

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2020/1058

z dnia 27 kwietnia 2020 r.

zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2019/945 w odniesieniu do wprowadzenia dwóch nowych klas systemów bezzałogowych statków powietrznych

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 58 i 61,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Systemy bezzałogowych statków powietrznych (SBSP), których eksploatacja stwarza niskie ryzyko i w odniesieniu do których operator SBSP może przedłożyć oświadczenie na podstawie standardowego scenariusza wymienionego w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 ⁽²⁾, nie powinny podlegać standardowym lotniczym procedurom zgodności. W przypadku tych SBSP należy skorzystać z możliwości ustanowienia unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego, o którym mowa w art. 56 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139. Należy zatem określić wymogi dotyczące ryzyka związanego z operacjami tych SBSP, w pełni uwzględniając inne mające zastosowanie przepisy unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego. W związku z tym należy stworzyć dwie nowe odrębne klasy SBSP z odrębnymi zbiorami wymogów odnoszących się do różnych rodzajów ryzyka. Rozdział II rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/945 ⁽³⁾ powinien więc objąć te nowe klasy.
- (2) SBSP wykorzystywane w ramach standardowych scenariuszy zdefiniowanych w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 powinny spełniać wymogi dotyczące produktów określone w rozdziale II rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945 i w związku należy je usunąć z zakresu rozdziału III.
- (3) Wymogi te powinny być zgodne z zasadniczymi wymogami przewidzianymi w art. 55 rozporządzenia (UE) 2018/1139, w szczególności w odniesieniu do konkretnych cech i funkcji niezbędnych do ograniczenia ryzyka związanego z operacjami wykonywanymi przez te SBSP w zakresie: bezpieczeństwa lotu, prywatności i ochrony danych osobowych, ochrony lub środowiska.
- (4) Kiedy producent wprowadza na rynek SBSP z zamiarem udostępnienia ich na potrzeby operacji zgodnych z zasadami i warunkami mającymi zastosowanie do kategorii „otwartej” lub objętych oświadczeniem o operacji i w związku z tym umieszcza na nich etykietę identyfikacyjną danej klasy, zobowiązany jest zapewnić zgodność tych SBSP z wymogami dotyczącymi tej klasy. Podobnie, w przypadku gdy producenci wprowadzają na rynek zestawy akcesoriów umożliwiające przekształcenie SBSP klasy C3 na C5, są oni zobowiązani zapewnić zgodność SBSP wyposażonych w zestaw akcesoriów ze wszystkimi wymogami klasy C5.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 45).

⁽³⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich (Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 1).

- (5) W celu wsparcia zdalnej identyfikacji, będącej jednym z elementów niezbędnych do funkcjonowania opracowywanego obecnie systemu zarządzania SBSP U-space, wszystkie systemy bezzałogowych statków powietrznych eksploatowane w danej kategorii należy wyposażyć w system zdalnej identyfikacji.
- (6) SBSP eksploatowane w danej kategorii, które nie wymagają rejestracji zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, powinny posiadać niepowtarzalny numer seryjny, chyba że zostały skonstruowane do użytku prywatnego.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 05/2019 (*) wydanej przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zgodnie z art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2019/945

W rozporządzeniu delegowanym (UE) 2019/945 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Określono w nim również zasady udostępniania na rynku oraz swobodnego przepływu w Unii SBSP, zestawów akcesoriów i dodatkowych elementów służących ich zdalnej identyfikacji.”;
- 2) w art. 2 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Rozdział II niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie do następujących produktów:

 - a) SBSP przeznaczonych do eksploatacji zgodnie z zasadami i warunkami mającymi zastosowanie do operacji SBSP w ramach kategorii »otwartej« lub objętych oświadczeniami o operacji w ramach operacji SBSP kategorii »szczególnej« zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/947, z wyjątkiem SBSP skonstruowanych do użytku prywatnego, i opatrzonych etykietą identyfikacyjną klasy określoną w częściach 1–5, 16 i 17 załącznika do niniejszego rozporządzenia, wskazującą, do której z siedmiu klas SBSP, o których mowa w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947, dany SBSP należy;
 - b) zestawów akcesoriów klasy C5 określonych w części 16;
 - c) dodatkowych elementów służących ich zdalnej identyfikacji, określonych w części 6 załącznika do niniejszego rozporządzenia.

2. Rozdział III niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie do SBSP eksploatowanych zgodnie z zasadami i warunkami mającymi zastosowanie do operacji SBSP w ramach kategorii »certyfikowanej« i »szczególnej« zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947, z wyłączeniem operacji objętych oświadczeniem.”;
- 3) w art. 3 dodaje się punkty 38, 39 i 40 w brzmieniu:

„38) »układ sterowania« oznacza urządzenie lub system wyposażenia do zdalnego sterowania SBSP zdefiniowany w art. 3 pkt 32 rozporządzenia (UE) 2018/1139, które wspierają kontrolę lub monitorowanie SBSP w dowolnej fazie lotu, z wyjątkiem wszelkich elementów infrastruktury wspierającej usługę łącza sterowania i kontroli (C2);

39) »usługa łącza C2« oznacza świadczoną przez stronę trzecią usługę łączności między bezzałogowym statkiem powietrznym a układem sterowania, umożliwiającą sterowanie i kontrolę”;

40) »noc« oznacza okres między końcem zmierzchu cywilnego a początkiem brzasku cywilnego, zgodnie z definicją w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 923/2012 (*).

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).”;

- 4) tytuł rozdziału II otrzymuje brzmienie:

„SBSP przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii »otwartej« lub kategorii »szczególnej« na podstawie oświadczenia o operacji, zestawy akcesoriów opatrzone etykietą identyfikacyjną danej klasy i dodatkowe elementy służące do zdalnej identyfikacji”;

(*) <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

- 5) art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Produkty, o których mowa w art. 2 ust. 1, muszą spełniać wymogi określone w częściach 1–6, 16 i 17 załącznika.”;
- 6) w art. 5 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:
- „3. Art. 4 ust. 1–4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 stosuje się od dnia 16 lipca 2021 r.”;
- 7) art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Wprowadzając produkty do obrotu w Unii, producenci muszą zagwarantować, że zostały one zaprojektowane i wytworzone zgodnie z wymogami określonymi w częściach 1–6, 16 i 17 załącznika.”;
- 8) art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Producenci sporządzają dokumentację techniczną przewidzianą w art. 17 i przeprowadzają odpowiednią procedurę oceny zgodności, o której mowa w art. 13, lub zlecają jej przeprowadzenie podwykonawcom.
- Jeśli procedura oceny zgodności wykaże zgodność produktu z wymogami części 1–6, 16 i 17 załącznika, producenci sporządzają deklarację zgodności UE i umieszczają oznakowanie CE.”;
- 9) art. 6 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
- „5. Producenci SBSP dopilnowują, by oznakowanie bezzałogowego statku powietrznego obejmowało typ w rozumieniu decyzji 768/2008/WE i niepowtarzalny numer seryjny umożliwiający jego identyfikację oraz, w stosownych przypadkach, było zgodne z wymogami – odpowiednio – części 2–4, 16 i 17 załącznika. Producenci zestawów akcesoriów klasy C5 zapewniają, aby były one opatrzone nazwą typu i niepowtarzalnym numerem seryjnym umożliwiającym ich identyfikację. Producenci dodatkowych elementów służących zdalnej identyfikacji dopilnowują, by oznakowanie tych dodatkowych elementów było zgodne z wymogami części 6 załącznika i obejmowało typ oraz niepowtarzalny numer seryjny umożliwiający ich identyfikację. W każdym przypadku producenci zapewniają umieszczenie niepowtarzalnego numeru seryjnego również na deklaracji zgodności UE lub uproszczonej deklaracji zgodności UE, o której mowa w art. 14.”;
- 10) art. 6 ust. 7 otrzymuje brzmienie:
- „7. Producenci zapewniają dołączenie do produktu instrukcji producenta oraz noty informacyjnej określonych w częściach 1–6, 16 i 17 załącznika, w języku łatwo zrozumiałym dla konsumentów i innych użytkowników końcowych, określonym przez dane państwo członkowskie. Takie instrukcje producenta i noty informacyjne, jak również wszelkie etykiety, muszą być jasne, zrozumiałe i czytelne.”;
- 11) w art. 6 dodaje się ust. 11 w brzmieniu:
- „11. Producenci informują o wprowadzaniu do obrotu SBSP klasy C5 lub C6 lub dodatkowych elementów klasy C5 organ nadzoru rynku państwa członkowskiego głównego miejsca prowadzenia działalności.”;
- 12) art. 8 ust. 2 akapit drugi otrzymuje brzmienie:
- „W przypadku gdy importer stwierdzi lub ma powody podejrzewać, że produkt nie jest zgodny z wymogami części 1–6, 16 i 17 załącznika, nie wprowadza produktu do obrotu, dopóki nie zapewni jego zgodności z wymogami. Ponadto jeżeli produkt stwarza zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa konsumentów i osób trzecich, importer informuje o tym producenta oraz właściwe organy krajowe.”;
- 13) art. 8 ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Importerzy zapewniają dołączenie do produktu instrukcji producenta oraz noty informacyjnej określonych w częściach 1–6, 16 i 17 załącznika, w języku łatwo zrozumiałym dla konsumentów i innych użytkowników końcowych, określonym przez dane państwo członkowskie. Instrukcje producenta i noty informacyjne, jak również wszelkie etykiety, muszą być jasne, zrozumiałe i czytelne.”;
- 14) w art. 8 dodaje się ust. 10 w brzmieniu:
- „10. Importerzy informują o wprowadzaniu do obrotu SBSP klasy C5 lub C6 lub dodatkowych elementów klasy C5 organ nadzoru rynku państwa członkowskiego głównego miejsca prowadzenia działalności.”;

15) art. 9 ust. 2 akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:

„2. Przed udostępnieniem produktu na rynku dystrybutorzy sprawdzają: czy produkt jest opatrzony oznakowaniem CE oraz, w stosownych przypadkach, etykietą identyfikacyjną klasy UE bezzałogowego statku powietrznego i oznaczeniem poziomu mocy akustycznej, czy towarzyszą mu dokumenty, o których mowa w art. 6 ust. 7 i 8, oraz czy producent i importer spełnili wymogi określone w art. 6 ust. 5 i 6 oraz art. 8 ust. 3.

