistuse uuendamiseks tuleb tõendada pädevust vastavalt punkti UAS.OPEN.030 alapunktile 2 või punkti UAS.OPEN.030 alapunkti 4 alapunktile b.

B OSA

MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKITE SÜSTEEMIDE KÄITAMINE ERIKATEGOORIAS

UAS.SPEC.010 Üldsätted

Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja esitab pädevale asutusele kavandatud käitamise riskihindamise vastavalt artiklile 11 või punkti UAS.SPEC.020 kohaldamisel teatise, välja arvatud juhul, kui käitajal on käesoleva lisa C osa kohane kerge mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja pädevustunnistus (LUC), mis hõlmab nõuetekohaseid õigusi. Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja hindab korrapäraselt võetud leevendusmeetmete asjakohasust ja vajaduse korral ajakohastab neid.

UAS.SPEC.020 Käitamisteatis

- 1) Vastavalt artiklile 5 võib mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja esitada käitamislükmesriigi pädevale asutusele punktide UAS.SPEC.30 ja UAS.SPEC.40 alternatiivina käesoleva lisa 1. liites määratletud standardstsenaariumile vastava käitamisteatise järgmistel juhtudel:
 - a) kui käitamine toimub mehitamata õhusõidukiga,
 - i) mille suurim põhimõõde VLOS-režiimil kontrollitava maapinna-ala kohal, välja arvatud inimrühmade kohal, on kuni 3 m;
 - ii) mille suurim põhimõõde VLOS-režiimil, välja arvatud inimrühmade kohal, on kuni 1 m;
 - iii) mille suurim põhimõõde BVLOS-režiimil hajaasustusega alade kohal on kuni 1 m;
 - iv) mille suurim põhimõõde BVLOS-režiimil kontrollitava maapinna-ala kohal on kuni 3 m;
 - b) kui käitamine toimub madalamal kui 120 m maapinnast ning:
 - i) mittekontrollitavas õhuruumis (F- või G-klass) või
 - ii) kontrollitavas õhuruumis pärast kooskõlastamist ja ühekordse lennuloa väljaandmist vastavalt käitamispäikesonnas kehtestatud korrale.
- 2) Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja teatis sisaldab järgmist:
 - a) käitajat käsitlev haldusteave;
 - b) kinnitus selle kohta, et käitamine vastab punktis 1 sätestatud käitamise nõudele ja lisa 1. liites määratletud standardstsenaariumile;
 - c) mehitamata õhusõiduki käitaja kohustus järgida käitamise ohutuse tagamiseks nõutavaid asjakohaseid leevendusmeetmeid, sealhulgas seonduvaid juhiseid käitamise, mehitamata õhusõiduki konstruktsiooni ja asjaomaste töötajate pädevuse kohta;
 - d) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja kinnitus selle kohta, et kui seda nõutakse liidu või liikmesriigi õigusega, kohaldatakse kõikide teatise kohaselt tehtud lendude puhul asjakohast kindlustuskaitset.
- 3) Kui pädev asutus on teatise kätte saanud, kontrollib ta, et see sisaldaks kõiki punktis 2 loetletud elemente ning kinnitab mehitamata õhusõiduki süsteemi käitajale põhjendamatu viivitusega teatise kättesaamist ja täielikkust.
- 4) Pärast kättesaamise ja täielikkuse kinnituse saamist võib mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja alustada käitamist.
- 5) Mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajad teatavad pädevale asutusele viivitamata mistahes muudatustest esitatud käitamisteatise sisalduvas teabes.
- 6) Teatist ei pea esitama sellised mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajad, kellele on käesoleva lisa C osa kohaselt välja antud nõuetekohaste õigustega LUC.

