Republica Moldova

GUVERNUL

HOTĂRÂRE Nr. HG949/2022
din 28.12.2022

cu privire la aprobarea normelor de operare a aeronavelor fără pilot la bord

Publicat : 03.03.2023 în MONITORUL OFICIAL Nr. 71-74 art. 145 Data intrării în vigoare

MODIFICAT

HG774 din 11.10.23, MO437-440/21.11.23 art. 1047; în vigoare 21.11.23

UE

În temeiul art.33 alin. (2) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă:

1) Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord, conform anexei nr. 1;

2) Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord, conform anexei nr. 2.

2. Autorizațiile eliberate operatorilor sistemelor de aeronave fără pilot la bord (UAS), certificatele de competență de pilot la distanță și declarațiile întocmite de către operatorii UAS sau documentele echivalente, eliberate până la intrarea în vigoare a prezentei hotărâri, rămân valabile pentru o perioadă de 6 luni.

3. În termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei hotărâri, Autoritatea Aeronautică Civilă va preschimba certificatele existente de competență de pilot la distanță și autorizațiile sau declarațiile operatorilor UAS sau documentele echivalente, inclusiv pe cele eliberate până la data respectivă, în conformitate cu Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord.

4. Fără a aduce atingere capitolului VIII, se permite continuarea operațiunilor UAS efectuate în cadrul organizațiilor de aeromodelism în conformitate cu normele relevante și fără deținerea unei autorizații în conformitate cu capitolul X pentru o perioadă de 6 luni de la intrarea în vigoare a Regulamentului privind normele și procedurile de operare a

aeronavelor fără pilot la bord.

5. Mecanismul de aplicare menționat în capitolul VI din Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord va intra în vigoare conform termenelor specificate în acesta.

6. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

7. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 3 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU Natalia GAVRILIȚA

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,

ministrul infrastructurii

și dezvoltării regionale Andrei Spînu

Nr. 949. Chișinău, 28 decembrie 2022.

Anexa nr. 1

la Hotărârea Guvernului nr.949/2022

REGULAMENT

privind normele și procedurile de operare

a aeronavelor fără pilot la bord

Prezentul Regulament transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/947 al Comisiei din 24 mai 2019 privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord.

Capitolul I

DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord (în continuare – *Regulament*) stabilește cerințele detaliate pentru operarea sistemelor de aeronave fără pilot la bord, precum și pentru personalul, inclusiv pentru piloții la distanță, și pentru organizațiile implicate în respectivele operațiuni.

2. Prezentul Regulament nu se aplică produselor, pieselor, dispozitivelor,

personalului și organizațiilor în cazul îndeplinirii unor activități sau servicii militare, vamale, polițienești ori altor activități sau servicii similare.

3. În sensul prezentului Regulament se utilizează următoarele noțiuni:

aeronavă fără pilot (UA) – orice aeronavă operată sau destinată să opereze în mod autonom, automat sau să fie pilotată de la distanță fără pilot la bord;

aeronavă de stat fără pilot (UA de stat) – aeronavă fără pilot, folosită pentru servicii militare, vamale sau de poliție;

aeronavă fără pilot jucărie – aeronavă fără pilot, proiectată sau destinată să fie utilizată exclusiv pentru joacă, cu masa maximă la decolare (MTOM) sub 250 de grame și rază de operare mai mică de 50 m, care nu este dotată cu:

a) senzor GNSS (sistem de navigație prin satelit);

b) mijloace tehnice de captare sau transmisiune a semnalelor audio sau video;

c) conexiune de control bidirecțională;

aeronavă fără pilot autonomă – aeronavă fără pilot, care execută toate fazele zborului în mod programat, fără a permite intervenția pilotului la distanță în conducerea zborului;

aeromodel – aparat de zbor fără pilot motorizat sau nemotorizat, care întrunește următoarele condiții cumulative:

a) este utilizat doar în scopuri sportive, recreative sau de instruire;

b) are în dotare doar echipamentul necesar zborului;

c) nu implică transportul de bunuri, animale sau persoane;

d) nu este utilizat în scopuri comerciale;

certificat de operator UAS ușor (Light UAS Operator Certificate – LUC) – certificat eliberat unui operator UAS de către Autoritatea Aeronautică Civilă, astfel cum este prevăzut în partea C din anexă;

club sau asociație de aeromodelism – organizație stabilită în mod legal cu scopul de a desfășura zboruri de agrement, demonstrații aeriene, activități sportive sau activități competiționale cu ajutorul UAS;

geovigilență – funcție care, pe baza datelor furnizate de autoritățile competente, detectează o posibilă încălcare a limitărilor spațiului aerian și avertizează piloții la distanță, astfel încât aceștia să poată lua măsuri prompte și eficace pentru a preveni încălcarea respectivă;

geografie a zborului – volumul (volumele) de spațiu aerian definit(e) sub raportul

spațiului și al timpului, în care operatorul UAS intenționează să efectueze operațiunea;

identificare directă la distanță – sistem care asigură difuzarea locală a informațiilor despre o aeronavă fără pilot la bord aflată în operare, inclusiv a însemnelor aeronavei fără pilot la bord, astfel încât respectivele informații să poată fi obținute fără acces fizic la aeronava fără pilot la bord;

introducere pe piață – prima punere la dispoziție a unui produs pe piața Republicii Moldova;

masă maximă la decolare (MTOM) – masa totală a aeronavei fără pilot la bord, inclusiv sarcina utilă și combustibilul, astfel cum este definită de producător sau de constructor, la care poate fi operată aeronava fără pilot la bord;

mărfuri periculoase – articole sau substanțe care pot prezenta un risc pentru sănătate, siguranță, bunuri sau mediu în cazul unui incident sau accident și pe care le transportă aeronavele fără pilot la bord drept sarcină utilă, printre care se numără în special:

a) explozivii (pericol de explozie în masă, pericol de detonare sau de proiectare, pericol minor de explozie, pericol major de incendiu, agenți de detonare, explozibili extrem de inerți);

b) gazele (gaz inflamabil, gaz neinflamabil, gaz otrăvitor, oxigen, pericol de inhalare);

c) lichidele inflamabile (lichide inflamabile; combustibil, păcură, benzină);

d) substanțele solide inflamabile (substanțe solide inflamabile, substanțe solide combustibile spontan, periculoase în contact cu apa);

e) agenții oxidanți și peroxizii organici;

f) substanțele toxice și infecțioase (otravă, pericol biologic);

g) substanțele radioactive;

h) substanțele corozive;

mod „urmărire” – mod de operare a unui UAS în care aeronava fără pilot la bord îl urmează în mod constant pe pilotul la distanță pe o rază predeterminată;

mulțimi – adunări în care persoanele nu se pot dispersa din cauza densității populației prezente;

noapte – perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil;

observator al unei aeronave fără pilot la bord – persoană, aflată lângă pilotul la distanță, care, prin observarea vizuală nemijlocită a aeronavelor fără pilot la bord, ajută pilotul la distanță să mențină aeronava fără pilot la bord în VLOS și să efectueze zborul în condiții de siguranță;

observator al spațiului aerian – persoană care ajută pilotul la distanță, prin scanarea vizuală nemijlocită a spațiului aerian în care operează aeronava fără pilot la bord, pentru a identifica orice potențial pericol în aer;

operator de sisteme de aeronave fără pilot la bord (operator UAS) – orice persoană fizică sau juridică care operează sau intenționează să opereze unul sau mai multe UAS;

operațiune autonomă – operațiune în cursul căreia o aeronavă fără pilot la bord operează fără ca pilotul la distanță să poată interveni;

operațiune în raza vizuală (Visual Line of Sight Operation – VLOS) – tip de operațiune UAS în care pilotul la distanță este capabil să mențină în mod nemijlocit contactul vizual continuu cu aeronava fără pilot la bord și care permite pilotului la distanță să controleze traiectoria de zbor a aeronavei fără pilot la bord în raport cu alte aeronave, persoane și obstacole pentru evitarea coliziunilor;

operațiune în afara razei vizuale (Beyond Visual Line of Sight Operation – BVLOS) – tip de operațiune UAS care nu se efectuează în VLOS;

organizație de aeromodelism – organizație înființată cu scopul de a desfășura zboruri de agrement, demonstrații aeriene, activități sportive sau activități competiționale cu ajutorul aeronavelor fără pilot (UA) aeromodel;

persoane neimplicate – persoane care nu participă la operațiunea UAS sau care nu cunosc instrucțiunile și măsurile de securitate dispuse de operatorul UAS;

pilot la distanță – persoană fizică care răspunde de desfășurarea în siguranță a zborului unei UA prin operarea comenzilor de zbor ale acesteia, fie manual, fie, atunci când aeronava fără pilot la bord zboară în mod automat, prin monitorizarea traiectoriei sale, având posibilitatea de a interveni și de a schimba traiectoria în orice moment (în continuare – pilot);

planor fără pilot la bord – aeronavă fără pilot la bord care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor. Planorul fără pilot la bord poate fi echipat cu un motor care se folosește în caz de urgență;

punere la dispoziție pe piață – orice furnizare a unui produs spre distribuire, consum sau utilizare pe piața Republicii Moldova în cursul unei activități comerciale, fie contra cost, fie gratuit;

robustețe – proprietatea măsurilor de diminuare a riscurilor rezultată din combinația dintre câștigul în materie de siguranță oferit de măsurile de diminuare a riscurilor și nivelul de asigurare și de integritate că respectivul câștig în materie de siguranță este obținut;

sarcină utilă – orice instrument, mecanism, echipament, piesă, aparat, dispozitiv auxiliar sau accesoriu, inclusiv echipament de comunicații, care este instalat în aeronavă sau atașat la aceasta, fără să fie utilizat sau destinat utilizării pentru operarea sau comanda

unei aeronave în zbor și fără să facă parte din corpul aeronavei, din motor sau din elice;

scenariu standard – tip de operațiune cu UAS din categoria „specifice”, astfel cum este definit în Reglementări aeronautice civile, pentru care s-a identificat o listă precisă de măsuri de diminuare a riscurilor, în așa fel încât Autoritatea Aeronautică Civilă să poată considera satisfăcătoare declarațiile în care operatorii declară că vor aplica măsurile de diminuare a riscurilor atunci când execută acest tip de operațiune;

serviciu de legătură C2 – serviciu de comunicații furnizat de o parte terță, care asigură comanda și controlul între aeronava fără pilot la bord și CU;

sistem de aeronavă fără pilot la bord (UAS) – aeronavă fără pilot la bord și echipamentul cu care este comandată de la distanță;

spațiu aerian controlat – spațiu aerian de dimensiuni definite, în interiorul căruia se furnizează servicii de control al traficului aerian în conformitate cu clasa spațiului aerian respectiv;

spațiu aerian necontrolat – spațiu aerian de dimensiuni definite, în interiorul căruia nu se furnizează servicii de control al traficului aerian;

spațiu aerian rezervat (zonă rezervată) – volum de spațiu aerian definit, rezervat temporar sau permanent, pentru folosirea exclusivă sau specifică, pentru diverse activități aeronautice;

stație de comandă (Command Unit – CU) – echipament sau sistem de echipamente pentru comanda la distanță a aeronavelor fără pilot la bord, care permite controlul sau monitorizarea aeronavelor fără pilot la bord în timpul oricărei faze a zborului, cu excepția infrastructurilor de sprijin pentru serviciul de legătură de comandă și control (C2);

suprafață controlată la sol – suprafață de la sol în care este operat UAS și în cadrul căreia operatorul UAS poate asigura prezența doar a persoanelor implicate;

suprafață a geografiei zborului – proiecție a geografiei zborului pe suprafața pământului;

suprafață de contingență – proiecție a volumului de contingență pe suprafața pământului;

UAS de construcție privată – UAS asamblat sau fabricat pentru uzul propriu al constructorului, cu excepția UAS asamblate din seturi de piese introduse pe piață ca kit individual gata de asamblare;

volum de contingență – volumul de spațiu aerian din afara geografiei zborului în care se aplică procedurile de urgență;

volum operațional – combinația dintre geografia zborului și volumul de contingență;

zonă cu restricții – spațiu aerian de dimensiuni stabilite în care zborul aparatelor de

zbor fără pilot (aeronavelor fără pilot) este limitat de anumite condiții;

zonă geografică UAS – porțiune de spațiu aerian stabilită de autoritatea competentă, care facilitează, restricționează sau exclude operațiunile UAS pentru a combate riscurile legate de siguranță, viața privată, protecția datelor cu caracter personal, securitate sau mediu asociate operațiunilor UAS;

zonă interzisă – spațiu aerian de dimensiuni stabilite în care zborul aparatelor de zbor fără pilot (aeronavelor fără pilot) este interzis;

zonă-tampon pentru riscuri la sol – zonă deasupra suprafeței pământului, care înconjoară volumul operațional și care este specificată pentru a reduce la minimum riscurile la adresa părților terțe aflate la suprafață în cazul în care aeronava fără pilot la bord părăsește volumul operațional.

Capitolul II

CATEGORII DE OPERAȚIUNI UAS

4. Operațiunile UAS se efectuează în categoriile „deschise”, „specifice” sau „certificate”, definite în secțiunile 1-3 din prezentul capitol, sub rezerva următoarelor condiții:

1) operațiunile UAS din categoria „deschise” nu necesită o autorizație de operare prealabilă și nici o declarație operațională din partea operatorului UAS înainte ca operațiunea să aibă loc, în conformitate cu prevederile stabilite de prezentul Regulament pentru categoria respectivă de operațiuni;

2) operațiunile UAS din categoria „specifice” necesită o autorizație de operare eliberată de Autoritatea Aeronautică Civilă conform capitolului VIII sau o autorizație obținută în conformitate cu capitolul X sau, în condițiile definite la punctul 11, o declarație care trebuie întocmită de un operator UAS;

3) operațiunile UAS din categoria „certificate” necesită certificarea UAS în temeiul Regulamentului privind sistemele de aeronave fără pilot la bord, precum și certificarea operatorului;

4) operațiunile UAS care implică survolarea teritoriului sau obiectelor teritoriului ce constituie obiective de importanță pentru securitatea națională se efectuează cu coordonarea prealabilă a instituțiilor în cauză;

5) operațiunile UAS care implică zboruri de aerofotografiere și filmare a teritoriului național necesită avizul obligatoriu al Ministerului Apărării și cel al Serviciului de Informații și Securitate;

6) operațiunile UAS din categoria „deschise”, „specifice”, „certificate” și zborurile de aerofotografiere și filmare pe teritoriile cu lățimea de 10 km de la frontiera de stat către interior, de-a lungul frontierei pe uscat și pe apele de frontieră, sunt interzise fără avizul prealabil al Poliției de Frontieră.

Secțiunea 1

Operațiuni UAS din categoria „deschise”

5. Operațiunile sunt clasificate drept operațiuni UAS din categoria „deschise” numai în următoarele cazuri:

1) UAS se încadrează într-una dintre clasele stabilite în Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord, este de construcție privată sau îndeplinește condițiile definite la capitolul XIII;

2) aeronava fără pilot la bord are o masă maximă la decolare mai mică de 25 kg;

3) pilotul la distanță se asigură că aeronava fără pilot la bord păstrează o distanță de siguranță față de oameni și că nu zboară pe deasupra mulțimilor;

4) pilotul la distanță menține aeronava fără pilot la bord în permanență în VLOS, cu excepția cazului în care zboară în modul „urmărire” sau în care se utilizează un observator de aeronave fără pilot la bord, astfel cum este stabilit în partea A din anexă;

5) în timpul zborului, aeronava fără pilot la bord este menținută la maximum 120 m față de cel mai apropiat punct al suprafeței pământului, cu excepția cazului în care survolează un obstacol, astfel cum este stabilit în partea A din anexă;

6) în timpul zborului, aeronava fără pilot la bord nu transportă mărfuri periculoase și nu lansează niciun material sau obiect;

7) planificarea zborului și furnizarea datelor prin intermediul platformei online puse la dispoziție de către AAC.