Dystrybutorzy zapewniają dołączenie do produktu instrukcji producenta oraz noty informacyjnej określonych w częściach 1–6, 16 i 17 załącznika, w języku łatwo zrozumiałym dla konsumentów i innych użytkowników końcowych, określonym przez dane państwo członkowskie. Instrukcje producenta i noty informacyjne, jak również wszelkie etykiety, muszą być jasne, zrozumiałe i czytelne.”;

16) art. 12 otrzymuje brzmienie:

„Przyjmuje się, że produkt zgodny z normą zharmonizowaną, którą wskazano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, lub jej częściami, spełnia objęte tą normą lub jej częściami wymogi części 1–6, 16 i 17 załącznika.”;

17) art. 13 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Producent przeprowadza ocenę zgodności produktu, aby ustalić czy produkt jest zgodny z wymogami części 1–6, 16 i 17 załącznika, stosując jedną z poniższych procedur. Ocena zgodności musi uwzględniać wszystkie zamierzone i przewidywalne warunki użytkowania.”;

18) art. 13 ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) wewnętrzna kontrola produkcji, jak określono w części 7 załącznika, przy ocenie zgodności produktu z wymogami określonymi w częściach 1, 5, 6, 16 lub 17 załącznika, pod warunkiem że producent zastosował normy zharmonizowane wskazane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, w odniesieniu do wszystkich wymogów, dla których one istnieją.”;

19) art. 14 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Deklaracja zgodności UE, o której mowa w art. 6 ust. 8, zawiera stwierdzenie, że wykazano zgodność produktu z wymogami części 1–6, 16 i 17 załącznika, i w przypadku SBSP określa klasę.”;

20) art. 16 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Etykieta identyfikacyjna klasy bezzałogowego statku powietrznego musi być umieszczona w sposób widoczny, czytelny i trwały na bezzałogowym statku powietrznym lub, w stosownych przypadkach, na każdym z akcesoriów z zestawu akcesoriów klasy C5 i na opakowaniach oraz mieć co najmniej 5 mm wysokości. Zakazuje się umieszczania na produkcie oznakowania, znaków i napisów, które mogą wprowadzić w błąd osoby trzeciej z uwagi na skojarzenia z etykietą identyfikacyjną klasy lub podobieństwo formy.”;

21) art. 17 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dokumentacja techniczna musi zawierać wszystkie istotne dane i szczegółowe informacje o środkach zastosowanych przez producenta, aby zapewnić zgodność produktu z wymogami części 1–6, 16 i 17 załącznika. Zawiera ona co najmniej elementy określone w części 10 załącznika.”;

22) art. 17 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Jeśli dokumentacja techniczna nie jest zgodna z ust. 1, 2 lub 3 niniejszego artykułu, organ nadzoru rynku może zwrócić się do producenta lub importera o przeprowadzenie przez organ akceptowalny dla organu nadzoru rynku w określonym terminie i na koszt producenta lub importera badań, aby sprawdzić zgodność produktu z wymogami części 1–6, 16 i 17 załącznika, które mają do niego zastosowanie.

23) art. 30 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeżeli jednostka notyfikowana stwierdzi, że producent nie spełnił wymogów części 1–6, 16 i 17 załącznika lub odpowiednich norm zharmonizowanych czy innych specyfikacji technicznych, zobowiązuje ona producenta do wprowadzenia stosownych środków naprawczych i nie wydaje mu certyfikatu badania typu UE ani zatwierdzenia systemu jakości.”;

24) art. 36 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku gdy organy nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego mają wystarczające powody, by sądzić, że dany produkt stwarza zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub innych aspektów związanych z ochroną interesu publicznego objętych zakresem niniejszego rozdziału, dokonują one oceny obejmującej dany produkt pod kątem spełnienia wszystkich mających zastosowanie wymogów niniejszego rozdziału. W tym celu w razie potrzeby odpowiednie podmioty gospodarcze współpracują z organami nadzoru rynku.”;

25) tytuł rozdziału III otrzymuje brzmienie:

„Wymogi dotyczące SBSP eksploatowanych w ramach kategorii »certyfikowanej« i »szczególnej«, z wyłączeniem operacji objętych oświadczeniem”;

26) art. 40 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 40

Wymogi dotyczące SBSP eksploatowanych w ramach kategorii »certyfikowanej« i »szczególnej«, z wyłączeniem operacji objętych oświadczeniem

1. Projektowanie, produkcja i konserwacja SBSP podlegają certyfikacji, jeżeli bezzałogowy system powietrzny spełnia którykolwiek z następujących warunków:
 - a) jego typowy wymiar wynosi co najmniej 3 m i jest on przeznaczony do eksploatacji nad zgromadzeniami osób;
 - b) jest przeznaczony do transportu osób;
 - c) został zaprojektowany do transportu towarów niebezpiecznych, a ograniczenie ryzyka dla osób trzecich w razie wypadku wymaga by był bardzo solidny;
 - d) jest przeznaczony do eksploatacji w ramach operacji kategorii »szczególnej« określonej w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, a w zezwoleniu na eksploatację, które zostało wydane przez właściwy organ po przeprowadzeniu oceny ryzyka przewidzianej w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, stwierdzono, że bez certyfikacji SBSP nie można odpowiednio ograniczyć ryzyka eksploatacji.
2. SBSP objęty certyfikacją jest zgodny ze stosownymi wymogami rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012, rozporządzenia Komisji (UE) 2015/640 i rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.
3. Z wyjątkiem przypadków, gdy podlega on certyfikacji zgodnie z ust. 1, SBSP eksploatowany w kategorii »szczególnej« musi mieć właściwości techniczne określone w zezwoleniu operacyjnym wydanym przez właściwy organ lub w certyfikacie operatora lekkich bezzałogowych systemów powietrznych (LUC) zgodnie z częścią C załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947.
4. Z wyjątkiem przypadków, gdy zostały one skonstruowane do użytku prywatnego, wszystkie SBSP, które nie podlegają rejestracji zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, muszą mieć niepowtarzalny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CTA-2063-A-2019 (Numery seryjne małych bezzałogowych systemów powietrznych, 2019).
5. Każdy bezzałogowy statek powietrzny, który ma być eksploatowany w kategorii »szczególnej« i poniżej wysokości 120 m, musi być wyposażony w system zdalnej identyfikacji umożliwiający:
 - a) ładowanie numeru rejestracyjnego operatora SBSP, wymaganego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, i wszelkich innych numerów dodatkowych przekazanych z systemu rejestracji. System przeprowadza kontrolę zgodności, weryfikując integralność całego ciągu przekazanego operatorowi SBSP w momencie rejestracji. W przypadku rozbieżności SBSP wysyła operatorowi SBSP komunikat o błędzie;
 - b) okresowe przekazywanie w czasie rzeczywistym podczas całego lotu, w sposób umożliwiający odbiór przez istniejące urządzenia mobilne, co najmniej następujących danych:
 - (i) numeru rejestracyjnego operatora SBSP oraz kodu weryfikacyjnego przekazanego przez państwo członkowskie w trakcie procesu rejestracji, chyba że kontrola zgodności określona w lit. a) nie została zaliczona;
 - (ii) niepowtarzalnego numeru seryjnego bezzałogowego statku powietrznego zgodnego z ust. 4 lub, jeżeli dany bezzałogowy statek powietrzny został skonstruowany do użytku prywatnego, niepowtarzalnego numeru seryjnego dodatkowego elementu, jak określono w części 6 załącznika;
 - (iii) znacznika czasu, położenia bezzałogowego statku powietrznego w przestrzeni oraz jego wysokości nad poziomem terenu lub punktem startu;

- (iv) przebiegu trasy mierzonego zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi;
 - (v) położenia w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego;
 - (vi) wskazania statusu awaryjnego SBSP;
- c) zmniejszenie możliwości manipulowania funkcjonowaniem systemu zdalnej identyfikacji.”;
- 27) załącznik do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945 zastępuje się załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 kwietnia 2020 r.

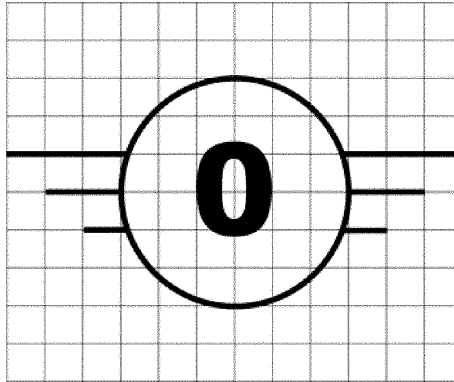
W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

CZĘŚĆ 1

Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C0

SBSP klasy C0 opatruje się następującą etykietą identyfikacyjną, umieszczaną na bezzałogowym statku powietrznym:



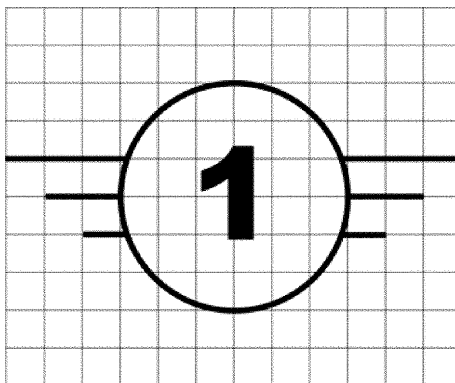
Bezzałogowy system powietrzny klasy C0 spełnia następujące wymogi:

- 1) jego MTOM, łącznie z obciążeniem użytkowym, wynosi poniżej 250 g;
- 2) jego maksymalna prędkość lotu w poziomie wynosi 19 m/s;
- 3) jego maksymalna osiągalna wysokość nad punktem startu jest ograniczona do 120 m;
- 4) umożliwia pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę stabilności, zwrotności i efektywności łączy sterowania i kontroli, zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;
- 5) jest zaprojektowany i wykonany w taki sposób, aby zminimalizować obrażenia ciała podczas eksploatacji; unika się ostrych krawędzi, chyba że jest to technicznie konieczne w ramach dobrej praktyki konstrukcyjnej i produkcyjnej. W przypadku wyposażenia w śmigła bezzałogowy statek powietrzny projektuje się w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie obrażenia powodowane przez łopaty śmigieł;
- 6) jest zasilany wyłącznie energią elektryczną;
- 7) jeżeli jest wyposażony w tryb podążania za stacją bazową, to – w czasie kiedy ta funkcja jest aktywowana – musi znajdować się w zasięgu nieprzekraczającym 50 m od pilota bezzałogowego statku powietrznego i umożliwiać pilotowi odzyskanie kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 8) jest wprowadzany do obrotu z instrukcjami producenta zawierającymi:
 - a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:
 - klasę bezzałogowego statku powietrznego;
 - masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM);
 - ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń;
 - wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym; oraz
 - opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania łączy sterowania i kontroli;
 - b) jasne instrukcje operacyjne;
 - c) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz
 - d) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami SBSP, dostosowany do wieku użytkowników;
- 9) zawiera opublikowaną przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) notę informacyjną przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947;
- 10) pkt 4, 5 i 6 nie mają zastosowania do SBSP, które są zabawkami w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE w sprawie bezpieczeństwa zabawek.

CZĘŚĆ 2

Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C1

SBSP klasy C1 opatruje się następującą etykietą identyfikacyjną, umieszczaną na bezzałogowym statku powietrznym:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C1 spełnia następujące wymogi:

- 1) jest wykonany z takich materiałów i ma takie parametry użytkowe i właściwości fizyczne, które gwarantują, że w przypadku zderzenia z prędkością końcową z ludzką głową energia przenoszona na głowę będzie mniejsza niż 80 J, lub ewentualnie jego MTOM z obciążeniem użytkowym wynosi poniżej 900 g;
- 2) jego maksymalna prędkość lotu w poziomie wynosi 19 m/s;
- 3) jego maksymalna osiągalna wysokość nad punktem startu jest ograniczona do 120 m lub jest on wyposażony w system ograniczający wysokość nad poziomem terenu lub nad punktem startu do 120 m lub do wartości wybieranej przez pilota bezzałogowego statku powietrznego; jeżeli wartość tę można wybierać, to pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać podczas lotu jasne informacje o wysokości bezzałogowego statku powietrznego nad poziomem terenu lub punktem startu;
- 4) umożliwia pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę stabilności, zwrotności i efektywności łączy sterowania i kontroli, jak określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947 i zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;
- 5) ma wymaganą wytrzymałość mechaniczną bezzałogowego statku powietrznego pod względem wszelkich niezbędnych współczynników bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, wytrzymałość na wszelkie naprężenia, na które jest narażony podczas użytkowania, pozwalającą znieść je bez żadnego uszkodzenia ani deformacji, które mogłyby zakłócać bezpieczeństwo jego lotu;
- 6) jest zaprojektowany i wykonany w taki sposób, aby zminimalizować obrażenia ciała podczas eksploatacji; unika się ostrych krawędzi bezzałogowego statku powietrznego, chyba że jest to technicznie konieczne w ramach dobrej praktyki konstrukcyjnej i produkcyjnej; w przypadku wyposażenia w śmigła bezzałogowy statek powietrzny projektuje się w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie obrażenia powodowane przez łopaty śmigieł;
- 7) w przypadku przerwania łączy sterowania i kontroli musi dysponować niezawodną i przewidywalną metodą przywrócenia łączy sterowania i kontroli lub – w przypadku niepowodzenia – zakończenia lotu przez bezzałogowy statek powietrzny w sposób ograniczający wpływ na osoby trzecie w powietrzu lub na ziemi;
- 8) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A_{LWA} , określony zgodnie z częścią 13, nie przekracza poziomów określonych w części 15;
- 9) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A musi być podany na nim lub na jego opakowaniu zgodnie z częścią 14;
- 10) jest zasilany wyłącznie energią elektryczną;
- 11) musi mieć niepowtarzalny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CTA-2063-A-2019 (Numery seryjne małych bezzałogowych systemów powietrznych, 2019);