UAS.SPEC.030 Käitamisloa taotlus

- 1) Enne mehitamata õhusõiduki süsteemi erikategoorias käitamise alustamist peab käitaja taotlema registreerimisliikmesriigi pädevalt asutuselt käitamisloa, välja arvatud järgmistel juhtudel:
 - a) punkti UAS.SPEC.020 kohaldamisel või
 - b) kui mehitamata õhusõiduki süsteemi käitajale on käesoleva lisa C osa kohaselt välja antud nõuetekohaste õigustega LUC.
- 2) Kui käitamisloas sätestatud käitamine või leevendusmeetmed on märkimisväärselt muutunud, esitab mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja käitamisloa ajakohastamise taotluse.
- 3) Käitamisloa taotlus põhineb artiklis 11 osutatud riskihindamisel ning peab lisaks sisaldama ka järgmist teavet:
 - a) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja registreerimisnumber;
 - b) vastutava juhi nimi või füüsilise isiku puhul mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja nimi;
 - c) käitamise riskihindamine;
 - d) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja kavandatud leevendusmeetmete loetelu, mis sisaldab piisavalt teavet, et pädev asutus saaks hinnata, kas riskide maandamiseks võetavad meetmed on asjakohased;
 - e) käitamise käsiraamat, kui seda nõuab käitamise risk ja keerukus;
 - f) kinnitus selle kohta, et kui seda nõutakse liidu või liikmesriigi õigusega, on mehitamata õhusõiduki süsteemil selle käitamist alustades asjakohane kindlustuskaitse.

UAS.SPEC.040 Käitamisloa väljaandmine

- 1) Punkti UAS.SPEC.030 kohase taotluse saamisel annab pädev asutus põhjendamatu viivitusega välja artikli 12 kohase käitamisloa, kui ta leiab, et käitamine vastab järgmistele tingimustele:
 - a) kogu punkti UAS.SPEC.030 alapunkti 3 kohane teave on esitatud;
 - b) on kehtestatud menetlus käitamise kooskõlastamiseks õhuruumi asjaomase teenuseosutajaga, kui kogu käitamine või selle osa peab toimuma kontrollitavas õhuruumis.
- 2) Vastavalt artiklile 12 täpsustab pädev asutus käitamisloas loa täpse kohaldamisala.

UAS.SPEC.050 Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja kohustused

- 1) Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja peab tegema kõike järgmist:
 - a) kehtestama menetlused ja piirangud, mis on kohandatud kavandatud käitamise liigile ja käitamisega kaasnevale riskile, sealhulgas:
 - i) käitamismenetlused käitamise ohutuse tagamiseks;
 - ii) menetlused, millega tagatakse kavandatud käitamisel käitamispiirkonna suhtes kohaldatavate turvanõuete täitmine;
 - iii) ebaseadusliku sekkumise ja loata juurdepääsu vastased meetmed;
 - iv) menetlused, millega tagatakse kogu käitamise ajal määruse (EL) 2016/679 (füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta) järgimine. Eelkõige hindab käitaja andmekaitsealast mõju, kui seda nõuab riiklik andmekaitseasutus määruse (EL) 2016/679 artikli 35 kohaldamisel;
 - v) suunised käitaja kaugpilotidele, et kavandada mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamist viisil, mis tekitaks inimestele ja loomadele võimalikult vähe häiringuid, sealhulgas müra ja muid heitega seotud häiringuid.
- b) määrama igasuguse käitamise korral kaugpiloodi või autonoomse käitamise korral tagama, et käitamise kõigis etappides oleksid eelkõige punkti UAS.SPEC.060 alapunktides 2 ja 3 määratletud kohustused ja ülesanded nõuetekohaselt jaotatud vastavalt eespool punkti a kohaselt kehtestatud menetlustele;