6. Operațiunile UAS din categoria „deschise” se împart în trei subcategorii (A1, A2 și A3), în conformitate cu cerințele stabilite în anexă.

Secțiunea a 2-a

Operațiuni din categoria „specifice”

7. Cu excepția cazurilor prevăzute în secțiunea 1 sau în anexă (operațiuni din categoria „deschise”), un operator UAS este obligat să obțină o autorizație de operare în temeiul capitolului VIII de la Autoritatea Aeronautică Civilă, corespunzător categoriei în care se încadrează.

8. La solicitarea autorizației de operare în temeiul prevederilor capitolului VIII, operatorul efectuează o evaluare a riscurilor în conformitate cu cerințele stabilite în capitolul VI și o depune împreună cu cererea, alături de o serie de măsuri corespunzătoare de diminuare a riscurilor.

9. În conformitate cu punctul UAS.SPEC.040 prevăzut în partea B din anexă, Autoritatea Aeronautică Civilă eliberează o autorizație de operare în cazul în care consideră că riscurile operaționale sunt diminuate în mod corespunzător în conformitate cu cerințele

stabilite în capitolul VII.

10. Autoritatea Aeronautică Civilă stabilește dacă autorizația de operare se referă la:

1) aprobarea unei singure operațiuni sau a mai multe operațiuni cu indicarea momentului și/sau a locului (locurilor) efectuării acestora. Autorizația de operare include lista asociată a măsurilor minim acceptabile de diminuare a riscurilor;

2) aprobarea unui LUC, în conformitate cu partea C din anexă.

11. În cazul în care operatorul UAS depune o declarație la Autoritatea Aeronautică Civilă în conformitate cu punctul UAS.SPEC.020 prevăzut în partea B din anexă pentru o operațiune care urmează un scenariu standard, astfel cum este definit în cerințele tehnice, mijloacele acceptabile de conformitate și materialele de îndrumare corespunzătoare, nu este necesar ca operatorul UAS în cauză să obțină o autorizație de operare în conformitate cu punctele 7-10 și se aplică procedura prevăzută la punctul 38. Operatorul UAS trebuie să utilizeze declarația operațională menționată în cerințele tehnice aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă.

12. Nu este necesară deținerea unei autorizații de operare sau depunerea unei declarații în cazul:

1) operatorilor UAS care dețin un LUC cu privilegiile corespunzătoare în conformitate cu punctul UAS.LUC.060 din anexă;

2) operațiunilor efectuate în cadrul organizațiilor de aeromodelism care au primit o autorizație în conformitate cu cerințele stabilite în capitolul X.

Secțiunea a 3-a

Operațiuni din categoria „certificate”

13. Operațiunile sunt clasificate drept operațiuni UAS din categoria „certificate” numai în cazul în care se îndeplinesc următoarele cerințe:

1) UAS este certificat în temeiul Regulamentului privind sistemele de aeronave fără pilot la bord;

2) operațiunea se desfășoară în oricare dintre următoarele condiții:

a) deasupra mulțimilor;

b) presupune transportul de persoane;

c) presupune transportul de mărfuri periculoase, ceea ce poate genera un risc ridicat pentru terți în caz de accident;

d) în spațiul aerian controlat, fără rezervarea spațiului aerian;

e) în cazul zborurilor internaționale sau transfrontaliere;

f) a depus un plan de zbor la furnizorul autorizat de servicii de navigație aeriană.

14. Operațiunile UAS sunt clasificate drept operațiuni UAS din categoria „certificate” în cazul în care Autoritatea Aeronautică Civilă, pe baza evaluării riscurilor prevăzute în capitolul VI, consideră că riscul operațiunii nu poate fi redus în mod corespunzător fără certificarea UAS și a operatorului UAS și, după caz, fără ca pilotul la distanță să dețină o licență.

Capitolul III

NORMELE ȘI PROCEDURILE

DE OPERARE A UAS

15. Operațiunile UAS din categoria „deschise” respectă limitările operaționale stabilite în partea A din anexă.

16. Operațiunile UAS din categoria „specifice” respectă limitările operaționale stabilite în autorizația de operare menționată în capitolul VII sau în autorizația menționată în capitolul X sau într-un scenariu standard definit în Reglementările aeronautice civile aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă, conform declarației operatorului UAS.

17. Prevederile stabilite la punctul 16 nu se aplică în cazul în care operatorul UAS deține un LUC cu împuternicirile corespunzătoare.

18. Operațiunile UAS din categoria „specifice” fac obiectul cerințelor operaționale aplicabile prevăzute în Cerințele tehnice de stabilire a regulilor aerului, iar cele din categoria „certificate” fac obiectul cerințelor operaționale aplicabile prevăzute în Cerințele tehnice de stabilire a regulilor aerului și în Regulamentul privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă.

Capitolul IV

NORME ȘI PROCEDURI ÎN MATERIE

DE COMPETENȚĂ A PILOȚILOR LA DISTANȚĂ

19. Piloții la distanță care operează UAS din categoria „deschise” respectă cerințele în materie de competență stabilite în partea A din anexă.

20. Piloții la distanță care operează UAS din categoria „specifice” respectă cerințele în materie de competență stabilite în autorizația de operare de către Autoritatea Aeronautică Civilă sau în scenariul standard definit în Reglementările aeronautice civile sau astfel cum sunt definite în LUC și dispun de cel puțin următoarele competențe:

1) capacitatea de a aplica proceduri operaționale (proceduri normale și de urgență, planificarea zborurilor, inspecții înainte și după zbor);

2) capacitatea de a întreține comunicațiile aeronautice de bază;

3) gestionarea automatizării și a traiectoriei de zbor a aeronavei fără pilot la bord;

4) capacitatea de soluționare a problemelor, de a lua decizii, și de autogestionare;

5) gestionarea sarcinilor de lucru;

6) coordonarea sau delegarea, după caz.

21. Piloții la distanță care efectuează operațiuni în cadrul unor cluburi sau asociații de aeromodelism respectă cerințele minime în materie de competență definite în autorizația acordată în conformitate cu prevederile stabilite în capitolul X.

Capitolul V

VÂRSTA MINIMĂ A PILOȚILOR LA DISTANȚĂ

22. Vârsta minimă a piloților la distanță care operează un UAS, cu excepția celor care operează zboruri în categoria „deschisă” conform prevederilor punctului 23 subpunctele 1) și 2), este de 16 ani.

23. Nu se prevede o vârstă minimă a piloților la distanță, cu condiția însoțirii pilotului la distanță de o persoană responsabilă, pentru următoarele situații:

1) atunci când operează, în subcategoria A1 specificată în partea A din anexă, un UAS din clasa C0 definit în Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord sau care este o jucărie conform Hotărârii Guvernului nr. 808/2015 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind siguranța jucăriilor;

2) în cazul UAS de construcție privată cu o masă maximă la decolare mai mică de 250 g;

3) atunci când efectuează operațiuni sub supravegherea directă a unui pilot la distanță care respectă prevederile stabilite la punctul 19.

24. Vârsta minimă stabilită la punctul 22 poate fi redusă, în condițiile supravegherii de către o persoană responsabilă, urmând o abordare bazată pe riscuri care ia în considerare riscurile specifice asociate operațiunilor:

1) cu până la patru ani – în cazul piloților la distanță care operează în categoria „deschise”;

2) cu până la doi ani – în cazul piloților la distanță care operează în categoria „specifice”.

25. Indiferent de vârsta minimă pentru piloții la distanță, respectivii piloți la distanță sunt autorizați să opereze UA numai în condițiile stabilite de prezentul Regulament.

26. Stabilirea vârstei minime diferite pentru piloții la distanță care efectuează operațiuni în cadrul unor cluburi sau asociații de aeromodelism este stabilită de Autoritatea Aeronautică Civilă pe baza autorizației eliberate în conformitate cu prevederile capitolului

X.

Capitolul VI

NORME ȘI PROCEDURI ÎN MATERIE DE NAVIGABILITATE A UAS ȘI NORME APLICABILE DERULĂRII UNEI EVALUĂRI A RISCURILOR OPERAȚIONALE (PENTRU CATEGORIA „SPECIFICĂ” ȘI „CERTIFICATĂ”)

27. Cu excepția cazului în care sunt de construcție privată sau sunt utilizate pentru operațiunile menționate în capitolul X (aeromodele) sau cu excepția cazului în care îndeplinesc condițiile definite în capitolul XIII (categoria deschisă), UA utilizate în operațiunile prevăzute în prezentul Regulament respectă cerințele și procedurile în materie de navigabilitate.

28. O evaluare a riscurilor operaționale:

1) descrie caracteristicile operațiunii UAS;

2) propune obiective adecvate de siguranță operațională;

3) identifică riscurile la sol și în aer asociate operațiunii, având în vedere următoarele:

a) măsura în care activitatea ar putea pune în pericol părți terțe sau bunuri materiale de la sol;

b) complexitatea, performanțele și caracteristicile operaționale ale aeronavei folosite;

c) scopul zborului, tipul de UAS, probabilitatea de coliziune cu alte aeronave și clasa de spațiu aerian utilizat;

d) tipul, amploarea și complexitatea operațiunii sau a activității UAS, inclusiv, după caz, volumul și tipul de trafic gestionat de organizația sau persoana responsabilă;

e) măsura în care persoanele care intră sub incidența riscurilor asociate operațiunii UAS pot să evalueze și să controleze respectivele riscuri;

4) identifică o gamă de măsuri posibile de diminuare a riscurilor;

5) stabilește nivelul necesar de robustețe al măsurilor de diminuare a riscurilor selectate, astfel încât operațiunea să poată fi desfășurată în condiții de siguranță.

29. Descrierea operațiunii UAS include cel puțin următoarele:

1) natura activităților desfășurate;

2) mediul operațional și zona geografică ale operațiunii avute în vedere, în special

populația survolată, orografia, tipurile de spațiu aerian și volumul de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea, precum și volumul de spațiu aerian păstrat ca marjă de risc necesară, inclusiv cerințele operaționale pentru zonele geografice;

3) complexitatea operațiunii, în special planificarea și execuția, competențele, experiența și componența personalului și mijloacele tehnice necesare care sunt prevăzute pentru desfășurarea operațiunii;

4) caracteristicile tehnice ale UAS, inclusiv performanța acestuia în raport cu condițiile operațiunii planificate și, după caz, numărul său de înmatriculare;

5) competența personalului de a efectua operațiunea, inclusiv componența, rolul, responsabilitățile, pregătirea și experiența recentă a acestuia;

6) încadrarea în limitările tehnice specificate de producătorul UA.

30. Evaluarea propune un nivel acceptabil de siguranță care este echivalent cu nivelul de siguranță din domeniul activităților de aviație cu pilot la bord, având în vedere caracteristicile specifice ale operării UAS.

31. Identificarea riscurilor include determinarea tuturor celor de mai jos:

1) riscul la sol nediminuat al operațiunii, ținându-se seama de tipul de operațiune și de condițiile în care se desfășoară operațiunea, incluzând cel puțin următoarele criterii:

a) VLOS sau BVLOS;

b) densitatea populației din zonele survolate;

c) zborul deasupra mulțimilor;

d) caracteristicile dimensionale ale aeronavei fără pilot la bord;

2) riscul în aer nediminuat al operațiunii, ținându-se seama de toate cele de mai jos:

a) volumul exact de spațiu aerian în care va avea loc operațiunea, mărit cu volumul de spațiu aerian necesar pentru procedurile de urgență;

b) clasa de spațiu aerian;

c) impactul asupra altor tipuri de trafic aerian și de management al traficului aerian (ATM), în special:

(i) altitudinea la care se derulează operațiunea;

(ii) dacă spațiul aerian este controlat sau necontrolat;

(iii) dacă mediul este cel al unui aerodrom sau în afara unui aerodrom;

(iv) dacă spațiul aerian este deasupra mediului urban sau rural;

(v) separarea față de alte tipuri de trafic.

32. Identificarea posibilelor măsuri de diminuare a riscurilor necesare pentru atingerea nivelului-țintă de siguranță propus ia în considerare următoarele posibilități:

1) măsurile de izolare a persoanelor de la sol;

2) limitările operaționale strategice aplicabile operațiunii UAS, în special:

a) restricționarea volumelor geografice în care se desfășoară operațiunea;

b) restricționarea duratei sau a programării slotului orar în care are loc operațiunea;

3) diminuarea strategică a riscurilor cu ajutorul unor reguli de zbor comune sau al unei structuri și al unor servicii comune pentru spațiul aerian;

4) capacitatea de a face față eventualelor condiții nefavorabile de operare;

5) factorii de organizare, cum ar fi procedurile operaționale și de întreținere elaborate de operatorul UAS și procedurile de întreținere conforme cu manualul de utilizare al producătorului;

6) nivelul de competență și de expertiză al personalului implicat în siguranța zborului;

7) riscul de eroare umană în aplicarea procedurilor operaționale;

8) caracteristicile de proiectare și performanța UAS, în special:

a) disponibilitatea mijloacelor de diminuare a riscurilor de coliziune;

b) disponibilitatea sistemelor de limitare a energiei la impact sau a frangibilității aeronavelor fără pilot la bord;

c) proiectarea UAS la standarde recunoscute și proiectarea pentru funcționare în caz de avarie.

33. Robustețea măsurilor propuse de diminuare a riscurilor este evaluată pentru a se stabili dacă acestea sunt proporționale cu obiectivele de siguranță și cu riscurile operațiunii avute în vedere, în special pentru a se asigura siguranța fiecărei etape a operațiunii.

Capitolul VII

AUTORIZAREA OPERAȚIUNILOR

DIN CATEGORIA „SPECIFICE”

34. Autoritatea Aeronautică Civilă analizează evaluarea riscurilor și robustețea măsurilor de diminuare pe care le propune operatorul UAS pentru a menține siguranța operațiunii UAS în toate fazele de zbor.

35. Autoritatea Aeronautică Civilă acordă o autorizație de operare atunci când

concluzia evaluării este că:

1) obiectivele de siguranță operațională țin seama de riscurile operațiunii;

2) mixul de măsuri de diminuare prevăzute în raport cu condițiile operaționale de executare a operațiunilor, competența personalului implicat și caracteristicile tehnice ale aeronavei fără pilot la bord sunt adecvate și suficient de robuste pentru a menține operarea în condiții de siguranță, având în vedere riscurile identificate la sol și în aer;

3) operatorul UAS a depus o declarație prin care confirmă că operațiunea avută în vedere respectă cerințele tipului respectiv de operațiuni, în special în ceea ce privește respectarea vieții private, protecția datelor, răspunderea, asigurările, securitatea și protecția mediului înconjurător;

4) operatorul UA a prezentat Autorității Aeronautice Civile setul complet de documente, respectiv planificarea zborului, evaluarea riscurilor și furnizarea datelor prin intermediul platformei online puse la dispoziție de către Autoritatea Aeronautică Civilă, conform cerințelor stabilite de prezentul Regulament.

36. În cazul în care operațiunea nu este considerată suficient de sigură, Autoritatea Aeronautică Civilă informează solicitantul în consecință, indicându-i motivele refuzului său de a elibera autorizația de operare.

37. Autorizația de operare acordată de Autoritatea Aeronautică Civilă detaliază:

1) sfera autorizației;

2) condițiile „specifice” care se aplică:

a) operațiunii UAS și limitărilor operaționale;

b) nivelului de competență necesar al operatorului UAS și, după caz, al piloților la distanță;

c) conformității UAS, inclusiv certificării UAS, dacă este cazul necesar tipului dat de operațiuni;

3) următoarele informații:

a) numărul de înregistrare al operatorului UAS și caracteristicile tehnice ale UAS;

b) o trimitere la evaluarea riscurilor operaționale realizată de operatorul UAS;

c) condițiile operațiunii;

d) măsurile suplimentare de diminuare a riscurilor pe care trebuie să le aplice operatorul UAS;

e) locul (locurile) în care operațiunea este autorizată să aibă loc;

f) în caz de necesitate, indicarea situațiilor nonstandard când este necesară

raportarea evenimentelor sau indecentelor, dacă acest lucru nu face obiectul Regulamentului privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă.