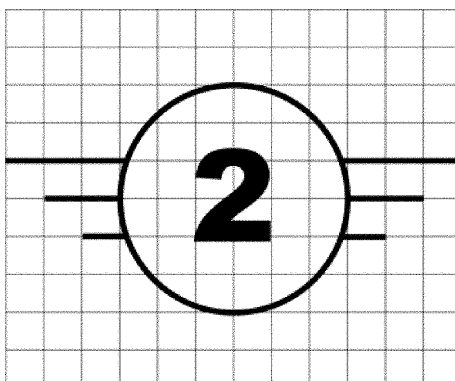
- 12) musi posiadać jednoznaczną zdalną identyfikację, która:
 - a) umożliwi ładowanie numeru rejestracyjnego operatora SBSP, wymaganego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, i wszelkich innych dodatkowych numerów przekazanych z systemu rejestracji; system przeprowadza kontrolę zgodności, weryfikując integralność całego ciągu przekazanego operatorowi SBSP w momencie rejestracji; w przypadku rozbieżności SBSP wysyła operatorowi SBSP komunikat o błędzie;
 - b) zapewnia – przez cały czas trwania lotu – jednoznaczną okresową emisję co najmniej niżej wymienionych danych z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w taki sposób, aby urządzenia mobilne, które znajdują się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać:
 - (i) numeru rejestracyjnego operatora SBSP oraz kodu weryfikacyjnego przekazanego przez państwo członkowskie rejestracji w trakcie procesu rejestracji, chyba że kontrola zgodności określona w lit. a) nie została zaliczona;
 - (ii) niepowtarzalnego fizycznego numeru seryjnego bezzałogowego statku powietrznego zgodnego z pkt 11;
 - (iii) znacznika czasu, położenia bezzałogowego statku powietrznego w przestrzeni oraz jego wysokości nad poziomem terenu lub punktem startu;
 - (iv) przebiegu trasy mierzonego zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi;
 - (v) położenia w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, jeśli informacja ta nie jest dostępna, punktu startu; oraz
 - (vi) wskazania statusu awaryjnego SBSP;
 - c) zmniejsza możliwość manipulowania funkcjonowaniem systemu zdalnej identyfikacji;
- 13) jest wyposażony w funkcję świadomości przestrzennej, która zapewnia:
 - a) interfejs do ładowania i aktualizowania danych dotyczących ograniczeń przestrzeni powietrznej związanych z pozycją bezzałogowego statku powietrznego i wysokością uzależnioną od stref geograficznych SBSP, jak określono w art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, który gwarantuje, że proces ładowania lub aktualizacji tych danych nie szkodzi ich integralności ani przydatności;
 - b) ostrzeżenie pilota bezzałogowego statku powietrznego w przypadku stwierdzenia potencjalnego naruszenia ograniczeń przestrzeni powietrznej; oraz
 - c) informowanie pilota bezzałogowego statku powietrznego o statusie bezzałogowego statku powietrznego, a także ostrzeżenie, kiedy jego systemy pozycjonowania lub nawigacji nie umożliwiają właściwego działania funkcji świadomości przestrzennej;
- 14) jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w funkcję ograniczenia dostępu do określonych obszarów lub rejonów przestrzeni powietrznej, musi ona współpracować z systemem kontroli lotu bezzałogowego statku powietrznego płynnie i bez szkody dla bezpieczeństwa lotu; ponadto pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać jasne informacje, kiedy funkcja ta blokuje wejście w dane obszary lub rejon przestrzeni powietrznej;
- 15) zapewnia wyraźne ostrzeżenie pilota bezzałogowego statku powietrznego, kiedy bateria bezzałogowego statku powietrznego lub jego układu sterowania wyczerpie się, tak aby pilot bezzałogowego statku powietrznego miał wystarczająco dużo czasu na bezpieczne lądowanie;
- 16) jest wyposażony w:
 - a) światła umożliwiające kontrolę bezzałogowego statku powietrznego; oraz
 - b) co najmniej jedno zielone migające światło do celów odblaskowości bezzałogowego statku powietrznego w nocy, umożliwiające osobie znajdującej się na ziemi odróżnienie bezzałogowego statku powietrznego od załogowego statku powietrznego;
- 17) jeżeli jest wyposażony w tryb podążania za stacją bazową, to – w czasie kiedy ta funkcja jest aktywowana – musi znajdować się w zasięgu nieprzekraczającym 50 m od pilota bezzałogowego statku powietrznego i umożliwiać pilotowi odzyskanie kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;
- 18) jest wprowadzany do obrotu z instrukcjami producenta zawierającymi:
 - a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:
 - klasę bezzałogowego statku powietrznego;
 - masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM);

- ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń;
 - wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym;
 - procedury ładowania numeru rejestracyjnego operatora SBSP do systemu zdalnej identyfikacji;
 - odniesienie do protokołu transmisji wykorzystywanego w systemie jednoznacznej zdalnej identyfikacji;
 - poziom mocy akustycznej; oraz
 - opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania transmisji danych; oraz metodę przywrócenia łącza sterowania i kontroli bezzałogowego statku powietrznego;
 -
- b) jasne instrukcje operacyjne;
- c) procedury ładowania do funkcji świadomości przestrzennej ograniczeń przestrzeni powietrznej;
- d) instrukcje konserwacji;
- e) procedury usuwania usterek;
- f) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz
- g) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami SBSP;
- 19) zawiera opublikowaną przez EASA notę informacyjną przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947;
- 20) jeżeli jest wyposażony w system zdalnej identyfikacji sieci:
- a) umożliwia – przez cały czas trwania lotu – przesył z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w sposób umożliwiający odbiór za pośrednictwem sieci, co najmniej następujących danych:
- (i) numeru rejestracyjnego operatora SBSP oraz kodu weryfikacyjnego przekazanego przez państwo członkowskie rejestracji w trakcie procesu rejestracji, chyba że kontrola zgodności określona w lit. a) nie została zaliczona;
 - (ii) niepowtarzalnego numeru seryjnego bezzałogowego statku powietrznego zgodnego z pkt 11;
 - (iii) znacznika czasu, położenia bezzałogowego statku powietrznego w przestrzeni oraz jego wysokości nad poziomem terenu lub punktem startu;
 - (iv) przebiegu trasy mierzonego zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi;
 - (v) położenia w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, jeśli informacja ta nie jest dostępna, punktu startu; oraz
 - (vi) wskazania statusu awaryjnego SBSP;
- b) zmniejsza możliwość manipulowania funkcjonowaniem systemu zdalnej identyfikacji.

CZĘŚĆ 3

Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C2

SBSP klasy C2 opatruje się następującą etykietą identyfikacyjną, umieszczaną na bezzałogowym statku powietrznym:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C2 spełnia następujące wymogi:

- 1) jego MTOM, łącznie z obciążeniem użytkowym, wynosi poniżej 4 kg;
- 2) jego maksymalna osiągalna wysokość nad punktem startu jest ograniczona do 120 m lub jest on wyposażony w system ograniczający wysokość nad poziomem terenu lub nad punktem startu do 120 m lub do wartości wybieranej przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Jeżeli wartość tę można wybierać, to pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać podczas lotu jasne informacje o wysokości bezzałogowego statku powietrznego nad poziomem terenu lub punktem startu;
- 3) umożliwia pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę stabilności, zwrotności i efektywności łączy sterowania i kontroli, jak określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947 i zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;
- 4) ma wymaganą wytrzymałość mechaniczną bezzałogowego statku powietrznego pod względem wszelkich niezbędnych współczynników bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, wytrzymałość na wszelkie naprężenia, na które jest narażony podczas użytkowania, pozwalającą znosić je bez żadnego uszkodzenia ani deformacji, które mogłyby zakłócać bezpieczeństwo jego lotu;
- 5) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi długość uwięzi wynosi poniżej 50 m, a jej wytrzymałość mechaniczna jest nie mniejsza niż:
 - a) 10-krotność ich maksymalnej masy w przypadku statków powietrznych cięższych od powietrza;
 - b) 4-krotność siły wywieranej przez połączenie maksymalnego ciągu statycznego i siły aerodynamicznej maksymalnej dozwolonej prędkości wiatru podczas lotu w przypadku statków powietrznych lżejszych od powietrza;
- 6) jest zaprojektowany i wykonany w taki sposób, aby zminimalizować obrażenia ciała podczas eksploatacji; unika się ostrych krawędzi bezzałogowego statku powietrznego, chyba że jest to technicznie konieczne w ramach dobrej praktyki konstrukcyjnej i produkcyjnej; w przypadku wyposażenia w śmigła bezzałogowy statek powietrzny projektuje się w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie obrażenia powodowane przez łopaty śmigieł;
- 7) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, w przypadku przerwania łączy sterowania i kontroli dysponuje niezawodną i przewidywalną metodą przywrócenia łączy sterowania i kontroli lub – w przypadku niepowodzenia – zakończenia lotu w sposób ograniczający wpływ na strony trzecie w powietrzu lub na ziemi;
- 8) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, musi być wyposażony w łączy sterowania i kontroli zabezpieczone przed nieuprawnionym dostępem do funkcji sterowania i kontroli;
- 9) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, musi być wyposażony w tryb niskiej prędkości wybierany przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, ograniczający prędkość względem ziemi do nie więcej niż 3 m/s;
- 10) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A_{LWA} , określony zgodnie z częścią 13, nie przekracza poziomów określonych w części 15;
- 11) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A musi być podany na nim lub na jego opakowaniu zgodnie z częścią 14;
- 12) jest zasilany wyłącznie energią elektryczną;
- 13) musi mieć niepowtarzalny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CTA-2063-A-2019 (Numery seryjne małych bezzałogowych systemów powietrznych, 2019);
- 14) musi posiadać jednoznaczną zdalną identyfikację, która:
 - a) umożliwia ładowanie numeru rejestracyjnego operatora SBSP, wymaganego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, i wszelkich innych dodatkowych numerów przekazanych z systemu rejestracji. System przeprowadza kontrolę zgodności, weryfikując integralność całego ciągu przekazanego operatorowi SBSP w momencie rejestracji. W przypadku rozbieżności SBSP wysyła operatorowi SBSP komunikat o błędzie;
 - b) zapewnia – przez cały czas trwania lotu – jednoznaczną okresową emisję co najmniej niżej wymienionych danych z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w taki sposób, aby urządzenia mobilne, które znajdują się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać:
 - (i) numeru rejestracyjnego operatora SBSP oraz kodu weryfikacyjnego przekazanego przez państwo członkowskie rejestracji w trakcie procesu rejestracji, chyba że kontrola zgodności określona w lit. a) nie została zaliczona;
 - (ii) niepowtarzalnego numeru seryjnego bezzałogowego statku powietrznego zgodnego z pkt 13;