- c) tagama, et kahjulike raadiohäirete vältimiseks kasutatakse raadiospektrit igasuguse käitamise puhul tõhusalt ja et seda tõhusat kasutamist toetatakse;
- d) tagama, et kaugpiloodid vastaksid enne käitamist kõigile järgmistele tingimustele:
- i) nad on pädevad täitma oma ülesandeid vastavalt kohaldatavale koolitusele, mis on kindlaks määratud käitamisloas või punkti UAS.SPEC.020 kohaldamisel 1. liites esitatud asjakohases standardstsenaariumis kindlaksmääratud tingimustes ja piirangutes või LUC-s;
 - ii) nad on osalenud pädevuspõhisel kaugpiloodikoolitusel, mis hõlmab artikli 8 lõikes 2 sätestatud oskusi;
 - iii) nad on osalenud käitamisloas kindlaks määratud kaugpiloodikoolitusel; sellist luba nõudva käitamise puhul korraldatakse koolitus koostöös pädeva asutuse tunnustatud üksusega;
 - iv) nad on osalenud kaugpiloodikoolitusel teatist nõudva käitamise puhul, mis toimub vastavalt standardstsenaariumis kindlaksmääratud riskimaandamismeetmetele;
 - v) neid on teavitatud mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja käitamise käsiraamatust, kui seda nõuab riskihindamine, ja punkti a kohaselt kehtestatud menetlustest;
 - vi) nad hangivad ajakohastatud teavet kavandatud käitamise kõigi geograafiliste piirkondade kohta, mis on kindlaks määratud artikli 15 kohaselt;
- e) tagama, et mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamisega seotud kohustuste täitmise eest vastutavad töötajad, välja arvatud kaugpiloot ise, vastaksid kõigile järgmistele tingimustele:
- i) nad on läbinud käitaja poolt väljatöötatud töökohal koolitamise kursuse;
 - ii) neid on teavitatud mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja käitamise käsiraamatust, kui seda nõuab riskihindamine, ja punkti a kohaselt kehtestatud menetlustest;
 - iii) nad on hankinud ajakohastatud teavet kavandatud käitamise kõigi geograafiliste piirkondade kohta, mis on kindlaks määratud artikli 15 kohaselt;
- f) lähtuma igasuguse käitamise korral teatistes kindlaks määratud või käitamisloas sätestatud piirangutest, tingimustest ja riskimaandamismeetmetest;
- g) säilitama mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise kohta teatise või käitamisloa kohaselt nõutavat teavet;
- h) kasutama sellist mehitamata õhusõiduki süsteemi, mille konstrueerimisel on silmas peetud vähemalt seda, et mehitamata õhusõiduki süsteem ei välju võimaliku rikke korral selle käitamiseks ette nähtud õhuruumi piiridest ega põhjusta surmajuhtumit. Lisaks peavad inimene-masin kasutajaliidesed olema sellised, et need minimeeriksid piloodi vea riski ega põhjustaks liigset väsimust;
- i) hoidma mehitamata õhusõiduki süsteemi ohutuks käitamiseks sobivas seisundis, tehes järgmist:
- i) koostama vähemalt hooldusjuhendi ning värbama nõuetekohaselt koolitatud ja kvalifitseeritud hoolduspersonali ning
 - ii) järgima vajaduse korral punkti UAS.SPEC.100;
 - iii) kasutama mehitamata õhusõidukit, mis on konstrueeritud nii, et see tekitaks võimalikult vähe müra- ja muid heiteid, võttes arvesse kavandatud käitamise liiki ja geograafilisi piirkondi, kus õhusõidukite müra ja muud heited probleeme tekitavad.

UAS.SPEC.060 Kaugpiloodi kohustused

1) Kaugpiloot peab tegema järgmist:

- a) loobuma käitamisülesannete täitmisest juhul, kui ta on psüühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all või kui ta ei suuda täita oma ülesandeid vigastuse, väsimuse, ravimite, haiguse tõttu või muudel põhjustel;
- b) omama käitamisloas, 1. liites kindlaks määratud standardstsenaariumis või LUC-s määratletud nõuetekohast kaugpiloodipädevust ning kandma mehitamata õhusõiduki süsteemi käitades kaasas pädevust tõendavaid dokumente.

- 2) Enne mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamise alustamist peab kaugpiloot tegema kõike järgmist:
 - a) hankima ajakohastatud teavet kavandatud käitamise kõigi geograafiliste piirkondade kohta, mis on kindlaks määratud artikli 15 kohaselt;
 - b) tagama, et käitamiskeskond sobib kokku lubatud või teatatud piirangute ja tingimustega;
 - c) tagama, et mehitamata õhusõiduki süsteem oleks valmis kavandatud lendu ohutult lõpetama ning, kui see on asjakohane, kontrollima, kas otsene kaugidentimine toimib nõuetekohaselt;
 - d) tagama, et käitamist käsitlev teave oleks tehtud kättesaadavaks asjaomasele lennuliiklusteeninduse (ATS) üksusele, teistele õhuruumi kasutajatele ja asjaomastele sidusrühmadele, nagu on nõutud käitamisosas või liikmesriigi poolt artikli 15 kohaselt avaldatud tingimustes, mis käsitlevad geograafilist käitamispirkonda.
- 3) Lennu ajal peab kaugpiloot tegema järgmist:
 - a) täitma lubatud või teatatud piiranguid ja tingimusi;
 - b) vältima igasugust mehitatud õhusõidukitega kokkupõrke ohtu ja lõpetama lennu, kui selle jätkamine võib ohustada teisi õhusõidukeid, inimesi, loomi, keskkonda või vara;
 - c) järgima artikli 15 kohaselt kindlaks määratud geograafiliste piirkondade käitamispiranguid;
 - d) järgima käitaja menetlusi;
 - e) mitte lendama selliste piirkondade lähedal või sellistes piirkondades, kus on käimas päästeoperatsioon, välja arvatud juhul, kui tal on selleks vastutavate päästeteenistuste luba.