38. La primirea declarației menționate la punctul 11 (scenariu standard), Autoritatea Aeronautică Civilă:

1) verifică dacă aceasta conține toate elementele prevăzute la punctul UAS.SPEC.020 subpunctul 2 din anexă;

2) în caz afirmativ, transmite operatorului UAS o confirmare de primire a unei declarații complete fără întârzieri nejustificate, astfel încât operatorul să poată începe operațiunea.

Capitolul VIII

ÎNREGISTRAREA OPERATORILOR UAS

ȘI ÎNMATRICULAREA UAS CERTIFICATE

39. Autoritatea Aeronautică Civilă instituie și menține sisteme de înmatriculare și de înregistrare exacte pentru UAS al căror proiect face obiectul certificării și pentru operatorii UAS a căror activitate poate prezenta un risc la adresa siguranței, a securității și a protecției vieții private, a datelor cu caracter personal sau a mediului înconjurător.

40. Sistemele de înregistrare a operatorilor UAS prevăd câmpurile necesare pentru introducerea și schimbul următoarelor informații:

1) numele complet și data nașterii – în cazul persoanelor fizice, precum și numele și numărul de identificare – în cazul persoanelor juridice;

2) adresa operatorilor UAS;

3) adresa de e-mail și numărul de telefon ale acestora;

4) un număr de poliță de asigurare pentru UAS și termenul de valabilitate al acesteia;

5) confirmarea de către persoanele juridice a următoarei declarații: „Toți membrii personalului direct implicați în operațiuni sunt competenți să își îndeplinească sarcinile, iar UAS va fi operat numai de către piloți la distanță cu un nivel adecvat de competență”;

6) autorizațiile de operare și LUC deținute, precum și declarațiile urmate de o confirmare conform punctului 38 subpunctul 2).

41. Sistemele de înmatriculare a aeronavelor fără pilot la bord al căror proiect face obiectul certificării prevăd câmpurile necesare pentru introducerea și schimbul următoarelor informații:

1) numele producătorului;

2) numărul de fabricație al aeronavei fără pilot la bord, atribuit de producător;

3) numărul de serie al aeronavei fără pilot la bord;

4) numele complet, adresa, adresa de e-mail și numărul de telefon al persoanei fizice sau juridice sub al cărei nume este înmatriculată aeronava fără pilot la bord.

42. Autoritatea Aeronautică Civilă asigură că sistemele de înmatriculare și de înregistrare sunt digitale și interoperabile și că permit accesul reciproc și schimbul de informații cu autoritățile publice de resort, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

43. Operatorii UAS au obligația de a se înregistra:

1) atunci când operează, în categoria „deschise”, oricare dintre următoarele aeronave fără pilot la bord:

a) cu o MTOM mai mare sau egală cu 250 g sau care, în caz de impact, pot imprima unei persoane o energie cinetică de peste 80 jouli (Ec=mv2/2, din care Ec se măsoară în jouli, iar masa și viteza maximă sunt indicate de producător în manualul aeronavei);

b) echipate cu un senzor capabil să colecteze date cu caracter personal, cu excepția cazului în care acestea sunt din categoria jucăriilor conform Hotărârii Guvernului nr. 808/2015 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind siguranța jucăriilor;

2) atunci când operează, în categoria „specifice”, o aeronavă fără pilot la bord cu orice masă.

44. Operatorii UAS persoane fizice sau persoane juridice au obligația de a se înregistra la Autoritatea Aeronautică Civilă și de a se asigura că informațiile înregistrate despre ei sunt corecte.

45. Autoritatea Aeronautică Civilă emite un număr digital unic de înregistrare și de înmatriculare pentru operatorii UAS și pentru UAS a căror înregistrare și înmatriculare este obligatorie, permițând identificarea lor individuală.

46. Numărul de înregistrare pentru operatorii UAS se stabilește pe baza unor standarde care permit interoperabilitatea sistemelor de înregistrare.

47. Proprietarul unei aeronave fără pilot la bord al cărei proiect face obiectul certificării are obligația de a înmatricula respectiva aeronavă fără pilot la bord.

48. Însemnele de naționalitate și de înmatriculare ale unei aeronave fără pilot la bord se stabilesc în conformitate cu Procedura de înmatriculare a aeronavelor civile fără pilot la bord aprobată de Autoritatea Aeronautică Civilă. O aeronavă fără pilot la bord nu poate fi înmatriculată în mai mult de un stat în același timp.

49. Operatorii UAS trebuie să afișeze numărul de înmatriculare pe toate aeronavele fără pilot la bord care îndeplinesc condițiile descrise la punctul 43.

Capitolul IX

CONDIȚII OPERAȚIONALE PENTRU ZONELE

GEOGRAFICE UAS

50. Atunci când definesc zonele geografice UAS din motive de siguranță, de securitate, de protecție a vieții private sau de mediu, Autoritatea Aeronautică Civilă este în drept:

1) să interzică o parte sau totalitatea operațiunilor UAS, să impună condiții speciale în cazul unora sau al tuturor operațiunilor UAS sau să impună autorizarea prealabilă a zborului pentru o parte sau pentru totalitatea operațiunilor UAS;

2) să supună operațiunile UAS unor standarde de mediu specificate;

3) să permită numai accesul anumitor clase de UAS;

4) să permită numai accesul UAS care au anumite caracteristici tehnice, în special sisteme de identificare la distanță sau sisteme de geovigilență.

51. Pe baza unei evaluări a riscurilor efectuate de Autoritatea Aeronautică Civilă pot fi desemnate anumite zone geografice în care operațiunile UAS sunt exceptate de la una sau mai multe dintre cerințele categoriei „deschise”.

52. În cazul în care, în temeiul punctelor 50 și 51, sunt definite zone geografice UAS în scopul geovigilenței, Autoritatea Aeronautică Civilă se asigură că informațiile referitoare la zonele geografice UAS, inclusiv perioada de valabilitate a acestora, sunt puse la dispoziția publicului și autorităților vizate într-un format digital unic comun.

Capitolul X

OPERAȚIUNI UAS EFECTUATE ÎN CADRUL

ORGANIZAȚIILOR DE AEROMODELISM

53. La cererea unei organizații de aeromodelism, a unui club sau a unei asociații, Autoritatea Aeronautică Civilă eliberează o autorizație de operațiuni UAS în cadrul organizației de aeromodelism.

54. Autorizația menționată la punctul 53 se eliberează în conformitate cu oricare dintre următoarele:

1) normele relevante aferente tipului de organizație;

2) procedurile consacrate, structura organizațională și sistemul de management al organizației, asigurându-se că:

a) există sistem de informare a piloților la distanță care efectuează operațiuni în cadrul organizațiilor de aeromodelism cu privire la condițiile și limitările definite în

autorizația eliberată de Autoritatea Aeronautică Civilă;

b) organizația de aeromodelism se asigură că toți piloții la distanță din cadrul organizației operează UAS în conformitate cu autorizația emisă de Autoritatea Aeronautică Civilă;

c) organizația de aeromodelism ia măsuri corespunzătoare atunci când i se aduce la cunoștință că un pilot la distanță care efectuează operațiuni în cadrul organizației de aeromodelism nu respectă condițiile și limitările definite în autorizație și, dacă este necesar, informează Autoritatea Aeronautică Civilă;

d) la cererea Autorității Aeronautice Civile, organizația de aeromodelism furnizează documentația necesară pentru supraveghere și monitorizare.

55. Autorizația menționată în prezentul capitol stabilește condițiile în care pot fi efectuate operațiuni în cadrul organizației de aeromodelism și se limitează la condițiile în care este eliberată.

56. Autoritatea Aeronautică Civilă poate permite organizației de aeromodelism să își înregistreze membrii în sistemele de înregistrare instituite în conformitate cu capitolul XII în numele acestora. În caz contrar, membrii cluburilor și asociațiilor de aeromodelism au obligația de a se înregistra ei înșiși în conformitate cu capitolul XII.

Capitolul XI

SARCINILE AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE

57. Autoritatea Aeronautică Civilă este responsabilă de:

1) aplicarea prezentului Regulament;

2) eliberarea, suspendarea sau revocarea certificatelor operatorilor UAS și a licențelor piloților la distanță care operează în categoria de operațiuni UAS „certificate”;

3) eliberarea, pentru piloții la distanță, a unei dovezi a susținerii unui examen teoretic online în conformitate cu punctele UAS.OPEN.020 și UAS.OPEN.040 din anexă, precum și eliberarea, modificarea, suspendarea, limitarea sau revocarea certificatelor de competență ale piloților la distanță în conformitate cu punctul UAS.OPEN.030 din anexă;

4) eliberarea, modificarea, suspendarea, limitarea sau revocarea autorizațiilor de operare și a LUC, precum și verificarea caracterului complet al declarațiilor care sunt necesare pentru a efectua operațiuni UAS din categoria „specifice”;

5) păstrarea documentelor, a înregistrărilor și a rapoartelor legate de autorizațiile de operare a UAS, declarațiile, certificatele de competență ale piloților la distanță și LUC;

6) punerea la dispoziție, într-un format digital unic comun, a informațiilor referitoare la zonele geografice UAS identificate în spațiul aerian al Republicii Moldova;

7) emiterea unei confirmări de primire a unei declarații complete în conformitate cu

punctul 38 subpunctul 2);

8) dezvoltarea unui sistem de supraveghere bazat pe riscuri pentru:

a) operatorii UAS care au depus o declarație sau care dețin o autorizație de operare sau un LUC;

b) organizațiile de aeromodelism care dețin o autorizație menționată în capitolul XI;

c) supravegherea UAS/UA;

9) pentru alte operațiuni decât cele din categoria „deschise”, întocmirea planificării auditurilor pe baza profilului de risc, a nivelului de conformare și a performanței în materie de siguranță ale operatorilor UAS care au depus o declarație sau care dețin un certificat eliberat de Autoritatea Aeronautică Civilă;

10) pentru alte operațiuni decât cele din categoria „deschise”, efectuarea de inspecții în ceea ce privește operatorii UAS care au depus o declarație sau dețin un certificat eliberat de Autoritatea Aeronautică Civilă, precum și asigurarea conformării cu prezentul Regulament a operatorilor UAS și a piloților la distanță;

11) punerea în aplicare a unui sistem de detectare și de examinare a incidentelor de neconformitate care sunt imputabile operatorilor UAS ce desfășoară operațiuni în categoriile „deschise” sau „specifice” și care au fost raportate în conformitate cu punctul 59, în comun cu Ministerul Afacerilor Interne și autoritățile publice locale corespunzătoare;

12) furnizarea de informații și îndrumări, adresate operatoriilor UAS, care promovează siguranța operațiunilor UAS;

13) instituirea și menținerea de sisteme de înmatriculare și de înregistrare pentru UAS al căror proiect face obiectul certificării și, respectiv, pentru operatorii UAS a căror activitate poate prezenta un risc la adresa siguranței, a securității și a protecției vieții private, a datelor cu caracter personal sau a mediului înconjurător.

Capitolul XII

INFORMAȚII ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ

58. Autoritatea Aeronautică Civilă cooperează cu autoritățile competente din domeniul supravegherii pieței în privința subiectelor care țin de siguranță și stabilesc proceduri pentru schimbul eficient de informații în materie de siguranță.

59. Fiecare operator UAS raportează Autorității Aeronautice Civile orice eveniment legat de siguranță și face schimb de informații cu privire la UAS pe care le deține în conformitate cu Regulamentul privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă.

60. La primirea oricăreia dintre informațiile menționate la punctele 58 sau 59, Autoritatea Aeronautică Civilă ia măsurile necesare pentru a soluționa orice problemă de siguranță pe baza celor mai bune dovezi și analize disponibile, ținând cont de

interdependențele dintre diferitele domenii ale siguranței aviației, și dintre siguranța aviației, securitatea cibernetică și alte domenii tehnice ale reglementării aeronautice.

61. În cazul în care ia măsuri în conformitate cu punctul 60, Autoritatea Aeronautică Civilă notifică imediat toate părțile interesate și organizațiile care trebuie să se conformeze măsurilor respective.

Capitolul XIII

DISPOZIȚII SPECIALE REFERITOARE LA UTILIZAREA ANUMITOR UAS ÎN CATEGORIA „DESCHISE”

62. Se permite în continuare operarea tipurilor de UAS care nu sunt conforme cu Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord și care nu sunt de construcție privată, în condițiile specificate la punctul 63.

63. UAS care au fost introduse pe piață înainte de 1 ianuarie 2024:

1) în subcategoria A1, astfel cum este definită în partea A din anexă, cu condiția ca aeronava fără pilot la bord să aibă o masă maximă la decolare mai mică de 250 g, inclusiv sarcina sa utilă;

2) în subcategoria A3, astfel cum este definită în partea A din anexă, cu condiția ca aeronava fără pilot la bord să aibă o masă maximă la decolare mai mică de 25 kg, inclusiv combustibilul și sarcina sa utilă.

Anexă

la Regulamentul privind normele și

procedurile de operare a aeronavelor fără pilot

OPERAȚIUNI UAS DIN CATEGORIILE „DESCHISE” ȘI „SPECIFICE” PARTEA A OPERAȚIUNI UAS DIN CATEGORIA „DESCHISE”

UAS.OPEN.010

Dispoziții generale

1. Categoria operațiunilor „deschise” ale UAS este împărțită în trei subcategorii – A1, A2 și A3, pe baza unor limitări operaționale, a unor cerințe aplicabile pilotului la distanță și a cerințelor tehnice aplicabile UAS.

2. În cazul în care operațiunea UAS presupune zborul aeronavei fără pilot la bord cu pornire de la o ridicătură naturală a terenului sau pe deasupra unui teren cu ridicături

naturale, aeronava fără pilot la bord trebuie menținută la o distanță de până la 120 m față de cel mai apropiat punct de pe suprafața pământului. Măsurarea distanțelor trebuie adaptă în funcție de caracteristicile geografice ale reliefului, cum ar fi câmpiile, dealurile, podișurile.

3. Atunci când o aeronavă fără pilot la bord este operată în limita unei distanțe orizontale de 50 m față de un obstacol artificial cu o înălțime mai mare de 105 m, la cererea entității care răspunde de respectivul obstacol, înălțimea maximă a operațiunii UAS poate fi mărită cu până la 15 m peste înălțimea obstacolului.

4. Prin derogare de la subpunctul 2, planoarele fără pilot la bord cu o MTOM, inclusiv sarcina utilă, mai mică de 10 kg pot fi operate la o distanță de peste 120 m față de cel mai apropiat punct al suprafeței pământului, cu condiția ca planorul fără pilot la bord să nu fie pilotat niciodată la mai mult de 120 m înălțime față de pilotul la distanță.