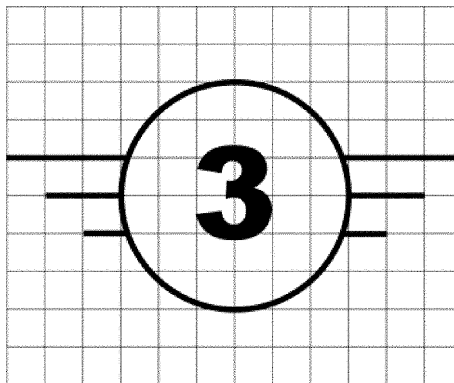
- (iii) znacznika czasu, położenia bezzałogowego statku powietrznego w przestrzeni oraz jego wysokości nad poziomem terenu lub punktem startu;
 - (iv) przebiegu trasy mierzonego zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi;
 - (v) położenia w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, jeśli informacja ta nie jest dostępna, punktu startu; oraz
 - (vi) wskazania statusu awaryjnego SBSP;
- c) zmniejsza możliwość manipulowania funkcjonowaniem systemu zdalnej identyfikacji;
- 15) jest wyposażony w funkcję świadomości przestrzennej, która zapewnia:
- a) interfejs do ładowania i aktualizowania danych dotyczących ograniczeń przestrzeni powietrznej związanych z pozycją bezzałogowego statku powietrznego i wysokością bezwzględną w zależności od stref geograficznych SBSP, jak określono w art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, który gwarantuje, że proces ładowania lub aktualizacji tych danych nie szkodzi ich integralności ani przydatności;
 - b) ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego w przypadku stwierdzenia potencjalnego naruszenia ograniczeń przestrzeni powietrznej; oraz
 - c) informowanie pilota bezzałogowego statku powietrznego o statusie bezzałogowego statku powietrznego, a także ostrzeganie, kiedy jego systemy pozycjonowania lub nawigacji nie umożliwiają właściwego działania funkcji świadomości przestrzennej;
- 16) jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w funkcję ograniczenia dostępu do określonych obszarów lub rejonów przestrzeni powietrznej, musi ona współpracować z systemem kontroli lotu bezzałogowego statku powietrznego płynnie i bez szkody dla bezpieczeństwa lotu; ponadto pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać jasne informacje, kiedy funkcja ta blokuje wejście w dane obszary lub rejon przestrzeni powietrznej;
- 17) zapewnia wyraźne ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego, kiedy bateria bezzałogowego statku powietrznego lub jego układu sterowania wyczerpie się, tak aby pilot bezzałogowego statku powietrznego miał wystarczająco dużo czasu na bezpieczne lądowanie;
- 18) jest wyposażony w:
- a) światła umożliwiające kontrolę bezzałogowego statku powietrznego; oraz
 - b) co najmniej jedno zielone migające światło do celów odbłaskowości bezzałogowego statku powietrznego w nocy, umożliwiające osobie znajdującej się na ziemi odróżnienie bezzałogowego statku powietrznego od załogowego statku powietrznego;
- 19) jest wprowadzany do obrotu z instrukcjami producenta zawierającymi:
- a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:
 - klasę bezzałogowego statku powietrznego;
 - masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM);
 - ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń;
 - wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym;
 - procedury ładowania numeru rejestracyjnego operatora SBSP do systemu identyfikacji elektronicznej;
 - odniesienie do protokołu transmisji wykorzystywanego w systemie jednoznacznej zdalnej identyfikacji;
 - poziom mocy akustycznej; oraz
 - opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania łącza sterowania i kontroli oraz metody przywrócenia łącza sterowania i kontroli bezzałogowego statku powietrznego; oraz
 -
 - b) jasne instrukcje operacyjne;
 - c) procedury ładowania do funkcji świadomości przestrzennej ograniczeń przestrzeni powietrznej;
 - d) instrukcje konserwacji;
 - e) procedury usuwania usterek;

- f) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz
 - g) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami SBSP;
- 20) zawiera opublikowaną przez EASA notę informacyjną przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947;
- 21) jeżeli jest wyposażony w system zdalnej identyfikacji sieci:
- a) zapewnia – przez cały czas trwania lotu – przesył z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w sposób umożliwiający odbiór za pośrednictwem sieci, co najmniej następujących danych:
 - (i) numeru rejestracyjnego operatora SBSP oraz kodu weryfikacyjnego przekazanego przez państwo członkowskie rejestracji w trakcie procesu rejestracji, chyba że kontrola zgodności określona w pkt 14 lit. a) nie została zaliczona;
 - (ii) niepowtarzalnego numeru seryjnego bezzałogowego statku powietrznego zgodnego z pkt 13;
 - (iii) znacznika czasu, położenia bezzałogowego statku powietrznego w przestrzeni oraz jego wysokości nad poziomem terenu lub punktem startu;
 - (iv) przebiegu trasy mierzonego zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi;
 - (v) położenia w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, jeśli informacja ta nie jest dostępna, punktu startu; oraz
 - (vi) wskazania statusu awaryjnego SBSP;
 - b) zmniejsza możliwość manipulowania funkcjonowaniem systemu zdalnej identyfikacji.

CZĘŚĆ 4

Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C3

SBSP klasy C3 opatruje się następującą etykietą identyfikacyjną, umieszczaną na bezzałogowym statku powietrznym:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C3 spełnia następujące wymogi:

- 1) jego MTOM, łącznie z obciążeniem użytkowym, wynosi poniżej 25 kg, a maksymalny typowy wymiar wynosi mniej niż 3 m;
- 2) jego maksymalna osiągalna wysokość nad punktem startu jest ograniczona do 120 m lub jest on wyposażony w system ograniczający wysokość nad poziomem terenu lub nad punktem startu do 120 m lub do wartości wybieranej przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Jeżeli wartość tę można wybierać, to pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać podczas lotu jasne informacje o wysokości bezzałogowego statku powietrznego nad poziomem terenu lub punktem startu;
- 3) umożliwia pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę stabilności, zwrotności i efektywności łącza sterowania i kontroli, jak określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947 i zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;

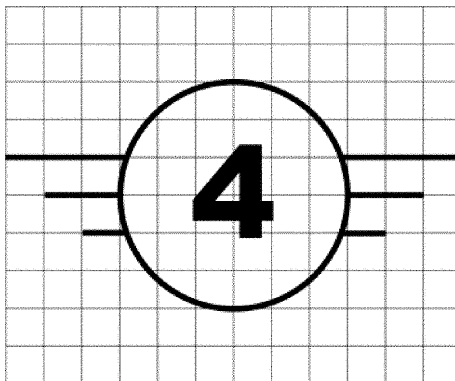
- 4) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi długość uwięzi wynosi poniżej 50 m, a jej wytrzymałość mechaniczna jest nie mniejsza niż:
 - a) 10-krotność ich maksymalnej masy w przypadku statków powietrznych cięższych od powietrza;
 - b) 4-krotność siły wywieranej przez połączenie maksymalnego ciągu statycznego i siły aerodynamicznej maksymalnej dozwolonej prędkości wiatru podczas lotu w przypadku statków powietrznych lżejszych od powietrza;
- 5) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, w przypadku przerwania łącza sterowania i kontroli dysponuje niezawodną i przewidywalną metodą przywrócenia łącza sterowania i kontroli lub – w przypadku niepowodzenia – zakończenia lotu w sposób ograniczający wpływ na strony trzecie w powietrzu lub na ziemi;
- 6) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej L_{WA} skorygowany krzywą korekcyjną A, określony zgodnie z częścią 13, musi być podany na nim lub na jego opakowaniu zgodnie z częścią 14;
- 7) jest zasilany wyłącznie energią elektryczną;
- 8) musi mieć niepowtarzalny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CTA-2063-A-2019 (Numery seryjne małych bezzałogowych systemów powietrznych, 2019);
- 9) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, musi posiadać jednoznaczną zdalną identyfikację, która:
 - a) umożliwia ładowanie numeru rejestracyjnego operatora SBSP, wymaganego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, i wszelkich innych dodatkowych numerów przekazanych z systemu rejestracji; system przeprowadza kontrolę zgodności, weryfikując integralność całego ciągu przekazanego operatorowi SBSP w momencie rejestracji; w przypadku rozbieżności SBSP wysyła operatorowi SBSP komunikat o błędzie;
 - b) zapewnia – przez cały czas trwania lotu – jednoznaczną okresową emisję co najmniej niżej wymienionych danych z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w taki sposób, aby urządzenia mobilne, które znajdują się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać:
 - (i) numeru rejestracyjnego operatora SBSP oraz kodu weryfikacyjnego przekazanego przez państwo członkowskie rejestracji w trakcie procesu rejestracji, chyba że kontrola zgodności określona w lit. a) nie została zaliczona;
 - (ii) niepowtarzalnego numeru seryjnego bezzałogowego statku powietrznego zgodnego z pkt 8;
 - (iii) znacznika czasu, położenia bezzałogowego statku powietrznego w przestrzeni oraz jego wysokości nad poziomem terenu lub punktem startu;
 - (iv) przebiegu trasy mierzonego zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi;
 - (v) położenia w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, jeśli informacja ta nie jest dostępna, punktu startu; oraz
 - (vi) wskazania statusu awaryjnego SBSP;
 - c) zmniejsza możliwość manipulowania funkcjonowaniem systemu zdalnej identyfikacji;
- 10) jest wyposażony w funkcję świadomości przestrzennej, która zapewnia:
 - a) interfejs do ładowania i aktualizowania danych dotyczących ograniczeń przestrzeni powietrznej związanych z pozycją bezzałogowego statku powietrznego i wysokością bezwzględną w zależności od stref geograficznych SBSP, jak określono w art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, który gwarantuje, że proces ładowania lub aktualizacji tych danych nie szkodzi ich integralności ani przydatności;
 - b) ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego w przypadku stwierdzenia potencjalnego naruszenia ograniczeń przestrzeni powietrznej; oraz
 - c) informowanie pilota bezzałogowego statku powietrznego o statusie bezzałogowego statku powietrznego, a także ostrzeganie, kiedy jego systemy pozycjonowania lub nawigacji nie umożliwiają właściwego działania funkcji świadomości przestrzennej;
- 11) jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w funkcję ograniczenia dostępu do określonych obszarów lub rejonów przestrzeni powietrznej, musi ona współpracować z systemem kontroli lotu bezzałogowego statku powietrznego płynnie i bez szkody dla bezpieczeństwa lotu; ponadto pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać jasne informacje, kiedy funkcja ta blokuje wejście w dane obszary lub rejon przestrzeni powietrznej;

- 12) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, musi być wyposażony w łącze sterowania i kontroli zabezpieczone przed nieuprawnionym dostępem do funkcji sterowania i kontroli;
- 13) zapewnia wyraźne ostrzeżenie pilota bezzałogowego statku powietrznego, kiedy bateria bezzałogowego statku powietrznego lub jego układu sterowania wyczerpie się, tak aby pilot bezzałogowego statku powietrznego miał wystarczająco dużo czasu na bezpieczne lądowanie;
- 14) jest wyposażony w:
 - a) światła umożliwiające kontrolę bezzałogowego statku powietrznego; oraz
 - b) co najmniej jedno zielone migające światło do celów odblaskowości bezzałogowego statku powietrznego w nocy, umożliwiające osobie znajdującej się na ziemi odróżnienie bezzałogowego statku powietrznego od załogowego statku powietrznego;
- 15) jest wprowadzany do obrotu z instrukcjami producenta zawierającymi:
 - a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:
 - klasę bezzałogowego statku powietrznego;
 - masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM);
 - ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń;
 - wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym;
 - procedury lądowania numeru rejestracyjnego operatora SBSP do systemu zdalnej identyfikacji;
 - odniesienie do protokołu transmisji wykorzystywanego w systemie jednoznacznej zdalnej identyfikacji;
 - poziom mocy akustycznej;
 - opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania łącza sterowania i kontroli oraz metody przywrócenia łącza sterowania i kontroli bezzałogowego statku powietrznego;
 - b) jasne instrukcje operacyjne;
 - c) procedury lądowania do funkcji świadomości przestrzennej ograniczeń przestrzeni powietrznej;
 - d) instrukcje konserwacji;
 - e) procedury usuwania usterek;
 - f) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz
 - g) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami SBSP;
- 16) zawiera opublikowaną przez EASA notę informacyjną przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947;
- 17) jeżeli jest wyposażony w system zdalnej identyfikacji sieci:
 - a) zapewnia – przez cały czas trwania lotu – przesył z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w sposób umożliwiający odbiór za pośrednictwem sieci, co najmniej następujących danych:
 - (i) numeru rejestracyjnego operatora SBSP oraz kodu weryfikacyjnego przekazanego przez państwo członkowskie rejestracji w trakcie procesu rejestracji, chyba że kontrola zgodności określona w pkt 9 lit. a) nie została zaliczona;
 - (ii) niepowtarzalnego numeru seryjnego bezzałogowego statku powietrznego zgodnego z pkt 8;
 - (iii) znacznika czasu, położenia bezzałogowego statku powietrznego w przestrzeni oraz jego wysokości nad poziomem terenu lub punktem startu;
 - (iv) przebiegu trasy mierzonego zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi;
 - (v) położenia w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, jeśli informacja ta nie jest dostępna, punktu startu; oraz
 - (vi) wskazania statusu awaryjnego SBSP;
 - b) zmniejsza możliwość manipulowania funkcjonowaniem systemu zdalnej identyfikacji.