UAS.SPEC.070 Käitamisosas üleantavus

Käitamisluba ei ole üleantav.

UAS.SPEC.080 Käitamisosas kehtivusaeg ja kehtivus

- 1) Pädev asutus määrab loas kindlaks käitamisosas kehtivusaja.
- 2) Olenemata lõikest 1 kehtib käitamisluba seni, kuni mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja täidab käesoleva määruse asjakohaseid nõudeid ja käitamisosas kindlaks määratud tingimusi.
- 3) Käitamisosas kehtetuks tunnistamise või sellest loobumise korral esitab mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja digivormis kinnituse, mis tuleb viivitamata edastada pädevale asutusele.

UAS.SPEC.090 Juurdepääs

Käesoleva määruse täitmise tõendamiseks annab mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja pädevalt asutuselt nõuetekohase loa saanud isikule juurdepääsu kõikidele tema tegevusega seotud rajatistele, mehitamata õhusõidukite süsteemidele, dokumentidele, salvestistele, andmetele, menetlustele ja mis tahes muudele tema tegevusega seotud materjalidele, mille suhtes kohaldatakse käitamisluba või käitamisteatist, olenemata sellest, kas tema tegevus on lepingu alusel või alltöövõtu korras üle antud muule organisatsioonile.

UAS.SPEC.100 Sertifitseeritud seadmete ja sertifitseeritud mehitamata õhusõidukite kasutamine

- 1) Kui mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamisel kasutatakse mehitamata õhusõidukit, mille kohta on välja antud lennukõlblikkussertifikaat või piiratud lennukõlblikkussertifikaat, või kasutades sertifitseeritud seadmeid, registreerib mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja käitamise- või tööaja kas vastavalt sertifitseeritud seadmete suhtes kohaldatavatele juhenditele ja menetlustele või organisatsiooni heakskiidule või loale.
- 2) Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja järgib mehitamata õhusõiduki või seadme sertifikaadis osutatud juhendeid ning täidab ka ameti poolt välja antud lennukõlblikkus- või käitamiseeskirju.

C OSA

KERGE MEHITAMATA ÕHUSÕIDUKI SÜSTEEMI KÄITAJA PÄDEVUSTUNNISTUS (LUC)

UAS.LUC.010 LUC üldnõuded

- 1) Käesoleva osa alusel võib LUC-d taotleda juriidiline isik.
- 2) LUC või olemasoleva LUC muutmise taotlus esitatakse pädevale asutusele ja see peab sisaldama kogu järgmist teavet:
 - a) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja juhtimissüsteemi kirjeldus, sealhulgas organisatsiooni struktuur ja ohutusjuhtimise süsteem;
 - b) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja vastutava(te) töötaja(te), sealhulgas mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise lubade eest vastutava(te) isiku(te) nimi (nimed);
 - c) kinnitus selle kohta, et taotleja on kontrollinud kõiki pädevale asutusele esitatud dokumente ja et need on kooskõlas kohaldatavate nõuetega.
- 3) Kui käesoleva osa nõuded on täidetud, võib LUC omanikule anda punkti UAS.LUC.060 kohased õigused.