UAS.OPEN.020 Operațiuni UAS din subcategoria A1

Operațiunile UAS din subcategoria A1 trebuie să întrunească toate condițiile enumerate în continuare:

1. în cazul aeronavelor fără pilot la bord menționate la subpunctul 5 litera (d), trebuie să se desfășoare astfel încât pilotul la distanță să nu opereze aeronava fără pilot la bord deasupra mulțimilor și să anticipeze că nu o va pilota deasupra niciunei persoane neimplicate în operațiune. În cazul zborului neprevăzut deasupra unor persoane neimplicate, pilotul la distanță trebuie să reducă cât mai mult posibil timpul în care aeronava fără pilot la bord zboară deasupra respectivelor persoane;

2. în cazul unei aeronave fără pilot la bord menționate la subpunctul 5 literele (a), (b) și (c), trebuie să se desfășoare astfel încât pilotul la distanță al aeronavei fără pilot la bord să poată pilota UAS deasupra persoanelor neimplicate, dar să nu îl piloteze niciodată deasupra mulțimilor;

3. prin derogare de la capitolul II secțiunea 1 punctul 5 subpunctul 4 din Regulament, atunci când este activat modul „urmărire”, trebuie să se desfășoare până la maximum 50 m distanță față de pilotul la distanță;

4. să fie executate de un pilot la distanță:

(a) este familiarizat cu manualul de utilizare furnizat de producătorul UAS;

(b) în cazul unei aeronave fără pilot la bord din clasa C1, astfel cum este definită în partea 2 din anexa la Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord, care a finalizat un curs de pregătire online în urma căruia a promovat un examen teoretic online organizat de Autoritatea Aeronautică Civilă sau de o entitate desemnată de aceasta obținând cel puțin 75 % din punctajul total. Examenul cuprinde 40 de întrebări cu variante multiple de răspuns repartizate în mod corespunzător pe următoarele subiecte:

(i) siguranță aeriană;

(ii) restricții de spațiu aerian;

(iii) reglementare aeronautică;

(iv) limitele performanțelor umane;

(v) proceduri operaționale;

(vi) cunoașterea generală a UAS;

(vii) protecția datelor și a vieții private;

(viii) asigurări;

(ix) securitate;

5. să fie efectuate cu o aeronavă fără pilot la bord care:

(a) are o MTOM, inclusiv sarcina utilă, mai mică de 250 g și o viteză maximă de exploatare mai mică de 19 m/s, în cazul unui UAS de construcție privată; sau

(b) îndeplinește cerințele definite la punctul 62 subpunctul 1 din Regulament;

(c) este marcată ca aparținând clasei C0 și îndeplinește cerințele clasei respective, astfel cum sunt definite în partea 1 din anexa la Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord; sau

(d) este marcată ca aparținând clasei C1, îndeplinește cerințele clasei respective, astfel cum sunt definite în partea 2 din anexa la Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord, și este operată cu sistemele de identificare directă la distanță și cu funcția de geovigilență activate și actualizate.

UAS.OPEN.030 Operațiuni UAS din subcategoria A2

Operațiunile UAS din subcategoria A2 trebuie să întrunească toate condițiile enumerate în continuare:

1. să se desfășoare astfel încât aeronava fără pilot la bord să nu zboare deasupra persoanelor neimplicate, iar operațiunile UAS să aibă loc la o distanță orizontală de siguranță de cel puțin 30 m față de acestea; pilotul la distanță poate reduce distanța orizontală de siguranță până la minim UM 5 m față de persoanele neimplicate atunci când operează o aeronavă fără pilot la bord cu modul viteză redusă activat și după ce evaluează situația în ceea ce privește:

(a) condițiile meteorologice;

(b) performanțele aeronavei fără pilot la bord;

(c) segregarea zonei survolate;

2. să fie executate de un pilot la distanță, care este familiarizat cu manualul

utilizatorului furnizat de producătorul UAS și care deține un certificat de competență de pilot la distanță eliberat de Autoritatea Aeronautică Civilă. Respectivul certificat se obține după întrunirea tuturor condițiilor enumerate mai jos în ordinea indicată:

(a) finalizarea unui curs de pregătire online și promovarea unui examen teoretic online în conformitate cu punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 4 litera (b);

(b) finalizarea unei pregătiri practice autodidactice în condițiile de operare pentru subcategoria A3 prevăzute la punctul UAS.OPEN.040 subpunctele 1 și 2;

(c) declararea finalizării unei pregătiri practice autodidactice definite la litera (b) și promovarea unui examen teoretic suplimentar organizat de Autoritatea Aeronautică Civilă. Examenul cuprinde cel puțin 30 de întrebări cu variante multiple de răspuns menite să evalueze cunoștințele pilotului la distanță cu privire la măsurile tehnice și operaționale de diminuare a riscurilor la sol, repartizate în mod corespunzător pe următoarele subiecte:

(i) meteorologie;

(ii) performanța de zbor a UAS;

(iii) măsuri tehnice și operaționale de diminuare a riscurilor la sol;

3. să fie executate cu o aeronavă fără pilot la bord care este marcată ca aparținând clasei C2, îndeplinește cerințele clasei respective, astfel cum sunt definite în partea 3 din anexa la Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord, și este operată cu sistemele de identificare directă la distanță și de geovigilență activate și actualizate.

UAS.OPEN.040 Operațiuni UAS din subcategoria A3

Operațiunile UAS din subcategoria A3 trebuie să întrunească toate condițiile enumerate în continuare:

1. să se desfășoare într-o zonă în care pilotul la distanță anticipează că nu va fi pusă în pericol nicio persoană neimplicată pe raza pe care este pilotată aeronava fără pilot la bord și pe întreaga durată a operațiunii UAS;

2. să se desfășoare la o distanță orizontală de siguranță de cel puțin 150 m față de zonele rezidențiale, comerciale, industriale sau de agrement;

3. să fie efectuate de un pilot la distanță care a finalizat un curs de pregătire online și a promovat un examen teoretic online astfel cum se definește la punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 4 litera (b);

4. să fie efectuate cu o aeronavă fără pilot la bord care:

(a) are o MTOM, inclusiv sarcina utilă, mai mică de 25 kg – în cazul unui UAS de construcție privată; sau

(b) îndeplinește cerințele definite la punctul 62 subpunctul 2 din Regulament;

(c) este marcată ca aparținând clasei C2, îndeplinește cerințele clasei respective, astfel cum sunt definite în partea 3 din anexa la Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord, și este operată cu sistemele de identificare directă la distanță și de geovigilență activate și actualizate; sau

(d) este marcată ca aparținând clasei C3, îndeplinește cerințele clasei respective, astfel cum sunt definite în partea 4 din anexa la Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord, și este operată cu sistemele de identificare directă la distanță și de geovigilență activate și actualizate; sau

(e) este marcată ca aparținând clasei C4, îndeplinește cerințele clasei respective, astfel cum sunt definite în partea 5 din anexa la Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord.

UAS.OPEN.050 Responsabilitățile operatorului UAS

Operatorul UAS trebuie să întrunească toate condițiile enumerate în continuare:

1. să elaboreze proceduri operaționale adaptate la tipul de operațiune și la riscul implicat;

2. să se asigure că toate operațiunile utilizează spectrul radio în mod eficient și sprijină utilizarea eficientă a acestuia pentru a se evita interferențele dăunătoare;

3. să desemneze un pilot la distanță pentru fiecare operațiune UAS;

4. să se asigure că piloții la distanță și toți ceilalți membri ai personalului care îndeplinesc o sarcină de suport al operațiunilor sunt familiarizați cu manualul de utilizare furnizat de producătorul UAS și că:

(a) dețin competența corespunzătoare în subcategoria operațiunilor UAS avute în vedere în conformitate cu punctul UAS.OPEN.020, UAI.OPEN.030 sau UAS.OPEN.040 pentru a-și îndeplini sarcinile sau, în cazul altor membri ai personalului decât piloții la distanță, că au finalizat un curs de pregătire la locul de muncă elaborat de operator;

(b) să fie pe deplin familiarizați cu procedurile operatorului UAS;

(c) să primească informațiile relevante pentru operațiunea UAS avută în vedere referitoare la zonele geografice publicate de Autoritatea Aeronautică Civilă în conformitate cu capitolul X;

5. să actualizeze informațiile din sistemul de geovigilență, atunci când este cazul, în funcție de locul de operare avut în vedere;

6. în cazul unei operațiuni cu o aeronavă fără pilot la bord dintr-una dintre clasele definite în părțile 1-5 din Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord, să se asigure:

(a) că UAS este însoțită de declarația de conformitate corespunzătoare, inclusiv de trimiterea la clasa corespunzătoare; și

(b) că pe aeronava fără pilot la bord este aplicată eticheta de identificare a clasei;

7. să se asigure că, în cazul unei operațiuni UAS în subcategoria A2 sau A3, toate persoanele implicate prezente în zona operațiunii respective au fost informate cu privire la riscuri și și-au exprimat în mod explicit acordul de a participa.

UAS.OPEN.060 Responsabilitățile pilotului la distanță

1. Înainte de a începe o operațiune UAS, pilotul la distanță trebuie:

(a) să dețină competența corespunzătoare în subcategoria operațiunilor UAS avute în vedere în conformitate cu punctul UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 sau UAS.OPEN.040 pentru a-și îndeplini sarcina care îi revine și să aibă asupra sa o dovadă a competenței în timp ce operează UAS, cu excepția cazului în care operează o aeronavă fără pilot la bord menționată la punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 5 litera (a), (b) sau (c);

(b) să obțină informații actualizate relevante pentru operațiunea UAS avută în vedere referitoare la zonele geografice publicate de Autoritatea Aeronautică Civilă în conformitate cu capitolul X din Regulament;

(c) să observe mediul de operare, să verifice prezența obstacolelor și, cu excepția cazului în care efectuează operațiuni în subcategoria A1 cu o aeronavă fără pilot la bord menționată la punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 5 litera (a), (b) sau (c), să verifice prezența oricărei persoane neimplicate;

(d) să se asigure că UAS se află într-o stare care permite efectuarea în condiții de siguranță a zborului avut în vedere și, dacă este cazul, să verifice dacă identificarea directă la distanță funcționează în mod corespunzător;

(e) dacă UAS are o sarcină utilă suplimentară, să verifice dacă masa sa nu depășește MTOM definită de producător sau limita MTOM prevăzută pentru clasa în care se încadrează.

2. În timpul zborului la distanță, pilotul la distanță trebuie:

(a) să nu îndeplinească sarcini sub influența substanțelor psihoactive sau a alcoolului sau atunci când nu este apt să își îndeplinească sarcinile din cauza unor vătămări corporale, a oboselii, a unor medicamente, a unei boli sau din alte cauze;

(b) să mențină aeronava fără pilot la bord în VLOS și să scruteze în permanență spațiul aerian din jurul aeronavei fără pilot la bord pentru a evita orice risc de coliziune cu o aeronavă cu pilot la bord. Pilotul la distanță trebuie să întrerupă zborul în cazul în care operațiunea prezintă un risc pentru alte aeronave, pentru oameni, pentru animale, pentru mediu sau pentru bunuri;

(c) să respecte limitările operaționale din zonele geografice definite în conformitate cu capitolul X;

(d) să aibă capacitatea de a menține controlul aeronavei fără pilot la bord, cu excepția cazului în care pierde legătura cu aceasta sau atunci când operează o aeronavă fără pilot la

bord în zbor liber;

(e) să opereze UAS în conformitate cu manualul de utilizare furnizat de producător, inclusiv cu orice limitări aplicabile;

(f) să respecte procedurile operatorului, dacă există.

3. În timpul zborului este interzis ca piloții la distanță și operatorii UAS să opereze zborul aproape de zonele în care se derulează o intervenție de urgență sau în interiorul unor astfel de zone, cu excepția cazului în care au primit o permisiune în acest sens de la serviciile de intervenție de urgență responsabile.

4. În sensul subpunctului 2 litera (b), piloții la distanță pot fi asistați de un observator de aeronave fără pilot la bord, care stă lângă ei și care, prin observarea vizuală nemijlocită a aeronavelor fără pilot la bord, ajută pilotul la distanță să efectueze zborul în condiții de siguranță. Între pilotul la distanță și observatorul de aeronave fără pilot la bord trebuie să se stabilească o comunicare clară și eficientă.

UAS.OPEN.070 Durata și valabilitatea competenței teoretice demonstrate online a pilotului la distanță și a certificatelor de competență de pilot la distanță

1. Competența teoretică demonstrată online de pilotul la distanță, prevăzută la punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 4 litera (b) și la punctul UAS.OPEN.040 subpunctul 3, și certificatul de competență de pilot la distanță, prevăzut la punctul UAS.OPEN.030 subpunctul 2, sunt valabile timp de cinci ani.

2. Reînnoirea valabilității competenței teoretice demonstrate online de pilotul la distanță și a certificatului de competență de pilot la distanță sunt condiționate de demonstrarea competențelor în conformitate cu punctul UAS. OPEN.030 subpunctul 2 sau cu punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 4 litera (b).

PARTEA B

OPERAȚIUNI DIN CATEGORIA „SPECIFICE”

UAS.SPEC.010

Dispoziții generale

Operatorul UAS furnizează Autorității Aeronautice Civile o evaluare a riscurilor operaționale pentru operațiunea avută în vedere în conformitate cu capitolul VI din Regulament sau depune o declarație în cazul în care se aplică punctul UAS.SPEC.020, cu excepția cazului în care operatorul deține un certificat de operator UAS ușor (LUC) cu privilegiile corespunzătoare, în conformitate cu partea C din prezenta anexă. Operatorul UAS evaluează periodic caracterul adecvat al măsurilor de diminuare luate și le actualizează dacă este necesar.

UAS.SPEC.020 Declarație operațională

1. În conformitate cu capitolul II secțiunea a 2-a din Regulament, operatorul UAS

poate prezenta Autorității Aeronautice Civile o declarație operațională de conformare alături de un scenariu standard, astfel cum este definit în Reglementări aeronautice civile, ca alternativă la punctele UAS.SPEC.30 și UAS.SPEC.40 în ceea ce privește operațiunile:

(a) cu aeronave fără pilot la bord având:

(i) dimensiunea maximă caracteristică de până la 3 m în VLOS, efectuate deasupra unei suprafețe controlate la sol, fiind excluse operațiunile efectuate deasupra mulțimilor;

(ii) dimensiunea maximă caracteristică de până la 1 m în VLOS, fiind excluse operațiunile efectuate deasupra mulțimilor;

(iii) dimensiunea maximă caracteristică de până la 1 m în BLOS, efectuate deasupra zonelor slab populate;

(iv) dimensiunea maximă caracteristică de până la 3 m în BLOS, efectuate deasupra unei suprafețe controlate la sol;

(b) efectuate sub înălțimea de 120 m de la suprafața pământului și:

(i) într-un spațiu aerian necontrolat (clasa F sau G); sau

(ii) într-un spațiu aerian controlat după coordonarea și autorizarea individuală a zborului în conformitate cu procedurile publicate pentru zona de operare.

2. Declarația operatorilor UAS trebuie să conțină:

(a) informații administrative despre operatorul UAS;

(b) o declarație din care să reiasă că operațiunea îndeplinește cerința operațională prevăzută la subpunctul 1 și un scenariu standard, astfel cum este definit în Reglementări aeronautice civile;

(c) angajamentul operatorului UAS de a respecta măsurile relevante de diminuare a riscurilor necesare pentru siguranța operațiunii, inclusiv instrucțiunile aferente în ceea ce privește operarea, proiectarea aeronavelor fără pilot la bord și competența personalului implicat;

(d) o confirmare a operatorului UAS potrivit căreia va exista o asigurare adecvată pentru fiecare zbor efectuat pe baza declarației.

3. La primirea declarației, Autoritatea Aeronautică Civilă verifică dacă declarația cuprinde toate elementele enumerate la subpunctul 2 și transmite operatorului UAS o confirmare de primire a unei declarații complete fără întârzieri nejustificate.

4. După recepția confirmării de primire a unei declarații complete, operatorul UAS are dreptul de a începe operațiunea.

5. Operatorii UAS notifică fără întârziere Autorității Aeronautice Civile orice modificare a informațiilor cuprinse în declarația operațională pe care au depus-o.

6. Operatorii UAS care dețin un LUC cu privilegiile corespunzătoare, în conformitate cu partea C, nu au obligația de a depune declarația.

UAS.SPEC.030 Cerere de autorizație de operare

1. Înainte de a începe o operațiune UAS în categoria „specifice”, operatorul UAS trebuie să obțină o autorizație de operare de la Autoritatea Aeronautică Civilă, cu excepția cazului în care:

(a) se aplică punctul UAS.SPEC.020; sau

(b) operatorul UAS deține un LUC cu privilegiile corespunzătoare, în conformitate cu partea C.

2. Operatorul UAS depune o cerere de autorizație de operare actualizată în cazul în care s-au adus modificări semnificative operațiunii sau măsurilor de diminuare a riscurilor enumerate în autorizația de operare.