CZĘŚĆ 5

Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C4

SBSP klasy C4 opatruje się następującą etykietą identyfikacyjną, umieszczaną na bezzałogowym statku powietrznym:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C4 spełnia następujące wymogi:

- 1) jego MTOM, łącznie z obciążeniem użytkowym, wynosi poniżej 25 kg;
- 2) umożliwi pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę i manewrowanie, zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;
- 3) nie może działać w trybach automatycznego sterowania, z wyjątkiem funkcji awaryjnej stabilizacji lotu, która nie ma bezpośredniego wpływu na trajektorię, i funkcji wsparcia przy przerwaniu transmisji, pod warunkiem że wcześniej określono stałe stanowisko sterowania lotami na wypadek przerwania transmisji;
- 4) jest wprowadzany do obrotu z instrukcjami producenta zawierającymi:
 - a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:
 - klasę bezzałogowego statku powietrznego;
 - masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM);
 - ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń;
 - wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym; oraz
 - oraz opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania łącza sterowania i kontroli;
 - b) jasne instrukcje operacyjne;
 - c) instrukcje konserwacji;
 - d) procedury usuwania usterek;
 - e) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz
 - f) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami SBSP;
- 5) zawiera opublikowaną przez EASA notę informacyjną przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947.

CZĘŚĆ 6

Wymogi dotyczące dodatkowych elementów służących do jednoznacznej zdalnej identyfikacji

Dodatkowy element służący do jednoznacznej zdalnej identyfikacji musi spełniać następujące warunki:

- 1) umożliwi ładowanie numeru rejestracyjnego operatora SBSP, wymaganego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, i wszelkich innych dodatkowych numerów przewidzianych w systemie rejestracji; system przeprowadza kontrolę zgodności, weryfikując integralność całego ciągu przekazanego operatorowi SBSP w momencie rejestracji; w przypadku rozbieżności system wysyła operatorowi SBSP komunikat o błędzie;

- 2) musi mieć niepowtarzalny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CTA-2063-A-2019 (Numery seryjne małych bezzałogowych systemów powietrznych, 2019), umieszczony w czytelny sposób na dodatkowym elemencie i na jego opakowaniu lub w instrukcjach producenta;
- 3) zapewnia – przez cały czas trwania lotu – jednoznaczną okresową emisję z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w taki sposób, aby urządzenia mobilne, znajdujące się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać, następujących danych:
 - (i) numeru rejestracyjnego operatora SBSP oraz kodu weryfikacyjnego przekazanego przez państwo członkowskie rejestracji w trakcie procesu rejestracji, chyba że kontrola zgodności określona w lit. a) nie została zaliczona;
 - (ii) niepowtarzalnego numeru seryjnego dodatkowego elementu zgodnego z pkt 2;
 - (iii) znacznika czasu, położenia bezzałogowego statku powietrznego w przestrzeni oraz jego wysokości nad poziomem terenu lub punktem startu;
 - (iv) przebiegu trasy mierzonego zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi; oraz
 - (v) położenia w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, jeśli informacja ta nie jest dostępna, punktu startu;
- 4) zmniejsza możliwość manipulowania funkcjonowaniem systemu zdalnej identyfikacji; oraz
- 5) jest wprowadzany do obrotu z instrukcjami producenta zawierającymi odniesienie do protokołu transmisji wykorzystywanego do jednoznacznej zdalnej identyfikacji oraz instrukcję:
 - a) instalacji modułu na bezzałogowym statku powietrznym; oraz
 - b) ładowania numeru rejestracyjnego operatora SBSP.

CZEŚĆ 7

Ocena zgodności — moduł A — wewnętrzna kontrola produkcji

1. Wewnętrzna kontrola produkcji to procedura oceny zgodności, w której producent wywiązuje się z obowiązków określonych w pkt 2, 3 i 4 niniejszej części oraz na swoją wyłączną odpowiedzialność zapewnia i oświadcza, że dane produkty spełniają mające do nich zastosowanie wymogi części 1, 5, 6, 16 lub 17.
2. **Dokumentacja techniczna**

Producent opracowuje dokumentację techniczną zgodnie z art. 17 niniejszego rozporządzenia.
3. **Produkcja**

Producent wprowadza wszelkie niezbędne środki, aby proces produkcji i monitorowanie go gwarantowały zgodność wyprodukowanego produktu z dokumentacją techniczną, o której mowa w pkt 2 niniejszej części, oraz z mającymi do nich zastosowanie wymogami części 1, 5, 6, 16 lub 17.
4. **Oznakowanie CE i deklaracja zgodności UE**
 - 1) Zgodnie z art. 15 i 16 niniejszego rozporządzenia producent umieszcza oznakowanie CE oraz, w stosownych przypadkach, etykietę identyfikacyjną klasy bezzałogowego statku powietrznego na każdym egzemplarzu produktu spełniającym mające do niego zastosowanie wymogi części 1, 5, 6, 16 lub 17.
 - 2) Producent sporządza pisemną deklarację zgodności UE dla każdego modelu produktu i przechowuje ją wraz z dokumentacją techniczną do dyspozycji organów krajowych przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu. W deklaracji zgodności UE określa się, jakiego produktu ona dotyczy.

Kopię deklaracji zgodności UE udostępnia się na żądanie właściwych organów.
5. **Upoważniony przedstawiciel**

Obowiązki producenta określone w pkt 4 mogą być w jego imieniu i na jego odpowiedzialność wypełniane przez jego upoważnionego przedstawiciela, o ile określono je w pełnomocnictwie.

CZĘŚĆ 8

Ocena zgodności – moduły B i C – badanie typu UE i zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji

W przypadku odesłania do tej części procedurę oceny zgodności przeprowadza się zgodnie z opisanymi poniżej modułem B (badanie typu UE) i modułem C (zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji) niniejszej części.

Moduł B**Badanie typu UE**

1. Badanie typu UE to ta część procedury oceny zgodności, w której jednostka notyfikowana bada projekt techniczny produktu oraz weryfikuje i poświadcza spełnienie przez projekt techniczny produktu mających do niego zastosowanie wymogów części 1–6, 16 i 17.
2. Badanie typu UE polega na ocenie adekwatności projektu technicznego produktu poprzez zbadanie dokumentacji technicznej i dowodów potwierdzających, o których mowa w pkt 3, oraz ocenę reprezentatywnych dla planowanej produkcji próbek co najmniej jednej z istotnych części produktu (połączenia typu produkcji i typu projektu).
3. Producent składa wniosek o badanie typu UE w jednej wybranej przez siebie jednostce notyfikowanej.

Wniosek ten zawiera:

- 1) nazwę i adres producenta oraz, w przypadku wniosku składanego przez upoważnionego przedstawiciela, dodatkowo jego nazwę i adres;
 - 2) pisemną deklarację, że ten sam wniosek nie został złożony w żadnej innej jednostce notyfikowanej;
 - 3) dokumentację techniczną; dokumentacja techniczna musi umożliwiać ocenę zgodności produktu z mającymi zastosowanie wymogami niniejszego rozporządzenia oraz zawierać odpowiednią analizę i ocenę ryzyka; w stosownych przypadkach dokumentacja techniczna zawiera elementy określone w art. 17 niniejszego rozporządzenia;
 - 4) próbki reprezentatywne dla planowanej produkcji; jednostka notyfikowana może żądać dostarczenia kolejnych próbek, jeśli jest to niezbędne do przeprowadzenia programu badań;
 - 5) dowody potwierdzające odpowiedniość technicznego rozwiązania projektowego; w dowodach tych wymienia się wszelkie wykorzystane dokumenty, zwłaszcza jeżeli nie zastosowano wcale lub w pełni stosownych norm zharmonizowanych lub specyfikacji technicznych; w stosownych przypadkach dowody potwierdzające obejmują wyniki testów przeprowadzonych zgodnie z innymi właściwymi specyfikacjami technicznymi przez odpowiednie laboratorium producenta lub przez inne laboratorium badawcze w jego imieniu i na jego odpowiedzialność.
4. Jednostka notyfikowana:
- w odniesieniu do produktu:
- 1) bada dokumentację techniczną i dowody potwierdzające, aby ocenić adekwatność projektu technicznego produktu;
- w odniesieniu do badanej próbki lub badanych próbek:
- 2) sprawdza, czy próbkę lub próbki wyprodukowano zgodnie z dokumentacją techniczną, identyfikując elementy, które zaprojektowano zgodnie z obowiązującymi przepisami odpowiednich norm zharmonizowanych lub specyfikacji technicznych, oraz elementy, które zaprojektowano bez zastosowania odpowiednich przepisów tych norm;
 - 3) przeprowadza odpowiednie badania i testy lub zleca ich przeprowadzenie, aby – w przypadku gdy producent zdecydował się na zastosowanie rozwiązań określonych w odpowiednich normach zharmonizowanych lub specyfikacjach technicznych – sprawdzić, czy zastosowano je prawidłowo;
 - 4) przeprowadza odpowiednie badania i testy lub zleca ich przeprowadzenie, aby – w przypadku gdy producent nie zdecydował się na zastosowanie rozwiązań określonych w odpowiednich normach zharmonizowanych lub specyfikacjach technicznych – sprawdzić, czy rozwiązania przyjęte przez producenta spełniają odnośne zasadnicze wymogi aktu prawnego;
 - 5) uzgadnia z producentem miejsce przeprowadzenia testów i prób.

5. Jednostka notyfikowana sporządza sprawozdanie z oceny, w którym odnotowuje czynności podjęte zgodnie z pkt 4 i ich rezultaty. Bez uszczerbku dla jej obowiązków określonych w pkt 8, jednostka notyfikowana udostępnia treść tego sprawozdania, w całości lub w części, wyłącznie za zgodą producenta.

6. Jeżeli dany typ spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia, jednostka notyfikowana wydaje producentowi certyfikat badania typu UE. Certyfikat ten zawiera nazwę i adres producenta, wnioski z badań, istotne aspekty wymogów objętych badaniami, ewentualne warunki jego ważności oraz dane niezbędne do identyfikacji zatwierdzonego typu. Do certyfikatu można dołączyć załącznik lub załączniki.