UAS.LUC.020 LUC omaniku kohustused

LUC omanik peab tegema järgmist:

- 1) täitma punkti UAS.SPEC.050 ja UAS.SPEC.060 nõudeid;
- 2) järgima heakskiitmise tingimustes kindlaksmääratud ulatust ja õigusi;
- 3) kehtestama kontrollisüsteemi kogu käitamise üle, mis toimub talle välja antud LUC kohaselt, ja seda süsteemi haldama;
- 4) koostama kavandatud käitamise riskihindamise vastavalt artiklile 11, välja arvatud sellise käitamise puhul, milleks vastavalt punktile UAS.SPEC.020 piisab käitamisteisest;
- 5) säilitama punktis UAS.LUC.060 kindlaksmääratud õigusi kasutades toimunud käitamise puhul kirjeid järgmise kohta (kaitstes neid kahjustumise, muutmise ja varguse eest vähemalt kolme aasta jooksul):
 - a) käitamise riskihindamine, kui see on nõutav punktiga 4, ja seda täiendavad dokumendid;
 - b) võetud riskimaandamismeetmed ning
 - c) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitamises, nõuete täitmise kontrollimises ja ohutusjuhtimises osalevate töötajate kvalifikatsioon ja kogemused;
- 6) säilitama punkti 5 alapunktis c osutatud personalidokumente niikaua, kui isik töötab organisatsiooni heaks, ja kolm aastat pärast seda, kui isik on organisatsioonist lahkunud.

UAS.LUC.030 Ohutusjuhtimise süsteem

- 1) LUC-d taotlev mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja kehtestab ohutusjuhtimise süsteemi, mis vastab organisatsiooni suurusele, selle tegevuse iseloomule ja keerukusele, võttes arvesse tegevusega seotud ohte ja kaasnevaid riske, ning rakendab ja haldab seda.
- 2) Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja peab tegema kõike järgmist:
 - a) nimetama vastutava juhi, kes on volitatud tagama, et organisatsiooni kogu tegevuse puhul järgitaks kohaldatavaid standardeid ja et organisatsioon täidaks järjepidevalt juhtimissüsteemi nõudeid ning punktis UAS.LUC.040 osutatud LUC käsiraamatus kindlaksmääratud menetlusi;
 - b) kindlaks määrama selged vastutus- ja aruandluspiirid terves organisatsioonis;
 - c) kehtestama ohutuspoliitika ja sellega seotud asjakohased ohutuseesmärgid ning neid täitma;
 - d) määrama ohutuspoliitika elluviimise eest vastutavad peamised ohutustöötajad;

- e) kehtestama ohutusriski juhtimise protsessi ja seda järgima, sealhulgas välja selgitama mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja tegevusega seotud ohutusriskid ning neid hindama, ja juhtima nendega seotud riske, sealhulgas võtma meetmeid nende riskide leevendamiseks ja meetme tõhususe kontrollimiseks;
 - f) edendama organisatsioonis ohutust, tehes selleks järgmist:
 - i) koolitades ja harides;
 - ii) vahetades teavet;
 - g) dokumenteerima kõik ohutusjuhtimise süsteemi põhiprotsessid, et tutvustada töötajatele nende kohustusi ja kõnealuse dokumentatsiooni muutmise menetlust; põhiprotsessid hõlmavad järgmist:
 - i) ohutusaruannete koostamine ja sisejuurdluste korraldamine;
 - ii) käitamise kontrollimine;
 - iii) ohutusosalane teabevahetus;
 - iv) koolituste ja ohutuse edendamine;
 - v) nõuete täitmise kontrollimine;
 - vi) ohutusriski juhtimine;
 - vii) muudatuste juhtimine;
 - viii) organisatsioonidevaheline liides;
 - ix) allhankijate ja partnerite kasutamine;
 - h) nägema ette sõltumatu funktsiooni käesoleva määruse asjakohaste nõuete järgimise ja selle piisavuse kontrollimiseks, sealhulgas vastutava juhi järeldustele tagasisideme andmise süsteemi, et tagada vajalike parandusmeetmete tõhus rakendamine;
 - i) nägema ette funktsiooni, millega tagatakse, et alltöövõtjate poolt tarnitud teenustele või toodetele omaseid ohutusriske hinnatakse ja maandatakse käitaja ohutusjuhtimise süsteemi kaudu.
- 3) Kui organisatsioonil on muid määruse (EL) 2018/1139 kohaldamisalasse kuuluvaid organisatsiooni sertifikaate, võib mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja ohutusjuhtimise süsteemi ühendada ohutusjuhtimissüsteemiga, mis on ette nähtud iga sellise lisasertifikaadiga/-sertifikaatidega.