3. Cererea de autorizație de operare se bazează pe evaluarea riscurilor menționate la capitolul VI din Regulament și include, în plus, următoarele informații:

(a) numărul de înregistrare al operatorului UAS;

(b) numele managerului responsabil sau numele operatorului UAS – în cazul unei persoane fizice;

(c) evaluarea riscurilor operaționale;

(d) o listă a măsurilor de diminuare a riscurilor propuse de operatorul UAS care să ofere Autorității Aeronautice Civile suficiente informații pentru a putea evalua dacă mijloacele de diminuare a riscurilor sunt adecvate pentru a combate riscurile respective;

(e) un manual de operare atunci când este necesar având în vedere riscul și complexitatea operațiunii;

(f) o confirmare potrivit căreia va exista o asigurare adecvată la demararea operațiunilor UAS.

UAS.SPEC.040 Eliberarea unei autorizații de operare

1. La primirea unei cereri în conformitate cu punctul UAS.SPEC.030, Autoritatea Aeronautică Civilă eliberează, fără întârzieri nejustificate, o autorizație de operare în conformitate cu capitolul VII atunci când ajunge la concluzia că operațiunea îndeplinește următoarele condiții:

(a) sunt furnizate toate informațiile în conformitate cu punctul UAS.SPEC.030 subpunctul 3;

(b) există o procedură de coordonare cu furnizorul de servicii relevant pentru spațiul aerian în cauză dacă întreaga operațiune sau o parte a acesteia urmează să se desfășoare

într-un spațiu aerian controlat;

(c) a fost susținut un examen teoretic și practic al cunoștințelor.

2. Autoritatea Aeronautică Civilă stabilește în autorizația de operare sfera exactă de cuprindere a autorizației în conformitate cu capitolul VII din Regulament.

UAS.SPEC.050 Responsabilitățile operatorului UAS

1. Operatorul UAS trebuie să întrunească toate condițiile enumerate în continuare:

(a) să stabilească proceduri și limitări adaptate tipului de operațiune avută în vedere și riscurilor implicate, inclusiv:

(i) proceduri operaționale care să asigure siguranța operațiunilor;

(ii) proceduri care să asigure că, în cadrul operațiunii avute în vedere, se respectă cerințele de securitate aplicabile zonei de operare;

(iii) măsuri de protecție față de intervențiile ilicite și accesul neautorizat;

(iv) să dețină funcția de oprire/pornire supraveghere video de la distanță inclusiv proceduri care să asigure că toate operațiunile de prelucrare a datelor cu caracter personal sunt în conformitate cu actele normative ce reglementează principiile de protecție a datelor cu caracter personal. În special, operatorul UAS, înainte de prelucrarea datelor cu caracter personal, trebuie să efectueze evaluarea impactului operațiunilor de prelucrare asupra datelor cu caracter personal, în condițiile Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal;

(v) îndrumări pentru piloții săi la distanță referitoare la planificarea operațiunilor UAS astfel încât să se reducă la minimum neplăcerile cauzate oamenilor și animalelor, inclusiv zgomotul și inconvenientele legate de emisii;

(b) să desemneze un pilot la distanță pentru fiecare operațiune sau, în cazul unor operațiuni autonome, să se asigure că, în toate fazele operațiunii, responsabilitățile și sarcinile, în special cele definite la punctul UAS.SPEC.060 subpunctele 2 și 3, sunt alocate în mod corespunzător în conformitate cu procedurile stabilite în temeiul literei (a) de mai sus;

(c) să se asigure că toate operațiunile utilizează spectrul radio în mod eficient și sprijină utilizarea eficientă a acestuia pentru a se evita interferențele dăunătoare;

(d) să se asigure că, înainte de efectuarea operațiunilor, piloții la distanță întrunesc toate condițiile enumerate în continuare:

(i) dețin competența de a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu pregătirea aplicabilă indicată în autorizația de operare sau, în cazul în care se aplică punctul UAS.SPEC.020, în condițiile și limitările definite în scenariul standard corespunzător conform Reglementărilor aeronautice civile sau astfel cum este definită în LUC;

(ii) urmează o pregătire pentru piloții la distanță care se bazează pe formarea de competențe și care include competențele prevăzute la punctul 20 din Regulament:

(iii) urmează o pregătire pentru piloții la distanță, astfel cum este definită în autorizația de operare, pentru operațiunile care necesită o astfel de autorizație, pregătire ce este oferită în cooperare cu o entitate recunoscută de Autoritatea Aeronautică Civilă;

(iv) urmează o pregătire pentru piloții la distanță pentru operațiunile bazate pe o declarație care se desfășoară în conformitate cu măsurile de diminuare a riscurilor definite în scenariul standard;

(v) au fost informați cu privire la manualul de operare al operatorului UAS, dacă se prevede în evaluarea riscurilor, și cu privire la procedurile stabilite în conformitate cu litera (a);

(vi) obțin informații actualizate relevante pentru operațiunea avută în vedere referitoare la zonele geografice definite în conformitate cu capitolul X din Regulament;

(e) să se asigure că, în afară de pilotul la distanță însuși, ceilalți membri ai personalului responsabili de îndeplinirea sarcinilor indispensabile operării UAS întrunesc toate condițiile enumerate în continuare:

(i) au finalizat cursul de pregătire la locul de muncă elaborat de operator;

(ii) au fost informați cu privire la manualul de operare al operatorului UAS, dacă se prevede în evaluarea riscurilor, și cu privire la procedurile stabilite în conformitate cu litera (a);

(iii) au obținut informații actualizate relevante pentru operațiunea avută în vedere referitoare la zonele geografice definite în conformitate cu capitolul X din Regulament;

(f) să efectueze fiecare operațiune cu respectarea limitărilor, a condițiilor și a măsurilor de diminuare a riscurilor definite în declarație sau precizate în autorizația de operare;

(g) să păstreze o evidență a informațiilor referitoare la operațiunile UAS, astfel cum se prevede în declarație sau în autorizația de operare;

(h) să utilizeze UAS proiectate cel puțin astfel încât, dacă se defectează, să nu poată zbura în afara volumului de spațiu aerian în care are loc operațiunea sau să nu poată provoca un deces. În plus, interfețele om–mașină trebuie să fie de așa natură încât să reducă la minimum riscul de eroare a pilotului și să nu provoace o oboseală excesivă;

(i) să mențină UAS într-o stare corespunzătoare pentru operarea în condiții de siguranță prin:

(j) cel puțin, definirea unor instrucțiuni de întreținere și angajarea unui personal de întreținere pregătit și calificat în mod corespunzător; și

(ii) respectarea punctului UAS.SPEC.100, dacă se impune;

(iii) utilizarea unei aeronave fără pilot la bord proiectate să reducă la minimum zgomotul și alte emisii, ținând seama de tipul operațiunilor avute în vedere și de zonele geografice în care zgomotul și alte emisii produse de aeronave reprezintă motive de îngrijorare.

UAS.SPEC.060 Responsabilitățile pilotului la distanță

1. Pilotul la distanță trebuie:

(a) să nu îndeplinească sarcini sub influența substanțelor psihoactive sau a alcoolului sau atunci când nu este apt să își îndeplinească sarcinile din cauza unor vătămări corporale, a oboselii, a unor medicamente, a unei boli sau din alte cauze;

(b) să dețină competența de pilot la distanță corespunzătoare, astfel cum este definită în autorizația de operare, în scenariul standard definit în Reglementări aeronautice civile sau astfel cum este definită în LUC și să aibă asupra sa o dovadă a competenței în timp ce operează UAS;

2. Înainte de a începe o operațiune UAS, pilotul la distanță trebuie să întrunească toate condițiile enumerate în continuare:

(a) să obțină informații actualizate relevante pentru operațiunea avută în vedere referitoare la zonele geografice definite în conformitate cu capitolul X;

(b) să se asigure că mediul de operare este compatibil cu limitările și cu condițiile autorizate sau declarate;

(c) să se asigure că UAS se află într-o stare de siguranță care permite efectuarea în condiții de siguranță a zborului avut în vedere și, dacă este cazul, să verifice dacă identificarea directă la distanță funcționează în mod corespunzător;

(d) să se asigure că informațiile despre operațiune au fost puse la dispoziția unității de servicii de trafic aerian (ATS) relevante, a altor utilizatori ai spațiului aerian și a părților interesate relevante, în conformitate cu cerințele din autorizația de operare sau cu condițiile publicate de Autoritatea Aeronautică Civilă pentru zona geografică de operare în conformitate cu capitolul X.

3. În timpul zborului la distanță, pilotul la distanță trebuie:

(a) să respecte limitările și condițiile autorizate sau declarate;

(b) să evite orice risc de coliziune cu o aeronavă cu pilot la bord și să întrerupă un zbor în cazul în care continuarea lui poate prezenta un risc la adresa altor aeronave, a oamenilor, a animalelor, a mediului sau a bunurilor;

(c) să respecte limitările operaționale din zonele geografice definite în conformitate cu capitolul X;

(d) să respecte procedurile operatorului;

(e) să nu opereze zborul aproape de zonele în care se derulează o intervenție de urgență sau în interiorul unor astfel de zone, cu excepția cazului în care a primit o permisiune în acest sens de la serviciile de intervenție de urgență responsabile.

UAS.SPEC.070 Transferabilitatea unei autorizații de operare

Autorizația de operare nu este transferabilă.

UAS.SPEC.080 Durata și valabilitatea unei autorizații de operare

1. Autoritatea Aeronautică Civilă stabilește durata autorizației de operare în autorizația propriu-zisă.

2. În pofida dispozițiilor de la subpunctul 1, autorizația de operare rămâne valabilă atât timp cât operatorul UAS continuă să respecte cerințele relevante din prezentul Regulament și condițiile definite în autorizația de operare.

3. În cazul revocării sau al renunțării la autorizația de operare, operatorul UAS trebuie să returneze fără întârziere Autorității Aeronautice Civile un mesaj de confirmare a recepției în format digital.

UAS.SPEC.085 Durata și valabilitatea unei declarații operaționale

Valabilitatea declarației operaționale este limitată la doi ani. Declarația nu mai este considerată completă în sensul punctului UAS.SPEC.020 subpunctul 4 dacă:

1. în timpul supravegherii operatorului UAS, autoritatea competentă a constatat că operațiunea UAS nu se desfășoară în conformitate cu declarația operațională;

2. condițiile operațiunii UAS s-au modificat în așa măsură încât declarația operațională nu mai respectă cerințele aplicabile din prezentul Regulament;

3. autorității competente nu i se acordă accesul în conformitate cu punctul UAS.SPEC.090.

UAS.SPEC.090 Accesul

În scopul de a demonstra conformarea cu prezentul regulament, un operator UAS trebuie să acorde oricărei persoane autorizate în mod corespunzător de Autoritatea Aeronautică Civilă accesul la orice structură, UAS, document, evidențe, date, proceduri sau la orice alt material relevant pentru activitatea sa care face obiectul autorizației de operare sau al declarației operaționale, indiferent dacă activitatea sa este sau nu încredințată prin contract sau subcontract unei alte organizații.

UAS.SPEC.100 Utilizarea echipamentelor certificate și a aeronavelor fără pilot la bord certificate

1. Dacă operațiunea UAS utilizează o aeronavă fără pilot la bord pentru care s-a emis un certificat de navigabilitate sau un certificat de navigabilitate restrictiv sau dacă utilizează echipamente certificate, operatorul UAS trebuie să înregistreze operațiunea sau

timpul de serviciu în conformitate fie cu instrucțiunile și cu procedurile aplicabile echipamentelor certificate, fie cu aprobarea sau autorizația organizației.

2. Operatorul UAS trebuie să respecte instrucțiunile menționate în certificatul aeronavei fără pilot la bord sau în certificatul echipamentelor și trebuie, de asemenea, să respecte orice directivă de navigabilitate sau directivă operațională emisă de Autoritatea Aeronautică Civilă.

UAS.LUC.010 Cerințe generale aplicabile LUC

1. O persoană juridică este eligibilă să depună o cerere de obținere a unui LUC în temeiul prezentei părți.

2. Cererea de obținere a unui LUC sau de modificare a unui LUC existent se depune la Autoritatea Aeronautică Civilă și trebuie să cuprindă toate informațiile enumerate în continuare:

(a) o descriere a sistemului de management al operatorului UAS, inclusiv a structurii sale organizaționale și a sistemului său de management al siguranței;

(b) numele personalului responsabil din cadrul operatorului UAS, inclusiv al persoanei responsabile cu autorizarea operațiunilor cu UAS;

(c) o declarație din care să reiasă că întreaga documentație prezentată Autorității Aeronautice Civile a fost verificată de solicitant, iar acesta a constatat că este în conformitate cu cerințele aplicabile;

(d) dovada susținerii examinării teoretice și practice a cunoștințelor.

3. Dacă sunt îndeplinite cerințele prezentei părți, unui titular de LUC i se pot acorda împuterniciri în conformitate cu punctul UAS.LUC.060.

UAS.LUC.020 Responsabilitățile titularului LUC

Titularul de LUC trebuie:

1. să respecte cerințele de la punctele UAS.SPEC.050 și UAS.SPEC.060;

2. să nu depășească sfera și privilegiile definite în condițiile de aprobare;

3. să instituie și să mențină un sistem de exercitare a controlului operațional asupra oricărei operațiuni efectuate în condițiile asociate LUC pe care îl deține;

4. să efectueze o evaluare a riscurilor operaționale pentru operațiunea avută în vedere în conformitate cu capitolul VI, cu excepția cazului în care desfășoară o operațiune pentru care este suficientă o declarație operațională în conformitate cu punctul UAS.SPEC.020;

5. să țină evidența următoarelor elemente într-un mod care să asigure protecția împotriva deteriorării, a alterării și a furtului pe o perioadă de cel puțin trei ani în cazul

operațiunilor efectuate pe baza privilegiilor specificate la punctul UAS.LUC.060:

(a) evaluarea riscurilor operaționale, atunci când este necesară în conformitate cu subpunctul 4, și documentele justificative aferente acesteia;

(b) măsurile de diminuare a riscurilor întreprinse; și

(c) calificările și experiența personalului implicat în operarea UAS, monitorizarea conformării și managementul siguranței;

6. să păstreze documentele referitoare la personal menționate la subpunctul 5 litera (c), atât timp cât persoana lucrează pentru organizație și timp de trei ani după ce persoana a părăsit organizația.

UAS.LUC.030 Sistemul de management al siguranței

1. Un operator UAS care solicită un LUC trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină un sistem de management al siguranței corespunzător dimensiunii organizației, naturii și complexității activităților sale, luând în considerare pericolele și riscurile asociate inerente acestor activități.

2. Operatorul UAS trebuie să întrunească toate condițiile enumerate în continuare:

(a) să desemneze un manager responsabil învestit cu autoritatea necesară pentru a se asigura că, în cadrul organizației, toate activitățile sunt derulate în conformitate cu standardele aplicabile și că organizația se conformează permanent la cerințele sistemului de management și la procedurile identificate în manualul LUC menționat la punctul UAS.LUC.040;

(b) să definească responsabilități și răspunderi clare la nivelul întregii organizații;

(c) să stabilească și să mențină o politică de siguranță și obiective de siguranță conexe corespunzătoare;

(d) să numească membrii-cheie ai personalului cu atribuții în materie de siguranță care să aplice politica de siguranță;

(e) să instituie și să mențină un proces de management al riscurilor de siguranță, inclusiv identificarea pericolelor de siguranță asociate activităților operatorului UAS, precum și evaluarea acestora și managementul riscurilor asociate, inclusiv luarea de măsuri pentru a diminua aceste riscuri și pentru a verifica eficacitatea măsurilor;

(f) să promoveze siguranța în cadrul organizației prin:

(i) pregătire și educație;

(ii) comunicare;

(g) să documenteze toate procesele-cheie ale sistemului de management al siguranței menite să facă personalul conștient de responsabilitățile sale și de procedura de modificare

a acestei documentații; procesele-cheie includ:

(i) raportarea în materie de siguranță și investigațiile interne;

(ii) controlul operațional;

(iii) comunicarea pe tema siguranței;

(iv) pregătirea și promovarea siguranței;

(v) monitorizarea conformării;

(vi) managementul riscurilor de siguranță;

(vii) managementul schimbărilor;

(viii) interacțiunea dintre organizații;

(ix) utilizarea subcontractanților și a partenerilor;

(h) să includă o funcție independentă de monitorizare a conformării și a îndeplinirii corespunzătoare a cerințelor relevante din prezentul Regulament, inclusiv un sistem care să furnizeze managerului responsabil feedback cu privire la constatări, pentru a se asigura aplicarea efectivă a măsurilor corective, după caz;

(i) să includă o funcție care să asigure că, în cadrul sistemului de management al siguranței al operatorului, sunt evaluate și diminuate riscurile de siguranță inerente unui serviciu sau produs furnizat prin intermediul unor subcontractanți.