Certyfikat UE i jego załączniki muszą zawierać wszelkie istotne informacje umożliwiające ocenę zgodności wytwarzanych produktów w odniesieniu do badanego typu oraz kontrolę w trakcie eksploatacji.

Jeżeli typ nie spełnia mających zastosowanie wymogów niniejszego rozporządzenia, jednostka notyfikowana odmawia wydania certyfikatu badania typu UE oraz informuje o tym odpowiednio wnioskodawcę, szczegółowo uzasadniając odmowę.

7. Jednostki notyfikowane na bieżąco śledzą wszelkie zmiany w powszechnie uznawanym stanie techniki wskazujące, że zatwierdzony typ może nie spełniać już mających zastosowanie wymogów niniejszego rozporządzenia, oraz ustalają, czy zmiany te wymagają dalszego badania. Jeśli ma to miejsce, jednostki notyfikowane informują o tym producentów.

Producent informuje jednostkę notyfikowaną, która przechowuje dokumentację techniczną dotyczącą certyfikatu badania typu UE, o wszelkich modyfikacjach zatwierdzonego typu mogących wpływać na zgodność produktu z zasadniczymi wymogami niniejszego rozporządzenia lub warunkami ważności tego certyfikatu. Takie modyfikacje wymagają dodatkowego zatwierdzenia, dołączanego do pierwotnego certyfikatu badania typu UE.

8. Każda jednostka notyfikowana informuje odnośny organ notyfikujący o certyfikatach badania typu UE lub wszelkich dodatkach do nich, które wydała lub cofnęła, oraz – okresowo lub na żądanie – udostępnia odnośnemu organowi notyfikującemu wykaz certyfikatów lub wszelkich dodatków do nich, których wydania odmówiła, które zawiesiła lub poddała innym ograniczeniom.

Każda jednostka notyfikowana informuje pozostałe jednostki notyfikowane o certyfikatach badania typu UE lub wszelkich dodatkach do nich, których wydania odmówiła, które cofnęła, zawiesiła lub poddała innym ograniczeniom, oraz – na żądanie – o certyfikatach lub wszelkich dodatkach do nich, które wydała.

Komisja, państwa członkowskie i pozostałe jednostki notyfikowane mogą na żądanie otrzymać kopie certyfikatów badania typu UE lub dodatków do nich. Na uzasadnione żądanie Komisja i państwa członkowskie mogą otrzymać kopie dokumentacji technicznej oraz wyniki badań przeprowadzonych przez jednostkę notyfikowaną.

Jednostka notyfikowana przechowuje kopię certyfikatu badania typu UE, załączników i dodatków do niego, a także dokumentów technicznych, w tym dokumentacji przedstawionej przez producenta, przez 10 lat od daty przeprowadzenia oceny produktu lub do wygaśnięcia ważności tego certyfikatu.

9. Producent przechowuje kopię certyfikatu badania typu UE oraz załączników i dodatków do niego wraz z dokumentacją techniczną do dyspozycji organów krajowych przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu.

10. Upoważniony przedstawiciel producenta może złożyć wniosek, o którym mowa w pkt 3, oraz wypełniać obowiązki określone w pkt 7 i 9, o ile zostały one określone w pełnomocnictwie.

Moduł C

Zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji

1. Zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji to część procedury oceny zgodności, w której producent wywiązuje się z obowiązków określonych w pkt 2 i 3, oraz zapewnia i oświadcza, że dane produkty są zgodne z typem opisanym w certyfikacie badania typu UE i spełniają mające do nich zastosowanie wymogi niniejszego rozporządzenia.

2. Produkcja

Producent podejmuje wszelkie niezbędne środki, aby proces wytwórczy i jego monitorowanie zapewniały zgodność wytwarzanych produktów z zatwierdzonym typem opisanym w certyfikacie badania typu UE oraz z mającymi zastosowanie wymogami określonymi w częściach 1–6, 16 i 17.

3. Oznakowanie CE i deklaracja zgodności UE

1) Producent umieszcza oznakowanie CE oraz, w stosownych przypadkach, etykietę identyfikacyjną klasy bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z art. 15 i 16 niniejszego rozporządzenia na każdym produkcie zgodnym z typem opisanym w certyfikacie badania typu UE oraz spełniającym mające zastosowanie wymogi części 1–6, 16 i 17.

2) Producent sporządza pisemną deklarację zgodności dla każdego modelu produktu i przechowuje ją do dyspozycji organów krajowych przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu. W deklaracji zgodności UE jednoznacznie identyfikuje się typ produktów, w odniesieniu do którego ją sporządzono.

Kopię deklaracji zgodności UE udostępnia się na żądanie właściwych organów.

4. Upoważniony przedstawiciel

Obowiązki producentów określone w pkt 3 mogą w ich imieniu i na ich odpowiedzialność wypełniać upoważnieni przedstawiciele, o ile określono to w pełnomocnictwie.

CZĘŚĆ 9

Ocena zgodności – moduł H – zgodność oparta na pełnym zapewnieniu jakości

1. Zgodność oparta na pełnym zapewnieniu jakości to procedura oceny zgodności, w ramach której producenci wywiązują się z obowiązków określonych w pkt 2 i 5 oraz na swoją wyłączną odpowiedzialność zapewniają i oświadczają, że dany produkt spełnia mające zastosowanie wymogi części 1–6, 16 i 17.

2. Produkcja

Producent stosuje zatwierdzony system jakości w odniesieniu do projektowania, produkcji, kontroli gotowych produktów i badania produktów zgodnie z pkt 3, a także podlega nadzorowi zgodnie z pkt 4.

3. System jakości

1) Producent składa w wybranej przez siebie jednostce notyfikowanej wniosek o przeprowadzenie oceny jego systemu jakości w odniesieniu do danego produktu.

Wniosek ten zawiera:

- nazwę i adres producenta oraz, w przypadku wniosku składanego przez upoważnionego przedstawiciela, dodatkowo jego nazwę i adres;
- w stosownych przypadkach, dokumentację techniczną każdego typu produktu, który ma być produkowany, zawierającą elementy określone w części 10;
- dokumentację dotyczącą systemu jakości;
- pisemną deklarację, że tego samego wniosku nie złożono w żadnej innej jednostce notyfikowanej.

2) System jakości musi zapewniać zgodność produktu z wymogami niniejszego rozporządzenia.

Wszystkie elementy, wymogi i przepisy przyjęte przez producenta są w systematyczny i uporządkowany sposób dokumentowane na piśmie, w formie strategii, procedur i instrukcji. Dokumentacja systemu jakości umożliwia spójną interpretację programów, planów, instrukcji i zapisów dotyczących jakości.

Dokumentacja ta zawiera w szczególności odpowiedni opis:

- celów w zakresie jakości oraz struktury organizacyjnej, obowiązków i uprawnień kierownictwa w odniesieniu do projektu produktu i jego jakości;
- specyfikacji projektu technicznego, łącznie z normami, które będą stosowane, a także, w przypadku gdy odpowiednie normy zharmonizowane nie będą w pełni stosowane, opis środków, które zostaną wprowadzone, aby zagwarantować spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia;

- c) kontroli projektu oraz technik jego weryfikacji, procesów oraz systematycznych czynności, które będą podejmowane podczas projektowania produktów danego typu;
 - d) odpowiednich technik produkcyjnych, kontroli jakości i zapewnienia jakości, procesów oraz systematycznych czynności, które będą podejmowane;
 - e) badań i testów, które będą wykonywane przed produkcją, podczas produkcji i po jej zakończeniu, oraz częstotliwości, z jaką będą przeprowadzane;
 - f) akt dotyczących jakości, takich jak: sprawozdania z kontroli, dane z badań, dane dotyczące wzorcowania, sprawozdania dotyczące kwalifikacji lub dopuszczania personelu itp.;
 - g) środków monitorowania w odniesieniu do osiągnięcia wymaganej jakości projektu i produktu oraz skutecznego działania systemu jakości.
- 3) Jednostka notyfikowana ocenia system jakości, aby stwierdzić, czy spełnia on wymogi, o których mowa w pkt 3 ppkt 2.

Przyjmuje ona domniemanie zgodności z tymi wymogami w odniesieniu do elementów systemu jakości zgodnych z odpowiednimi specyfikacjami właściwej normy zharmonizowanej.

Oprócz doświadczenia w zakresie systemów zarządzania jakością co najmniej jeden członek zespołu audytowego musi mieć doświadczenie w ocenie danego produktu i technologii danego produktu, a także znać mające zastosowanie wymogi niniejszego rozporządzenia. Audyt obejmuje wizytę oceniającą w zakładzie producenta. Zespół audytowy dokonuje przeglądu dokumentacji technicznej, o której mowa w pkt 3 ppkt 1 lit. b), aby zweryfikować zdolność producenta do identyfikacji mających zastosowanie wymogów niniejszego rozporządzenia oraz przeprowadzania badań koniecznych do zapewnienia zgodności produktu z tymi wymogami.

O decyzji powiadamia się producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

Powiadomienie zawiera wnioski z audytu oraz uzasadnioną decyzję dotyczącą oceny.

- 4) Producent podejmuje się wypełnienia obowiązków wynikających z zatwierdzonego systemu jakości oraz utrzymywania go tak, aby był adekwatny i skuteczny.

Producent na bieżąco informuje jednostkę notyfikowaną, która zatwierdziła system jakości, o wszelkich zamierzonych modyfikacjach tego systemu.

- 5) Jednostka notyfikowana ocenia proponowane zmiany i decyduje, czy zmodyfikowany system jakości nadal będzie spełniał wymogi, o których mowa w pkt 3 ppkt 2, czy też konieczna jest jego ponowna ocena.

Jednostka notyfikowana powiadamia producenta o swojej decyzji. Powiadomienie to zawiera wnioski z badania oraz uzasadnioną decyzję dotyczącą oceny.

4. Nadzór, za który odpowiedzialna jest jednostka notyfikowana

- 1) Celem nadzoru jest upewnienie się, czy producent należycie wypełnia obowiązki wynikające z zatwierdzonego systemu jakości.
- 2) Do celów oceny producent umożliwia jednostce notyfikowanej dostęp do miejsc projektowania, produkcji, kontroli, badań i magazynowania oraz udostępnia jej wszelkie niezbędne informacje, w szczególności:
 - a) dokumentację dotyczącą systemu jakości;
 - b) zapisy dotyczące jakości przewidziane w projektowej części systemu jakości, takie jak: wyniki analiz, obliczeń, testów itp.;
 - c) zapisy dotyczące jakości przewidziane w produkcyjnej części systemu jakości, takie jak: sprawozdania z kontroli i dane z badań, dane dotyczące wzorcowania, sprawozdania dotyczące kwalifikacji personelu itp.
- 3) Jednostka notyfikowana przeprowadza okresowe audyty, aby upewnić się, czy producent utrzymuje i stosuje system jakości, oraz przekazuje producentowi sprawozdania z audytów.
- 4) Jednostka notyfikowana może ponadto składać producentom niezapowiedziane wizyty. Podczas takich wizyt jednostka notyfikowana może, w razie potrzeby, przeprowadzać testy bezzałogowych statków powietrznych lub systemów bezzałogowych statków powietrznych, albo też zlecać ich przeprowadzenie, aby zweryfikować, czy system jakości funkcjonuje prawidłowo. Jednostka notyfikowana przekazuje producentowi sprawozdanie z wizyty oraz sprawozdania z testów, jeżeli je przeprowadzono.