UAS.LUC.040 LUC käsiraamat

- 1) LUC omanik esitab pädevale asutusele LUC käsiraamatu, milles kirjeldatakse otse või ristviidetena omaniku organisatsiooni, asjakohaseid menetlusi ja tehtud toiminguid.
- 2) Käsiraamat peab sisaldama vastutava juhi allkirjastatud kinnitust, et organisatsioon lähtub oma töös alati käesolevast määrusest ning heakskiidetud LUC käsiraamatust. Kui vastutav juht ei ole organisatsiooni peadirektor, kirjutab sellele kinnitusele alla ka organisatsiooni peadirektor.
- 3) Kui mõnda tegevust viib läbi partnerorganisatsioon või alltöövõtjad, lisab mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja LUC käsiraamatusse menetlused selle kohta, kuidas LUC omanik suhtleb nende partnerorganisatsioonide või alltöövõtjatega.
- 4) LUC käsiraamatut tuleb muuta vastavalt vajadusele, et säilitada LUC omaniku organisatsiooni ajakohastatud kirjeldus; muudatuste koopiad esitatakse pädevale asutusele.
- 5) Mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja jagab LUC käsiraamatu asjakohased osad kõikidele oma töötajatele vastavalt nende ülesannetele ja kohustustele.

UAS.LUC.050 LUC omaniku heakskiitmise tingimused

- 1) Pädev asutus annab LUC välja pärast seda, kui ta on veendunud, et mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja vastab punktides UAS.LUC.020, UT.LUC.030 ja UAS.LUC.040 esitatud nõuetele.

2) LUC peab sisaldama järgmist:

- a) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja identimisandmed;
- b) mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja õigused;
- c) lubatud käitamisiis(id);
- d) vajaduse korral ala, piirkond või õhuruumi klass, kus käitamine on lubatud;
- e) võimalikud eripiirangud või -tingimused, kui neid kohaldatakse.

UAS.LUC.060 LUC omaniku õigused

Kui pädev asutus on esitatud dokumentidega rahul, teeb ta järgmist:

- 1) määrab kindlaks mehitamata õhusõiduki süsteemi käitajale LUC-s antud õiguse tingimused ning
- 2) annab LUC omanikule heakskiitmise tingimuste raames õiguse lubada mehitamata õhusõiduki süsteemi käitada ilma:
 - a) käitamisteatist esitamata;
 - b) käitamisteatist taotlemata.

UAS.LUC.070 LUC juhtimissüsteemi muudatused

Pärast LUC väljaandmist vajavad pädeva asutuse eelnevat heakskiitu järgmised muudatused:

- 1) kõik muudatused mehitamata õhusõiduki süsteemi käitaja heakskiitmise tingimustes;
- 2) kõik olulised muudatused LUC omaniku ohutusjuhtimise süsteemi elementides vastavalt punktile UAS.LUC.030.

UAS.LUC.075 LUC üleantavus

LUC ei ole üleantav, välja arvatud organisatsiooni omandiõiguse muutumise korral, mille on heaks kiitnud pädev asutus vastavalt punktile UAS.LUC.070.

UAS.LUC.080 LUC kehtivusaeg ja kehtivus

- 1) LUC antakse välja määramata ajaks. LUC kehtivuse tingimused on järgmised:
 - a) LUC omanik täidab jätkuvalt käesoleva määruse ja pädevustunnistuse väljaandnud liikmesriigi asjakohaseid nõudeid ning
 - b) pädevustunnistusest ei ole loobunud ning seda ei ole kehtetuks tunnistatud.
- 2) LUC kehtetuks tunnistamise või sellest loobumise korral esitab LUC omanik digivormis kinnituse, mis tuleb viivitamata edastada pädevale asutusele.

UAS.LUC.090 Juurdepääs

Käesoleva määruse nõuete täitmise tõendamiseks annab LUC omanik pädevalt asutuselt asjakohase loa saanud isikule juurdepääsu kõikidele tema tegevusega seotud rajatistele, mehitamata õhusõidukite süsteemidele, dokumentidele, salvestistele, andmetele, menetlustele ja mis tahes muudele tema tegevusega seotud materjalidele, mille suhtes kohaldatakse sertifitseerimist, käitamisluba või käitamisteatist, olenemata sellest, kas tema tegevus on lepingu alusel või alltöövõtu korras üle antud muule organisatsioonile.

—

1. liide,

milles käsitletakse teatist toetavaid standardstsenaariume