3. În cazul în care organizația deține alte certificate de organizație care intră sub incidența prevederilor stabilite în Codul aerian nr.301/2017, sistemul de management al siguranței al operatorului UAS poate fi integrat în sistemul de management al siguranței impus de oricare dintre respectivele certificate suplimentare.

UAS.LUC.040 Manualul LUC

1. Un titular de LUC trebuie să furnizeze Autorității Aeronautice Civile un manual LUC care să descrie în mod direct sau prin referință încrucișată organizația sa, procedurile relevante și activitățile desfășurate.

2. Manualul trebuie să cuprindă o declarație semnată de managerul responsabil care confirmă că organizația va lucra permanent în conformitate cu prezentul Regulament și cu manualul LUC aprobat. În cazul în care managerul responsabil nu este și directorul general al organizației, directorul general al organizației trebuie să contrasemneze declarația.

3. În cazul în care o activitate este desfășurată de organizații partenere sau de subcontractanți, operatorul UAS trebuie să includă în manualul LUC proceduri referitoare la modul în care titularul LUC gestionează relația cu organizațiile partenere sau subcontractanții în cauză.

4. Manualul LUC se modifică ori de câte ori este necesar pentru a cuprinde o descriere actualizată a organizației titularului LUC, iar Autorității Aeronautice Civile i se pun la dispoziție copii ale modificărilor respective.

5. Operatorul UAS trebuie să distribuie părțile relevante ale manualului LUC tuturor membrilor personalului său conform funcțiilor și sarcinilor care le revin.

UAS.LUC.050 Condițiile de aprobare a titularului LUC

1. Autoritatea Aeronautică Civilă eliberează un LUC după ce s-a asigurat că operatorul UAS respectă punctele UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 și UAS.LUC.040.

2. LUC trebuie să cuprindă:

(a) identificarea operatorului UAS;

(b) privilegiile operatorului UAS;

(c) tipul (tipurile) de operațiuni autorizat(e);

(d) suprafața, zona sau clasa de spațiu aerian autorizată pentru operațiuni, dacă este cazul;

(e) orice limitări sau condiții speciale, dacă este cazul.

UAS.LUC.060 Privilegiile titularului LUC

Atunci când consideră că documentația prezentată este corespunzătoare, Autoritatea Aeronautică Civilă:

1. stabilește în LUC condițiile privilegiului acordat operatorului UAS; și

2. în limitele condițiilor de aprobare, acordă unui titular de LUC privilegiul de a-și autoriza propriile operațiuni fără:

(a) a depune o declarație operațională;

(b) a solicita o autorizație de operare.

UAS.LUC.070 Modificări aduse sistemului de management al LUC

După eliberarea unui LUC, următoarele modificări necesită aprobarea prealabilă a Autorității Aeronautice Civile:

1. orice modificare a condițiilor de aprobare a operatorului UAS;

2. orice modificare semnificativă a elementelor sistemului de management al siguranței titularului LUC prevăzut la punctul UAS.LUC.030.

UAS.LUC.075 Transferabilitatea unui LUC

Cu excepția modificării titlului de proprietate asupra organizației, aprobată de Autoritatea Aeronautică Civilă în conformitate cu punctul UAS.LUC.070, un LUC nu este transferabil.

UAS.LUC.080 Durata și valabilitatea unui LUC

1. Un LUC se eliberează pe durată nelimitată. Acesta rămâne valabil cu condiția ca:

(a) titularul LUC să se conformeze permanent la cerințele relevante ale prezentului Regulament; și

(b) LUC să nu facă obiectul unei renunțări sau al unei revocări.

2. În cazul revocării sau al renunțării la LUC, titularul LUC trebuie să returneze fără întârziere Autorității Aeronautice Civile un mesaj de confirmare a recepției în format digital.

UAS.LUC.090 Accesul

În scopul de a demonstra conformarea cu prezentul Regulament, un titular de LUC trebuie să acorde oricărei persoane autorizate în mod corespunzător de Autoritatea Aeronautică Civilă accesul la orice structură, UAS, document, evidențe, date, proceduri sau la orice alt material relevant pentru activitatea sa care face obiectul certificării, al autorizației de operare sau al declarației operaționale, indiferent dacă activitatea sa este sau nu încredințată prin contract sau subcontract unei alte organizații.

Anexa nr. 2

la Hotărârea Guvernului nr.949/2022

REGULAMENT

privind sistemele de aeronave fără pilot la bord

Prezentul Regulament transpune Regulamentul delegat (UE) 2019/945 al Comisiei din 12 martie 2019 privind sistemele de aeronave fără pilot la bord și operatorii de sisteme de aeronave fără pilot la bord din țări terțe.

Capitolul I

DISPOZIȚII GENERALE

Secțiunea 1

Obiect și domeniu de aplicare

1. Regulament privind sistemele de aeronave fără pilot la bord și operatorii de sisteme de aeronave (în continuare – *Regulament*) stabilește cerințele pentru proiectarea și fabricarea de sisteme de aeronave fără pilot la bord (UAS) destinate operării în conformitate cu normele și condițiile definite în Regulamentul privind normele și procedurile de operare

a aeronavelor fără pilot la bord. Regulamentul definește tipul de UAS în cazul căruia proiectarea, producția și întreținerea fac obiectul certificării.

2. Regulamentul stabilește normele privind punerea la dispoziție pe piață a UAS, a seturilor de accesorii și a dispozitivelor complementare de identificare la distanță.

3. Prezentul Regulament se aplică:

1) UAS destinate operării în conformitate cu normele și condițiile aplicabile categoriei „deschise" a operațiunilor UAS sau aplicabile declarațiilor operaționale în categoria „specifice" a operațiunilor UAS în temeiul Regulamentului privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord, astfel cum se prevede în părțile 1-5, 16-17 din anexă;

2) seturilor de accesorii pentru clasa C5 prevăzute în partea 16;

3) dispozitivelor complementare de identificare la distanță, astfel cum se stabilește în partea 6 din anexă;

4) UAS operate în conformitate cu normele și condițiile aplicabile categoriilor de operațiuni UAS „certificate" și „specifice" în temeiul Regulamentului privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord.

4. Prezentul Regulament nu se aplică UAS care urmează să fie operate exclusiv în spații închise.

Secțiunea a 2-a

Definiții

5. În sensul prezentului Regulament se aplică următoarele definiții:

aeronavă fără pilot la bord (UA) – orice aeronavă operată sau destinată să opereze în mod autonom, automat sau să fie pilotată de la distanță fără pilot la bord;

autoritate de supraveghere a pieței – autoritatea responsabilă de supravegherea pieței pe teritoriul Republicii Moldova (Autoritatea Aeronautică Civilă);

categoria „deschise" – categorie de operațiuni UAS care este definită în Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord;

categoria „specifice" – categorie de operațiuni UAS care este definită în Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord;

categoria „certificate" – categorie de operațiuni UAS care este definită în Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord;

distribuitor – persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune un produs la dispoziție pe piață;

echipament pentru comanda la distanță a aeronavelor fără pilot la bord – orice instrument, echipament, mecanism, aparat, dispozitiv auxiliar, software sau accesoriu necesar pentru operarea în siguranță a unei UA, care nu este o piesă și care nu se află la bordul respectivei UA;

evaluare a conformității – proces prin care se evaluează dacă s-a demonstrat îndeplinirea cerințelor specificate pentru un produs;

geovigilență – funcție care, pe baza datelor furnizate de autoritățile competente, detectează o posibilă încălcare a limitărilor spațiului aerian și avertizează pilotul la distanță astfel încât acesta să poată lua măsuri prompte și eficace pentru a preveni încălcarea respectivă;

identificare directă la distanță – sistem care asigură difuzarea locală de informații despre o UA aflată în operare, inclusiv marcajul UA, astfel încât aceste informații să poată fi obținute fără a avea acces fizic la UA;

importator – orice persoană fizică sau juridică stabilită în Republica Moldova care introduce un produs dintr-o altă țară;

introducere pe piață – prima punere la dispoziție a unui produs pe piață;

marcaj de conformitate – marcaj prin care producătorul indică faptul că produsul este în conformitate cu cerințele aplicabile respectivului tip de produs;

masă maximă la decolare („MTOM”) – masa totală a aeronavei fără pilot la bord, inclusiv sarcina utilă și combustibilul, astfel cum este definită de producător sau de constructor, la care poate fi operată aeronava fără pilot la bord;

mod urmărire – modul de operare a unui UAS în care UA urmează în mod constant pilotul la distanță pe o rază predeterminată;

mulțimi – adunări în care persoanele nu se pot dispersa din cauza densității populației prezente;

nivel de putere acustică LWA – putere acustică ponderată cu A în dB pentru 1 pW, astfel cum este definită în EN ISO 3744:2010;

nivel de putere acustică măsurat – nivel acustic obținut prin măsurătorile stabilite în partea 13 din anexă; valorile măsurate pot fi determinate fie utilizând un singur UA reprezentativ pentru tipul de echipament, fie utilizând media rezultatelor obținute de la mai multe UA;

nivel de putere acustică garantat – nivel de putere acustică determinat conform cerințelor stabilite în partea 13 din anexă, care include incertitudinile datorate variațiilor în producție și procedurilor de măsurare și în privința căruia fabricantul sau reprezentantul autorizat confirmă că, în conformitate cu instrumentele tehnice aplicate și menționate în documentația tehnică, acesta nu este depășit;

noapte – perioada dintre sfârșitul crepusculului civil și începutul răsăritului civil;

operator de sistem de aeronave fără pilot la bord („operator UAS”) - orice persoană fizică sau juridică care operează sau intenționează să opereze una sau mai multe UAS;

organism de evaluare a conformității – organism care efectuează activități de evaluare a conformității, inclusiv etalonarea, încercarea, certificarea și inspecția;

operatori economici – producătorul, reprezentantul autorizat al producătorului, importatorul și distribuitorul de UAS;

pilot la distanță – persoană fizică care răspunde de desfășurarea în siguranță a zborului unei UA prin operarea comenzilor de zbor ale acesteia, fie manual, fie, atunci când aeronava fără pilot la bord zboară în mod automat, prin monitorizarea traiectoriei sale, având posibilitatea de a interveni și de a schimba traiectoria în orice moment;

producător – orice persoană fizică sau juridică care fabrică un produs sau care comandă proiectarea sau fabricarea unui produs și care comercializează produsul respectiv sub numele sau marca sa;

punere la dispoziție pe piață – orice furnizare a unui produs pentru distribuție, consum sau utilizare pe piață în cursul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;

rechemare – orice măsură întreprinsă cu scopul de a se returna un produs care a fost pus deja la dispoziția utilizatorului final;

reprezentant autorizat – orice persoană fizică sau juridică care a primit un mandat scris din partea unui producător pentru a acționa în numele acestuia în ceea ce privește anumite sarcini specifice;

retragere – orice măsură care are drept scop prevenirea punerii la dispoziție pe piață a unui produs din lanțul de aprovizionare;

sarcină utilă – orice instrument, mecanism, echipament, piesă, aparat, dispozitiv auxiliar sau accesoriu, inclusiv echipamentele de comunicații, care este instalat în aeronavă sau atașat la aceasta, fără să fie utilizat sau destinat utilizării pentru operarea sau comanda unei aeronave în zbor și fără să facă parte din corpul aeronavei, din motor sau din elice;

serviciu de legătură C2 – serviciu de comunicații furnizat de o parte terță, care asigură comanda și controlul între aeronava fără pilot la bord și CU;

sistem de aeronavă fără pilot la bord (UAS) – orice aeronavă fără pilot la bord și echipamentul prin care este comandată de la distanță;

spațiu închis – volum de spațiu aerian fizic limitat din toate direcțiile;

specificație tehnică – document care stabilește cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească un produs, proces sau serviciu;

standard armonizat – înseamnă standard armonizat pentru aplicarea legislației de armonizare a Uniunii Europene;

stație de comandă (Command Unit – CU) – echipamentul sau sistemul de echipamente pentru comanda la distanță a aeronavelor fără pilot la bord, care permite controlul sau monitorizarea aeronavelor fără pilot la bord în timpul oricărei faze a zborului, cu excepția infrastructurilor de sprijin pentru serviciul de legătură de comandă și control (C2);

UAS de construcție privată – un UAS asamblat sau fabricat pentru uzul propriu al constructorului, cu excepția UAS asamblate dintr-un set de piese introduse pe piață de producător ca set unic de asamblare;

zbor planat – rămânerea în aceeași poziție geografică în aer.

Capitolul II

UAS DESTINATE OPERĂRII ÎN CATEGORIA „DESCHISE” SAU ÎN CATEGORIA „SPECIFICE” ÎN CONFORMITATE CU DECLARAȚIA OPERAȚIONALĂ, SETURILE DE ACCESORII CARE AU O ETICHETĂ DE IDENTIFICARE A CLASEI ȘI DISPOZITIVELE COMPLEMENTARE DE IDENTIFICARE LA DISTANȚĂ

Secțiunea 1

Cerințe referitoare la produs

Subsecțiunea I

Cerințe

6. Produsele menționate la punctul 3 subpunctele 1, 2 și 3 îndeplinesc cerințele stabilite în părțile 1-6, 16-17 din anexă.

7. UAS care nu sunt jucării respectă cerințele relevante de sănătate și siguranță numai în ceea ce privește alte riscuri decât cele legate de siguranța zborului UA.

8. Software-ul produselor care au fost deja puse la dispoziție pe piață poate fi actualizat numai în cazul în care actualizarea nu afectează conformitatea produsului.

Subsecțiunea a II-a

Punerea la dispoziție pe piață

9. Produsele sunt puse la dispoziție pe piață numai dacă îndeplinesc cerințele

prezentului capitol și nu pun în pericol sănătatea sau siguranța persoanelor, a animalelor sau a bunurilor.

10. Autoritatea Aeronautică Civilă nu interzice, nu restricționează și nu împiedică, în ceea ce privește aspectele reglementate de prezentul capitol, punerea la dispoziție pe piață a produselor conforme cu prezentul capitol.

Secțiunea a 2-a

Obligațiile operatorilor economici

Subsecțiunea I

Obligațiile producătorilor

11. Atunci când introduc un produs pe piața Republicii Moldova, producătorii se asigură că acesta a fost proiectat și fabricat în conformitate cu cerințele prevăzute în părțile 1-6, 16-17 din anexă.

12. Producătorii întocmesc documentația tehnică și efectuează procedura de evaluare a conformității menționate sau dispun externalizarea acestei proceduri.

13. În cazul în care s-a demonstrat conformitatea produsului cu cerințele stabilite în părțile 1-6, 16-17 din anexă, prin procedura de evaluare a conformității menționate, producătorii întocmesc o declarație de conformitate și aplică marcajul de conformitate.

14. Producătorii păstrează documentația tehnică și declarația de conformitate timp de 10 ani după introducerea pe piață a produsului.

15. Producătorii se asigură că există proceduri care să asigure menținerea conformității producției de serie cu prezentul capitol. Modificările legate de proiectare, de caracteristicile produsului sau de software, precum și cele legate de specificațiile tehnice, în raport cu care se declară conformitatea unui produs, se iau în considerare în mod corespunzător.