5. Oznakowanie CE i deklaracja zgodności UE

- 1) Producent umieszcza oznakowanie CE oraz, w stosownych przypadkach, etykietę identyfikacyjną klasy SBSP zgodnie z art. 15 i 16 niniejszego rozporządzenia, jak również, na odpowiedzialność jednostki notyfikowanej, o której mowa w pkt 3 ppkt 1 niniejszej części, jej numer identyfikacyjny na każdym egzemplarzu produktu spełniającym mające zastosowanie wymogi niniejszego rozporządzenia.
- 2) Producent sporządza pisemną deklarację zgodności dla każdego modelu produktu i przechowuje ją do dyspozycji organów krajowych przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu. W deklaracji zgodności UE identyfikuje się typ produktów, którego ona dotyczy.

Kopię deklaracji zgodności UE udostępnia się na żądanie właściwych organów.

6. Przez 10 lat od daty wprowadzenia produktu do obrotu producent przechowuje do dyspozycji organów krajowych następujące dokumenty:

- 1) dokumentację techniczną, o której mowa w pkt 3 ppkt 1;
- 2) dokumentację dotyczącą systemu jakości, o której mowa w pkt 3 ppkt 1;
- 3) zatwierdzone zmiany, o których mowa w pkt 3 ppkt 5;
- 4) decyzje i sprawozdania jednostki notyfikowanej, o których mowa w pkt 3 ppkt 5 oraz pkt 4 ppkt 3 i 4.

7. Każda jednostka notyfikowana informuje właściwy organ notyfikujący o swych decyzjach w sprawie zatwierdzenia lub wycofania systemu jakości oraz, okresowo lub na żądanie, udostępnia właściwemu organowi notyfikującemu wykaz decyzji w sprawie odmowy zatwierdzenia, zawieszenia lub innego ograniczenia systemu jakości.

Każda jednostka notyfikowana informuje pozostałe jednostki notyfikowane o swych decyzjach w sprawie odmowy zatwierdzenia, zawieszenia lub wycofania systemu jakości oraz, na żądanie, o decyzjach w sprawie zatwierdzenia systemu jakości, które wydała.

8. Upoważniony przedstawiciel

Obowiązki producentów określone w pkt 3 ppkt 1 i 5, pkt 5 i pkt 6 mogą w ich imieniu i na ich odpowiedzialność wypełniać upoważnieni przedstawiciele, o ile określono to w pełnomocnictwie.

CZĘŚĆ 10

Zawartość dokumentacji technicznej

Producent sporządza dokumentację techniczną. Dokumentacja musi umożliwiać ocenę zgodności produktu z mającymi zastosowanie wymogami.

Dokumentacja techniczna zawiera, w stosownych przypadkach, co najmniej następujące elementy:

1. kompletny opis produktu, w tym:
 - a) zdjęcia lub ilustracje przedstawiające cechy zewnętrzne, oznakowanie i układ wewnętrzny;
 - b) wersje wszelkiego oprogramowania lub oprogramowania układowego zgodne z wymogami niniejszego rozporządzenia;
 - c) instrukcje producenta i instrukcję montażu;
2. projekt koncepcyjny i rysunki dotyczące produkcji oraz schematy elementów, podzespołów, obwodów i innych stosownych podobnych części;
3. opisy i wyjaśnienia niezbędne do zrozumienia tych rysunków i schematów oraz działania produktu;
4. wykaz stosowanych w całości lub częściowo norm zharmonizowanych, do których odniesienia opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, oraz, jeżeli nie zastosowano tych norm zharmonizowanych, opisy rozwiązań przyjętych w celu spełnienia zasadniczych wymogów określonych w art. 4, w tym wykaz innych zastosowanych odpowiednich specyfikacji technicznych. Jeżeli normy zharmonizowane stosowano częściowo, w dokumentacji technicznej określa się, które części zastosowano;

5. kopię deklaracji zgodności UE;
6. jeżeli zastosowano moduł oceny zgodności z części 8, kopię certyfikatu badania typu UE i jego załączników, dostarczonych przez daną jednostkę notyfikowaną;
7. wyniki wykonanych obliczeń projektowych, przeprowadzonych badań i innych stosownych podobnych działań;
8. sprawozdania z testów;
9. kopie dokumentów, które producent przedłożył jednostce notyfikowanej, jeśli taka jednostka była zaangażowana;
10. dowody potwierdzające adekwatność rozwiązań technicznych projektu. W dowodach tych wymienia się wszelkie wykorzystane dokumenty, zwłaszcza jeżeli nie zastosowano w pełni stosownych norm zharmonizowanych lub specyfikacji technicznych. W stosownych przypadkach dowody potwierdzające obejmują wyniki testów przeprowadzonych przez odpowiednie laboratorium producenta lub przez inne laboratorium badawcze w jego imieniu i na jego odpowiedzialność;
11. adresy miejsc produkcji i magazynowania.

CZĘŚĆ 11

Deklaracja zgodności UE

1. Produkt (typ, numer partii i numer seryjny).
2. Nazwa i adres producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.
3. Niniejsza deklaracja zgodności wydana zostaje na wyłączną odpowiedzialność producenta. *[W przypadku zestawu akcesoriów producent zestawu może wskazać, że certyfikaty te oparto na certyfikacie SBSP, który dany zestaw pozwala przekształcić.]*
4. Przedmiot deklaracji *[identyfikacja produktu umożliwiająca jego identyfikowalność; w razie potrzeby może zawierać kolorową ilustrację o wystarczającej rozdzielczości w celu identyfikacji produktów; w przypadku zestawu akcesoriów należy wskazać typ SBSP, który dany zestaw pozwala przekształcić.]*
5. Opisany powyżej przedmiot deklaracji należy do klasy... *[w przypadku SBSP należy podać numer klasy zgodnie z kategoriami określonymi w częściach 1–5, 16 i 17 niniejszego załącznika; w przypadku zestawu akcesoriów należy wskazać klasę, na którą przekształca się SBSP.]*
6. Gwarantowany poziom mocy akustycznej dla wyposażenia tego bezzałogowego systemu powietrznego wynosi.... dB (A) *[tylko w przypadku bezzałogowych systemów powietrznych innych niż stałopłaty klas 1–3].*
7. Opisany powyżej przedmiot niniejszej deklaracji jest zgodny z odpowiednimi wymogami unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego:
 - *[wstawić odniesienie do niniejszego rozporządzenia i wskazać załącznik odnoszący się do klasy produktu];*
 - w stosownych przypadkach z innymi aktami unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego.
8. Odwołania do odnośnych norm zharmonizowanych, które zastosowano, lub do innych specyfikacji technicznych, w stosunku do których deklarowana jest zgodność. Odwołania muszą być podane wraz z ich numerami identyfikacyjnymi i wersjami oraz, w stosownych przypadkach, z datą wydania.
9. W stosownych przypadkach, jednostka notyfikowana ... *[nazwa, numer]...* przeprowadziła... *[opis interwencji]...* i wydała certyfikat badania typu UE.
10. W stosownych przypadkach opis akcesoriów i elementów, w tym oprogramowania, które umożliwiają eksploatację bezzałogowego statku powietrznego lub systemu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z przeznaczeniem i zakresem deklaracji zgodności UE.
11. Dodatkowe informacje:

Podpisano w imieniu: ...

[miejsce i data wydania]:

[imię i nazwisko, stanowisko] [podpis]:

CZĘŚĆ 12

Uproszczona deklaracja zgodności UE

Uproszczoną deklarację zgodności UE, o której mowa w art. 14 ust. 3, należy podać w następujący sposób:

- [Nazwa producenta] niniejszym oświadcza, że SBSP [identyfikacja SBSP: typ lub numer seryjny] należy do klasy..... [w przypadku SBSP podać numer klasy produktu zgodnie kategoriami określonymi w częściach 1–5, 16 lub 17 niniejszego załącznika; w przypadku zestawu akcesoriów należy wskazać klasę, na którą przekształca się SBSP], a jego gwarantowany poziom mocy akustycznej wynosi ... dB(A) [tylko dla SBSP innych niż stałopłaty klas 1, 2, 3, 5 i 6],
- oraz spełnia wymogi przepisów... [wykaz wszystkich aktów prawnych, których wymogi produkt spełnia].
- Pełna deklaracja zgodności UE jest dostępna na stronie internetowej: [adres strony internetowej]

CZĘŚĆ 13

Procedura badania hałasu

W niniejszej części ustanawia się metody pomiaru hałasu rozprzestrzeniającego się w powietrzu, które należy stosować do określania poziomów mocy akustycznej skorygowanych o zmierzoną krzywą korekcyjną A dla bezzałogowych statków powietrznych klas 1, 2, 3, 5 i 6.

Określono w niej podstawową normę emisji hałasu oraz szczegółową procedurę badania pomiaru poziomu ciśnienia akustycznego na powierzchni pomiarowej okalającej źródło na potrzeby obliczania poziomu mocy akustycznej wytwarzanej przez źródło.

1. PODSTAWOWA NORMA EMISJI HAŁASU

Do określania poziomu mocy akustycznej L_{WA} skorygowanego krzywą korekcyjną A stosuje się podstawową normę emisji hałasu EN ISO 3744:2010 z następującymi uzupełnieniami:

2. WARUNKI MONTAŻU

Rejon prób:

Bezzałogowy statek powietrzny utrzymuje się w zawisie nad płaszczyzną odbijającą dźwięk („twarda” akustycznie). Bezzałogowy statek powietrzny musi znajdować się w wystarczającej odległości od wszelkich ścian, sufitów lub wszelkich odbijających dźwięk obiektów, aby na powierzchni pomiarowej były spełnione wymogi załącznika A do normy EN ISO 3744:2010.

Pomiar dźwięku i ustawienie mikrofonu:

Bezzałogowy statek powietrzny ma w całości znajdować się w obrębie półkulistej powierzchni pomiarowej zgodnie z pkt 7.2.3 normy EN ISO 3744:2010.

Liczbę i położenie mikrofonów określa załącznik F do normy EN ISO 3744:2010.

Centrum powierzchni pomiarowej musi znajdować się w punkcie O, położonym na płaszczyźnie podłoża bezpośrednio pod bezzałogowym statkiem powietrznym.

3. WARUNKI DZIAŁANIA PODCZAS BADANIA

Badanie hałasu przeprowadza się przy wirnikach bezzałogowego statku powietrznego pracujących z prędkością odpowiadającą zawisowi bezzałogowego statku powietrznego przy MTOM.

Jeżeli bezzałogowy statek powietrzny ma być wprowadzany do obrotu z akcesoriami, które można na nim zamontować, testuje się go z tymi akcesoriami oraz bez nich we wszystkich możliwych konfiguracjach.

4. OBLICZANIE POZIOMU CIŚNIENIA AKUSTYCZNEGO UŚREDNIONEGO W CZASIE

Dla każdej konfiguracji bezzałogowego statku powietrznego wyznacza się poziom ciśnienia akustycznego skorygowany krzywą korekcyjną A uśredniony w czasie. Jeśli co najmniej dwie z wyznaczonych wartości nie różnią się o więcej niż 1 dB, dalsze pomiary nie są konieczne; w innym przypadku pomiary kontynuuje się aż do otrzymania dwóch wartości nieróżniących się o więcej niż 1 dB. Powierzchniowy poziom ciśnienia akustycznego skorygowany krzywą korekcyjną A, który będzie użyty do obliczeń poziomu mocy akustycznej danej konfiguracji bezzałogowego statku powietrznego, jest średnią arytmetyczną dwóch najwyższych wartości, które nie różnią się o więcej niż 1 dB.

5. INFORMACJE PODLEGAJĄCE ZGŁOSZENIU

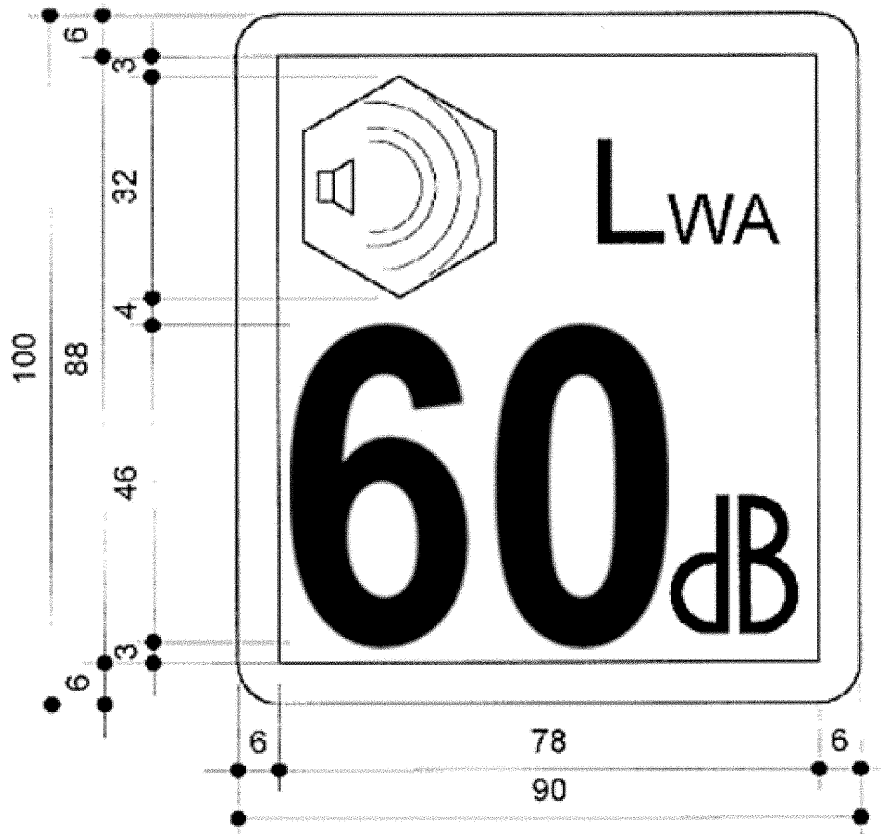
Sprawozdanie musi zawierać dane techniczne niezbędne do identyfikacji badanego źródła, a także procedurę badania hałasu i dane akustyczne.

Należy wskazać najwyższą wartość poziomu mocy akustycznej skorygowanego krzywą korekcyjną A dla różnych zbadanych konfiguracji bezzałogowego statku powietrznego, zaokrągloną do najbliższej liczby całkowitej (wartości poniżej 0,5 zaokrąglą się w dół, a wartości większe lub równe 0,5 – w górę).

CZĘŚĆ 14

Oznaczenie gwarantowanego poziomu mocy akustycznej

Gwarantowany poziom mocy akustycznej wyraża się, podając wartość liczbową gwarantowanej mocy akustycznej w dB z oznaczeniem L_{WA} i następującym piktogramem:



Przy zmniejszaniu oznaczenia odpowiednio do wymiarów urządzenia, należy zachować proporcje powyższego rysunku. Jednak, w miarę możliwości, pionowy wymiar oznaczenia nie powinien być mniejszy niż 20 mm.

CZĘŚĆ 15

Maksymalny poziom mocy akustycznej poszczególnych klas bezzałogowych statków powietrznych (z uwzględnieniem okresów przejściowych)

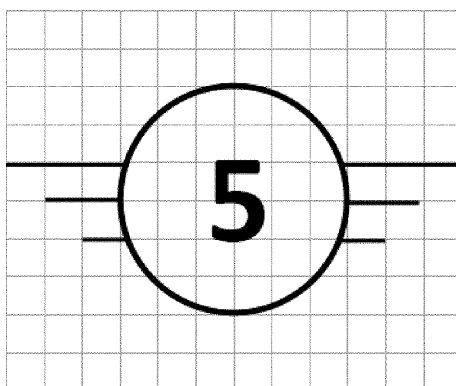
Klasa bezzałogowego statku powietrznego	MTOM m w gramach	Maksymalny poziom mocy akustycznej L_{WA} w dB		
		od dnia wejścia w życie	po upływie 2 lat od wejścia w życie	po upływie 4 lat od wejścia w życie
C1 i C2	$m < 900$	85	83	81
C2	$900 \leq m < 4000$	$85 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$	$83 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$	$81 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$

gdzie „lg” oznacza logarytm o podstawie 10.

CZĘŚĆ 16

Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C5 i akcesoriów klasy C5

SBSP klasy C5 opatruje się następującą etykietą identyfikacyjną, umieszczaną na bezzałogowym statku powietrznym:



SBSP klasy C5 musi spełniać wymogi określone w części 4, z wyjątkiem wymogów określonych w części 4 pkt 2 i 10.

Musi też dodatkowo spełniać następujące wymogi:

- 1) być statkiem powietrznym innym niż stałopłat, z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi;
- 2) jeżeli jest wyposażony w funkcję świadomości przestrzennej, spełniać wymogi części 4 pkt 10;
- 3) podczas lotu przekazywać pilotowi bezzałogowego statku powietrznego jasne i zwięzłe informacje o wysokości bezzałogowego statku powietrznego nad poziomem terenu lub punktem startu;
- 4) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, być wyposażony w tryb niskiej prędkości wybierany przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, ograniczający prędkość względem ziemi do nie więcej niż 5 m/s;
- 5) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, umożliwiać pilotowi bezzałogowego statku powietrznego zakończenie lotu bezzałogowego statku powietrznego w sposób:
 - a) niezawodny, przewidywalny i niezależny od automatycznego systemu kontroli lotu i naprowadzania; dotyczy to również aktywacji tego narzędzia;
 - b) wymuszający opadanie bezzałogowego statku powietrznego i zapobieganie jego aktywnemu przemieszczaniu się w płaszczyźnie poziomej; oraz
 - c) obejmujący środki zmniejszania efektu uderzenia bezzałogowego statku powietrznego;
- 6) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, zapewniać pilotowi bezzałogowego statku powietrznego w sposób ciągły możliwość monitorowania jakości łącza sterowania i kontroli oraz odbierać ostrzeżenie, jeżeli zachodzi prawdopodobieństwo przerwania łącza lub jego pogorszenia w stopniu zagrażającym bezpiecznemu prowadzeniu operacji, i kolejne ostrzeżenie w przypadku przerwania łącza; oraz
- 7) oprócz informacji określonych w części 4 pkt 15 lit. a), zawierać w instrukcjach producenta opis sposobu zakończenia lotu zgodnie z wymogami pkt 5.
- 8) SBSP klasy C5 może składać się z SBSP klasy C3 z zamontowanym zestawem akcesoriów, który zapewnia przekształcenie SBSP klasy C3 w SBSP klasy C5. W takim przypadku etykietę klasy C5 umieszcza się na wszystkich akcesoriach.

Zestaw akcesoriów może umożliwiać przekształcenie tylko SBSP klasy C3, który spełnia warunki określone w pkt 1 i zapewnia niezbędne dla akcesoriów interfejsy.

Zestaw akcesoriów nie obejmuje zmian w oprogramowaniu SBSP klasy C3.

Zestaw akcesoriów jest tak zaprojektowany, a wszystkie akcesoria oznakowane w taki sposób, aby zapewnić ich pełną i prawidłową instalację w SBSP klasy C3 przez operatora SBSP zgodnie z instrukcjami dostarczonymi przez producenta zestawu akcesoriów.

Zestaw akcesoriów może być wprowadzany do obrotu niezależnie od SBSP klasy C3, których przekształcenie umożliwia. W takim przypadku producent zestawu akcesoriów wprowadza do obrotu jeden zestaw montażowy, który:

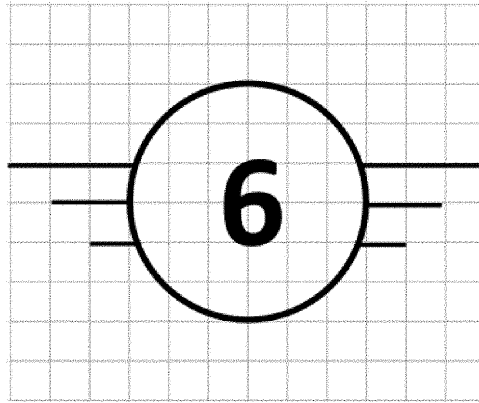
- 1) nie ma wpływu na zgodność SBSP klasy C3 z wymogami części 4;
- 2) zapewnia zgodność SBSP wyposażonych w zestaw akcesoriów ze wszystkimi dodatkowymi wymogami określonymi w niniejszej części, z wyjątkiem pkt 3 powyżej; oraz

- 3) do którego dołączono instrukcje producenta zawierające:
 - (i) wykaz wszystkich SBSP klasy C3, do których zestaw może być stosowany; oraz
 - (ii) instrukcje dotyczące instalacji i obsługi zestawu akcesoriów.

CZĘŚĆ 17

Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C6

SBSP klasy C6 opatruje się następującą etykietą identyfikacyjną, umieszczaną na bezzałogowym statku powietrznym:



SBSP klasy C6 musi spełniać wymogi określone w części 4, z wyjątkiem wymogów określonych w pkt 2, 7 i 10.

Musi też dodatkowo spełniać następujące wymogi:

- 1) jego maksymalna prędkość względem ziemi dla lotu w poziomie wynosi nie więcej niż 50 m/s;
- 2) jeżeli jest wyposażony w funkcję świadomości przestrzennej, spełniać wymogi części 4 pkt 10;
- 3) podczas lotu przekazywać pilotowi bezzałogowego statku powietrznego jasne i zwięzłe informacje o położeniu w przestrzeni bezzałogowego statku powietrznego, jego prędkości i wysokości nad poziomem terenu lub punktem startu;
- 4) zapewniać środki zapobiegania przekraczaniu przez bezzałogowy statek powietrzny pionowych i poziomych limitów programowalnej przestrzeni operacyjnej;
- 5) umożliwiać pilotowi bezzałogowego statku powietrznego zakończenie lotu bezzałogowego statku powietrznego w sposób:
 - a) niezawodny, przewidywalny i niezależny od automatycznego systemu kontroli lotu i naprowadzania oraz niezależny od środków zapobiegania przekraczaniu przez bezzałogowy statek powietrzny pionowych i poziomych limitów, zgodnie z wymogami pkt 4; dotyczy to również aktywacji tego narzędzia; oraz
 - b) wymuszający opadanie bezzałogowego statku powietrznego i zapobieganie jego aktywnemu przemieszczaniu się w płaszczyźnie poziomej;
- 6) zapewniać środki programowania toru lotu bezzałogowego statku powietrznego;
- 7) zapewniać pilotowi bezzałogowego statku powietrznego w sposób ciągły możliwość monitorowania jakości łącza sterowania i kontroli oraz odbierać ostrzeżenie, jeżeli zachodzi prawdopodobieństwo przerwania łącza lub jego pogorszenia w stopniu zagrażającym bezpiecznemu prowadzeniu operacji, i kolejne ostrzeżenie w przypadku przerwania łącza; oraz
- 8) oprócz informacji określonych w części 4 pkt 15 lit. a), zawierać w instrukcjach producenta:
 - a) opis sposobu zakończenia lotu zgodnie z wymogami pkt 5;
 - b) opis środków zapobiegania przekraczaniu przez bezzałogowy statek powietrzny pionowych i poziomych limitów przestrzeni operacyjnej oraz wielkości przestrzeni awaryjnej potrzebnej do uwzględnienia błędu oceny pozycji, czasu reakcji i zakresu manewru korekcyjnego; oraz
 - c) odległość, jaką bezzałogowy statek powietrzny najprawdopodobniej pokona po uruchomieniu środków mających na celu zakończenie lotu, określonych w pkt 5, i którą operator SBSP ma uwzględnić przy określaniu strefy buforowej dla ryzyka na ziemi.