16. Ori de câte ori acest lucru este justificat de riscurile prezentate de un produs, producătorii testează prin eșantionare produsele comercializate, pentru a proteja sănătatea și siguranța consumatorilor, investigând și, după caz, ținând un registru de plângeri, produse neconforme și rechemări ale unor produse, și informează distribuitorii privind orice astfel de activități de monitorizare.

17. Producătorii de UAS se asigură că UA sunt purtătoarele unui tip și ale unui număr de serie unic care permite identificarea lor și, dacă este cazul, conform cu cerințele definite în părțile corespunzătoare 2-4, 16-17 din anexă. Producătorii de seturi de accesorii pentru clasa C5 se asigură că acestea poartă un tip și un număr de serie unic care să permită identificarea lor. Producătorii de dispozitive complementare de identificare la distanță se asigură că acestea poartă un tip și un număr de serie unic, care permite identificarea lor și respectă cerințele definite în partea 6 din anexă. În toate cazurile, producătorii se asigură că în declarația de conformitate sau în declarația de conformitate

simplificată figurează și un număr de serie unic.

18. Producătorii indică numele, denumirea comercială înregistrată sau marca înregistrată, pagina web oficială și adresa poștală la care pot fi contactați fie direct pe produs, fie, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document însoțitor. Adresa trebuie să indice un singur punct de contact pentru producător. Datele de contact trebuie indicate într-o limbă ușor de înțeles de către utilizatorii finali și de către Autoritatea Aeronautică Civilă.

19. Producătorii se asigură că produsele sunt însoțite de instrucțiunile producătorului și de nota de informare prevăzute în părțile 1-6, 16 și 17 din anexă, redactate într-o limbă ușor de înțeles de către consumatori și alți utilizatori finali. Instrucțiunile producătorului și nota de informare, precum și orice înscris imprimat pe etichete, trebuie să fie clare, inteligibile și lizibile.

20. Producătorii iau măsurile necesare pentru ca fiecare produs să fie însoțit de o copie a declarației de conformitate sau de o declarație de conformitate simplificată. În cazul în care se furnizează o declarație de conformitate simplificată, aceasta conține pagina web oficială de unde poate fi obținut textul integral al declarației de conformitate.

21. Producătorii care consideră sau au motive să creadă că produsele pe care le-au introdus pe piață nu sunt conforme cu prezentul capitol, aplică imediat măsurile corective necesare pentru a aduce respectivul produs în conformitate, pentru a-l retrage sau pentru a-l rechema, după caz. În cazul în care produsul prezintă un risc, producătorii informează imediat în acest sens Autoritatea Aeronautică Civilă, indicând detaliile, în special cu privire la neconformitate și la orice măsuri corective luate, precum și la rezultatele acestor măsuri. Atunci când introduc pe piață un UAS clasa C5 sau C6 sau un dispozitiv complementar pentru clasa C5, producătorii informează Autoritatea Aeronautică Civilă cu privire la sediul lor principal de activitate.

22. Ca urmare a cererii motivate din partea Autorității Aeronautice Civile, producătorii îi furnizează acesteia toate informațiile și documentația necesare, pe suport de hârtie sau în format electronic, pentru a demonstra conformitatea produsului cu prezentul capitol, într-o limbă ușor de înțeles de către autoritate. Aceștia cooperează cu autoritatea respectivă, la cererea acesteia, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscurilor prezentate de produsul pe care l-au introdus pe piață. Organizațiile de proiectare și organizațiile de producere a sistemelor de aeronave fără pilot la bord urmează obligatoriu a fi certificate de Autoritatea Aeronautică Civilă.

Subsecțiunea a II-a

Reprezentanții autorizați

23. Un producător poate numi un reprezentant autorizat printr-un mandat scris.

24. Obligațiile stabilite la punctele 11-22 și obligația de a întocmi documentația tehnică nu fac parte din mandatul reprezentantului autorizat.

25. Reprezentantul autorizat îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la

producător. Mandatul îi permite reprezentantului autorizat să îndeplinească cel puțin următoarele sarcini:

1) să mențină declarația de conformitate și documentația tehnică la dispoziția Autorității Aeronautice Civile timp de 10 ani după ce produsul a fost introdus pe piață;

2) în urma unei cereri motivate din partea Autorității Aeronautice Civile sau autorității responsabile de controlul la frontieră, să furnizeze acestei autorități toate informațiile și documentația necesară pentru a demonstra conformitatea produsului;

3) să coopereze cu Autoritatea Aeronautică Civilă sau cu autoritățile responsabile de controlul la frontieră, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea neconformității produselor care fac obiectul mandatului reprezentantului autorizat sau a riscurilor de siguranță pe care le prezintă aceasta.

Subsecțiunea a III-a

Obligațiile importatorilor

26. Importatorii introduc pe piața Republicii Moldova numai produse care respectă cerințele stabilite în prezentul capitol.

27. Înainte de introducerea unui produs pe piața Republicii Moldova, importatorii se asigură că:

1) producătorul a efectuat procedura adecvată de evaluare a conformității;

2) producătorul a întocmit documentația tehnică;

3) produsul poartă marcajul de conformitate și, atunci când este necesar, marca de identificare a clasei UA, precum și nivelul de putere acustică;

4) produsul este însoțit de înscrisurile prevăzute la punctele 19-20;

5) producătorul a respectat cerințele prevăzute la punctele 17-18;

6) se conformează cerințelor stabilite în Hotărârea Guvernului nr. 130/2014 cu privire la aprobarea Reglementării tehnice „Mașini industriale”.

28. Atunci când consideră sau are motive să creadă că un produs nu este conform cu cerințele prevăzute în părțile 1-6, 16 și 17 din anexă, importatorul nu introduce produsul pe piață până când acesta nu a fost supus procedurilor de evaluare a conformității. În cazul în care produsul prezintă un risc pentru sănătatea și siguranța consumatorilor și a terților, importatorul informează producătorul și Autoritatea Aeronautică Civilă în acest sens.

29. Producătorii indică numele, denumirea comercială înregistrată sau marca înregistrată, pagina web oficială și adresa poștală la care pot fi contactați fie direct pe produs, fie, dacă acest lucru nu este posibil, pe ambalaj sau într-un document însoțitor. Datele de contact trebuie comunicate într-o limbă ușor de înțeles de către utilizatorii finali și de către Autoritatea Aeronautică Civilă.

30. Importatorii se asigură că produsele sunt însoțite de instrucțiunile producătorului și de nota de informare prevăzute în părțile 1-6, 16 și 17 din anexă, prezentate în limba de stat. Instrucțiunile producătorului și nota de informare, precum și orice înscris imprimat pe etichete, trebuie să fie clare, inteligibile și lizibile.

31. Importatorii se asigură că, atât timp cât produsul constituie responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport ale produsului nu periclitează conformitatea.

32. Ori de câte ori acest lucru este justificat de riscurile prezentate de un produs, pentru a asigura protecția sănătății și securității utilizatorilor finali și a terților, importatorii testează prin eșantionare produsele puse la dispoziție pe piață, investighează și, dacă este necesar, țin un registru de reclamații, produse neconforme și rechemări de produse și informează distribuitorii cu privire la orice astfel de activități de monitorizare.

33. Importatorii care consideră sau au motive să creadă că anumite UAS pe care le-au introdus pe piață nu sunt conforme cu prezenta Reglementare tehnică, iau imediat măsurile corective necesare pentru a le aduce în conformitate, pentru a le retrage sau a le rechema. De asemenea, în cazul în care UAS prezintă un risc, importatorii informează imediat în acest sens producătorul, precum și Autoritatea Aeronautică Civilă, indicând detaliile, în special cu privire la neconformitate și la orice măsuri corective luate.

34. Importatorii păstrează o copie a declarației de conformitate la dispoziția Autorității Aeronautice Civile timp de 10 ani după introducerea pe piață a produsului și se asigură că documentația tehnică poate fi pusă la dispoziția autorității la cerere.

35. În urma unei cereri motivate din partea autorităților competente, importatorii furnizează acestora toate informațiile și documentația necesară, pe suport de hârtie sau în format electronic, pentru a demonstra conformitatea produsului, într-o limbă ușor de înțeles de autoritățile în cauză. Aceștia cooperează cu autoritățile competente, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscurilor prezentate de produsul pe care l-au introdus pe piață. Atunci când introduc pe piață un UAS clasa C5 sau C6 ori un dispozitiv complementar pentru clasa C5, producătorii informează Autoritatea Aeronautică Civilă cu privire la sediul lor principal de activitate.

Subsecțiunea a IV-a

Obligațiile distribuitorilor

36. Atunci când pun la dispoziție un produs pe piața Republicii Moldova, distribuitorii acționează cu atenția cuvenită privind cerințele prezentului capitol.

37. Înainte de a pune la dispoziție pe piață un produs, distribuitorii verifică dacă produsul poartă marcajul de conformitate și, dacă este cazul, eticheta de identificare a clasei de UA și indicația nivelului de putere acustică, dacă acesta este însoțit de documentele menționate la punctele 19-20 și dacă producătorul și importatorul au respectat cerințele prevăzute la punctele 17-18 și 29.

38. Distribuitorii se asigură că produsele sunt însoțite de instrucțiunile producătorului și de nota de informare prevăzute în părțile 1-6, 16 și 17 din anexă,

prezentate în limba de stat. Instrucțiunile producătorului și nota de informare, precum și orice înscris imprimat pe etichete trebuie să fie clare, inteligibile și lizibile.

39. Atunci când consideră sau are motive să creadă că un produs nu este în conformitate cu cerințele referitoare la produs, distribuitorul nu pune la dispoziție pe piață produsul până când acesta este pus în conformitate. Mai mult decât atât, atunci când produsul prezintă un risc, distribuitorul informează producătorul sau importatorul în acest sens, precum și Autoritatea Aeronautică Civilă.

40. Distribuitorii se asigură că, atât timp cât un produs constituie responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport al produsului nu periclitează conformitatea cu cerințele referitoare la produs.

41. Distribuitorii care consideră sau au motive să creadă că anumite UAS pe care le-au pus la dispoziție pe piață nu sunt conforme cu prezenta Reglementare tehnică, iau imediat măsurile corective necesare pentru a le aduce în conformitate, a le retrage sau a le rechema. Dacă UAS prezintă un risc, distribuitorii informează imediat în acest sens Autoritatea Aeronautică Civilă, indicând detaliile, în special cu privire la neconformitate și la orice măsuri corective întreprinse.

42. La cererea motivată a Autorității Aeronautice Civile, distribuitorii prezintă informațiile și documentația necesară, pe suport de hârtie sau în format electronic, pentru a demonstra conformitatea UAS cu prezenta Reglementare tehnică și cooperează cu privire la orice acțiune întreprinsă pentru eliminarea riscurilor prezentate de UAS pe care le-au pus la dispoziție pe piață.

Subsecțiunea a V-a

Cazurile în care obligațiile producătorilor

se aplică importatorilor și distribuitorilor

43. Importatorul sau distribuitorul este considerat producător în sensul prezentului capitol și este supus obligațiilor ce le revin producătorilor atunci când introduce pe piață un produs sub numele sau marca sa comercială sau modifică un produs deja introdus pe piață într-o manieră care poate afecta conformitatea cu prezentul capitol.

Subsecțiunea a VI-a

Identificarea operatorilor economici

44. Operatorii economici transmit, la cerere, Autorității Aeronautice Civile datele de identificare:

1) ale oricărui operator economic care le-a furnizat un produs;

2) ale oricărui operator economic căruia i-au furnizat un produs.

45. Operatorii economici trebuie să poată prezenta informațiile menționate la punctul 44:

1) timp de 10 ani după ce le-a fost furnizat produsul;

2) timp de 10 ani după ce au furnizat produsul.

Secțiunea a 3-a

Conformitatea produsului

Subsecțiunea I

Prezumția de conformitate

46. Produsele care sunt conforme cu prevederile standardelor Republicii Moldova ce adoptă standarde europene armonizate ale căror referințe au fost publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele prevăzute în părțile 1-6, 16 și 17 din anexă, care fac obiectul acestor standarde sau al părților acestora.

Lista standardelor Republicii Moldova care adoptă standardele armonizate, prevăzute în părțile 1-6, 16 și 17, ale căror referințe au fost publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, se elaborează și se aprobă prin ordin al ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale, se actualizează periodic și se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Subsecțiunea a II-a

Proceduri de evaluare a conformității

47. Producătorul efectuează o evaluare a conformității produsului utilizând una dintre procedurile indicate la punctul 48, în vederea stabilirii conformității acestuia cu cerințele stabilite în părțile 1-6 și 16-17 din anexă. Evaluarea conformității ține seama de toate condițiile de funcționare prevăzute și previzibile.

48. Procedurile disponibile pentru efectuarea evaluării conformității sunt următoarele:

1) controlul producției, prevăzut în partea 7 din anexă, atunci când se evaluează conformitatea unui produs cu cerințele stabilite în părțile 1, 5, 6, 16 sau 17 din anexă, cu condiția ca producătorul să fi aplicat standarde aplicabile pe teritoriul Republicii Moldova, în cazul tuturor cerințelor pentru care există astfel de standarde;

2) examinarea de tip, care este urmată de conformitatea cu tipul bazată pe controlul producției, astfel cum este prevăzut în partea 8 din anexă;

3) conformitatea bazată pe asigurarea totală a calității, astfel cum este prevăzută în partea 9 din anexă, cu excepția evaluării conformității unui produs care este o jucărie conform Hotărârii Guvernului nr. 808/2015 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind siguranța jucăriilor.

Subsecțiunea a III-a

Declarația de conformitate

49. Declarația de conformitate menționată la punctul 20 stabilește faptul că a fost demonstrată conformitatea produsului cu cerințele stabilite în părțile 1-6 și 16 și 17 din anexă și, în cazul UAS, identifică clasa acestuia.

50. Declarația de conformitate are structura modelului stabilit în partea 11 din anexă, conține elementele prevăzute în partea respectivă și se actualizează în permanență.

51. Declarația de conformitate simplificată menționată la punctul 20 conține elementele prevăzute în partea 12 din anexă și se actualizează în permanență. Textul complet al declarației de conformitate este accesibil pe pagina web oficială menționată în declarația de conformitate simplificată.

52. Prin redactarea declarației de conformitate, producătorul își asumă responsabilitatea pentru conformitatea produsului cu cerințele prevăzute în prezentul capitol.

Subsecțiunea a IV-a

Principii generale ale marcajului de conformitate

53. Conformitatea UAS cu prezenta Reglementare tehnică este indicată prin prezența pe UAS a marcajului CE, care este supus principiilor generale prevăzute la articolul 231 din Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.

Subsecțiunea a V-a

Norme și condiții pentru aplicarea marcajului de conformitate, a numărului de identificare al organismului notificat, a etichetei de identificare a clasei UAS și a indicației nivelului de putere acustică

54. Marcajul de conformitate se aplică în mod vizibil, lizibil și indelebil pe produs sau pe plăcuța cu date fixată pe produs. În cazul în care acest lucru nu este posibil sau nu este justificat din cauza dimensiunii produsului, marcajul se aplică pe ambalaj.

55. Eticheta de identificare a clasei de UA se aplică în mod vizibil, lizibil și indelebil pe UA sau, atunci când este cazul, pe fiecare accesoriu dintr-un set de accesorii pentru clasa C5 și pe ambalajul său și trebuie să aibă o înălțime de cel puțin 5 mm. Se interzice aplicarea pe produs a unor marcaje, însemne sau inscripții care pot induce în eroare terții în ceea ce privește semnificația sau forma etichetei de identificare a clasei.

56. Indicarea nivelului de putere acustică prevăzut în partea 14 din anexă se aplică, după caz, vizibil, lizibil și indelebil pe UA, cu excepția cazului în care acest lucru nu este posibil sau nu este justificat din cauza dimensiunii produsului, precum și pe ambalaj.

57. Marcajul de conformitate și, dacă este cazul, indicația nivelului de putere acustică și eticheta de identificare a clasei de UA se aplică înainte ca produsul să fie introdus pe piață.

58. Marcajul de conformitate este urmat de numărul de identificare al organismului notificat, în cazul în care se aplică procedura de evaluare a conformității stabilită în partea 9 din anexă.

59. Numărul de identificare al organismului notificat se aplică chiar de către organismul notificat sau, conform instrucțiunilor acestuia, de către producător sau reprezentantul său autorizat.

60. Asigurarea aplicării corecte a regimului aplicabil marcajului de conformitate se bazează pe mecanismele existente, iar în cazul utilizării inadecvate a respectivului marcaj se iau măsurile corespunzătoare.

Subsecțiunea a VI-a

Documentația tehnică

61. Documentația tehnică trebuie să conțină toate datele și detaliile relevante referitoare la mijloacele utilizate de producător pentru a garanta faptul că produsul respectă cerințele prevăzute în părțile 1-6, 16 și 17 din anexă. Aceasta trebuie să conțină cel puțin elementele prevăzute în partea 10 din anexă.

62. Documentația tehnică se redactează înainte de introducerea pe piață a produsului și se actualizează permanent.

63. Documentația tehnică și corespondența referitoare la procedura de examinare de tip sau la evaluarea sistemului de calitate al producătorului se întocmesc în limba de stat sau într-o limbă acceptată de către Autoritatea Aeronautică Civilă.

64. În cazul în care documentația tehnică nu este conformă cu cerințele stabilite la punctele 61-63, Autoritatea Aeronautică Civilă poate solicita producătorului sau importatorului să încredințeze unui organism acceptat de către Autoritatea Aeronautică Civilă efectuarea încercării, pe cheltuiala producătorului sau a importatorului, într-o perioadă de timp specificată, pentru a verifica conformitatea produsului cu cerințele stabilite în părțile 1-6, 16 și 17 din anexă care i se aplică.

Secțiunea a 4-a

UAS conforme care prezintă un risc

65. În cazul în care, în urma efectuării evaluării conform punctului 119, se constată că, deși UAS este conform cu prezentul Regulament, acesta prezintă un risc pentru sănătatea sau securitatea persoanelor, Autoritatea Aeronautică Civilă solicită agentului economic relevant să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că UAS în cauză, la introducere pe piață, nu mai prezintă respectivul risc sau pentru a retrage UAS de pe piață sau a-l rechema într-un termen rezonabil, proporțional cu natura riscului.

66. Agentul economic are obligația de a întreprinde măsurile corective corespunzătoare pentru toate UAS pe care le-a pus la dispoziție pe piață. Autoritatea Aeronautică Civilă informează Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale despre toate detaliile disponibile, în special despre datele necesare pentru identificarea UAS care prezintă un risc, originea și lanțul de aprovizionare al UAS, natura riscului implicat, natura și durata măsurilor luate, respectiv Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale informează Comisia Europeană.

Secțiunea a 5-a

Neconformitatea formală

67. Fără a aduce atingere punctelor 119-126, Autoritatea Aeronautică Civilă solicită agentului economic să elimine neconformitățile în cazul în care constată una dintre următoarele situații:

1) marcajul CE a fost aplicat prin încălcarea prevederilor punctelor 54-60;

2) marcajul CE nu a fost aplicat;

3) numărul de identificare al organismului notificat, în cazul în care se utilizează procedura de evaluare a conformității, a fost aplicat cu abateri sau nu a fost aplicat;

4) nu s-a aplicat eticheta de identificare a clasei de UA;

5) indicația nivelului de putere acustică, dacă este necesară, nu a fost aplicată;

6) numărul de serie nu a fost aplicat sau nu are formatul corect;

7) manualul sau informațiile nu sunt disponibile;

8) declarația de conformitate lipsește sau nu a fost întocmită;

9) declarația de conformitate nu a fost întocmită corect;

10) documentația tehnică nu este disponibilă sau este incompletă;

11) lipsește numele producătorului sau al importatorului, denumirea comercială înregistrată sau marca înregistrată, pagina web oficială sau adresa poștală.

68. În cazul în care neconformitatea menționată la punctul 67 se menține, Autoritatea Aeronautică Civilă ia măsurile prevăzute de lege pentru a restricționa sau a interzice punerea la dispoziție pe piață a UAS sau pentru a se asigura că acestea sunt rechemate sau retrase de pe piață.

Capitolul III

CERINȚE APLICABILE UAS OPERATE ÎN CATEGORIILE „CERTIFICATE” ȘI „SPECIFICE”, CU EXCEPȚIA CAZULUI

ÎN CARE OPERAȚIUNILE SUNT DESFĂȘURATE

ÎN TEMEIUL UNEI DECLARAȚII

69. Proiectarea, producția și întreținerea UAS se certifică dacă UAS îndeplinește oricare dintre următoarele condiții:

1) are o dimensiune caracteristică de cel puțin 3 m și este proiectat pentru operarea deasupra mulțimilor;

2) este proiectat pentru transportul de persoane;

3) este proiectat în scopul transportului de mărfuri periculoase și necesită un nivel ridicat de robustețe pentru reducerea riscurilor la adresa terților în caz de accident;

4) este utilizat în categoria de operațiuni „specifice”, iar în urma unei evaluări a riscului, se constată faptul că riscul operațiunii nu poate fi atenuat în mod corespunzător fără certificarea UAS;

5) este utilizat în categoria „certificate”.

70. Un UAS care face obiectul certificării respectă cerințele aplicabile stabilite în Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 468/2019, și Regulamentul privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 641/2019.

71. Cu excepția cazului în care trebuie să fie certificat în conformitate cu punctul 69, un UAS utilizat în categoria „specifice” trebuie să aibă capacitățile tehnice stabilite în autorizația operațională emisă de Autoritatea Aeronautică Civilă sau în scenariul standard definit în Reglementările aeronautice civile sau potrivit definiției din certificatul de operator de UAS ușor în conformitate cu partea C din anexa la Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord.

72. Cu excepția UAS de construcție privată, toate UAS trebuie să aibă un număr de serie unic conform cu standardul ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Numere de serie pentru sistemele de aeronave mici fără pilot la bord), ediția 2019.

73. Fiecare UA destinată să fie operată în categoria „specifice” la o înălțime mai mică de 120 m trebuie să fie echipată cu un sistem de identificare la distanță, care să permită:

1) încărcarea numărului de înregistrare al operatorului UAS necesar în sistemul de înregistrare. Sistemul efectuează o verificare a consecvenței prin care se verifică integritatea șirului complet furnizat operatorului UAS la momentul înregistrării. În caz de inconsecvență, UAS trebuie să emită un mesaj de eroare către operatorul UAS;

2) transmiterea periodică a cel puțin următoarelor date în timp real pe întreaga durată a zborului, astfel încât să poată fi recepționate de dispozitivele mobile existente:

a) numărul de serie unic al UA conform punctului 72 sau, dacă UA este de construcție privată, numărul de serie unic al dispozitivului auxiliar, după cum este stabilit în partea 6 din anexă;

b) indicarea orei, poziția geografică a UA și înălțimea acesteia deasupra suprafeței sau a punctului de decolare;

c) cursa rutei, măsurată în sensul acelor de ceasornic de la nordul geografic, și viteza față de sol a UA;

d) poziția geografică a pilotului la distanță;

e) o indicare a stării de urgență a UAS;

3) reducerea capacității de manipulare a funcționalității sistemului de identificare directă la distanță.

Capitolul IV

NOTIFICAREA ORGANISMELOR

DE EVALUARE A CONFORMITĂȚII

Secțiunea 1

Notificare. Autoritatea de notificare

74. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale notifică Comisia Europeană, organismele de evaluare a conformității recunoscute pentru a efectua sarcinile de evaluare a conformității, ca părți terțe în conformitate cu prezentul Regulament.

75. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale este autoritatea de notificare responsabilă de instituirea și îndeplinirea procedurilor necesare pentru evaluarea și notificarea organismelor de evaluare a conformității și monitorizarea organismelor notificate.

76. Evaluarea menționată la punctul 77 se efectuează de către organismul național de acreditare instituit în conformitate cu Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.

77. Autoritatea de notificare își asumă întreaga răspundere pentru sarcinile îndeplinite de organismul menționat la punctul 78.

Secțiunea a 2-a

Cerințele privind autoritatea de notificare.

Obligația de informare a autorității de notificare

78. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de autoritate de notificare:

1) asigură lipsa de conflict de interese cu organismele de evaluare a conformității;

2) garantează obiectivitatea și imparțialitatea activităților sale.

79. Orice decizie referitoare la notificarea unui organism de evaluare a conformității se ia de către persoanele din cadrul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu condiția să nu fie cele care au participat la evaluare.

80. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nu oferă și nu desfășoară activități prestate de către organismele de evaluare a conformității și nu oferă servicii de consultanță în condiții comerciale sau concurențiale, precum și garantează confidențialitatea informațiilor pe care le obține.

81. Pentru îndeplinirea atribuțiilor, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale participă la schimbul de experiență cu referire la politica privind notificarea, organizat de către Comisia Europeană.

82. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale informează Comisia Europeană în legătură cu procedurile pe care le aplică pentru evaluarea și notificarea organismelor de evaluare a conformității și monitorizarea organismelor notificate, precum și în legătură cu orice modificări ale acestora.

Secțiunea a 3-a

Cerințele cu privire la organismele notificate.

Prezumția de conformitate a organismelor notificate

83. În scopul notificării, organismul de evaluare a conformității trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

1) să fie înregistrat în calitate de persoană juridică conform prevederilor Legii nr. 220/2007 privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali;

2) să fie un organism terț, independent de organizația sau de UAS pe care le evaluează. Organismul de evaluare a conformității care aparține unei asociații de întreprinderi ce reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea, asamblarea, utilizarea sau întreținerea UAS pe care le evaluează poate fi considerat a fi un astfel de organism, cu condiția demonstrării independenței sale și a absenței oricărui conflict de interese;

3) personalul său de conducere de nivel superior și personalul responsabil de îndeplinirea atribuțiilor de evaluare a conformității nu trebuie să acționeze ca proiectant, producător, furnizor, cumpărător, proprietar, utilizator sau operator de întreținere al UAS pe care le evaluează și nici ca reprezentant al uneia dintre aceste părți. Acest lucru nu împiedică utilizarea UAS evaluate care sunt necesare pentru operațiile organismului de

evaluare a conformității sau utilizarea acestor UAS în scopuri personale;

4) personalul său de conducere de nivel superior și personalul responsabil de îndeplinirea atribuțiilor de evaluare a conformității nu trebuie să fie implicați, în mod direct, în proiectarea, fabricarea, comercializarea, utilizarea sau întreținerea UAS și nu trebuie să reprezinte părțile angajate în aceste activități. Aceștia nu trebuie să se implice în activități care le-ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește activitățile de evaluare a conformității pentru care sunt notificați. Aceste dispoziții se aplică, în special, serviciilor de consultanță;

5) să se asigure că activitățile propriilor filiale sau ale propriilor subcontractanți nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea activităților lor de evaluare a conformității;

6) personalul său trebuie să îndeplinească activitățile de evaluare a conformității la cel mai înalt grad de integritate profesională și cu competența tehnică necesară în domeniul respectiv, fiind liber de orice presiuni și stimulente, în special financiare, care ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților de evaluare a conformității, în special din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele respectivelor activități;

7) să dețină capabilitatea de a îndeplini toate atribuțiile de evaluare a conformității, care îi sunt atribuite prin partea 8 sau 9 din anexă, pentru care a fost notificat, indiferent dacă acele atribuții sunt îndeplinite de însuși organismul de evaluare a conformității sau în numele și sub responsabilitatea acestuia;

8) să dispună permanent, pentru fiecare procedură de evaluare a conformității și fiecare tip sau categorie de UAS pentru care este notificat, de:

a) personalul necesar cu cunoștințe tehnice și experiență suficientă și corespunzătoare pentru a îndeplini atribuțiile de evaluare a conformității;

b) descrierile procedurilor în corespundere cu care se realizează evaluarea conformității, asigurându-se transparența și posibilitatea de a reproduce procedurile respective;

c) politicile și procedurile corespunzătoare care fac o distincție între atribuțiile îndeplinite ca organism notificat și alte activități;

d) procedurile necesare pentru desfășurarea activității, ținând seama în mod corespunzător de dimensiunea unei întreprinderi, de domeniul de activitate și de structura acesteia, de gradul de complexitate a tehnologiei UAS în cauză, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție;

e) mijloacele necesare pentru a îndeplini în mod corespunzător atribuțiile tehnice și administrative legate de activitățile de evaluare a conformității, precum și de acces la toate echipamentele sau instalațiile necesare.

84. Personalul responsabil de îndeplinirea atribuțiilor de evaluare a conformității

trebuie să posede:

1) pregătire tehnică și profesională solidă, care să acopere toate activitățile de evaluare a conformității pentru care a fost notificat organismul de evaluare a conformității;

2) cunoștințe privind cerințele evaluărilor pe care le realizează și autoritatea corespunzătoare pentru realizarea acestor evaluări;

3) abilitatea de a elabora certificate, evidențe și rapoarte pentru a demonstra că evaluările au fost îndeplinite.

85. Imparțialitatea organismelor de evaluare a conformității, a personalului de conducere de nivel superior și a personalului responsabil de îndeplinirea atribuțiilor de evaluare a conformității trebuie să fie garantată.

86. Organismele de evaluare a conformității încheie contracte de asigurare de răspundere civilă cu companiile de asigurare din Republica Moldova și dețin polițe de asigurare pentru a repara prejudiciul care poate fi cauzat terților părți prin activitatea desfășurată și față de care poartă răspundere în conformitate cu Legea nr.92/2022 privind activitatea de asigurare sau de reasigurare.

87. Personalul organismelor de evaluare a conformității păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor sale în temeiul părților 8 și 9 din anexă sau al oricărei dispoziții din legislația națională referitoare la secretul profesional, excepție făcând relația cu autoritățile de reglementare sau cu funcție de supraveghere a pieței. Drepturile de autor și de proprietate intelectuală sunt protejate în conformitate cu legislația națională.

88. Organismele de evaluare a conformității participă sau se asigură că personalul responsabil de îndeplinirea sarcinilor de evaluare a conformității este informat în legătură cu activitățile de standardizare relevante.

89. În cazul în care un organism de evaluare a conformității își demonstrează conformitatea cu criteriile prevăzute în standardele de referință aplicabile, se consideră că acesta respectă cerințele prevăzute la punctele 83-88. Îndeplinirea criteriilor prevăzute în standardele de referință se constată prin acreditare în condițiile Legii nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.

Secțiunea a 4-a

Filiale ale organismelor notificate și subcontractarea

de către organismele notificate

90. În cazul în care organismul notificat subcontractează sarcini specifice referitoare la evaluarea conformității sau recurge la o filială, acesta se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele stabilite la punctele 83-88 și informează în acest sens Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

91. Organismul notificat își asumă întreaga responsabilitate pentru sarcinile

îndeplinite de subcontractanți sau filiale, indiferent unde sunt stabilite acestea.

92. Activitățile pot fi subcontractate sau realizate de o filială numai cu acordul clientului, în cazul în care contractul de prestare a serviciului de evaluare a conformității dintre client și organismul notificat conține o astfel de clauză.

93. Organismele notificate pun la dispoziția Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale documentele relevante privind evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și a activităților efectuate de către aceștia în temeiul părților 8 și 9 din anexă.

Secțiunea a 5-a

Cererea de notificare

94. Pentru a fi notificate, organismele de evaluare a conformității depun o cerere de recunoaștere în vederea notificării către organismul național de acreditare.

95. Organismul național de acreditare informează Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale atunci când organismul de evaluare a conformității solicită acreditarea în vederea notificării și, după acordarea acreditării, transmite solicitarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

96. Solicitarea este însoțită de un dosar conform articolul 143 din Legea nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.

Secțiunea a 6-a

Procedura de notificare

97. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale recunoaște, prin ordin al ministrului, organismele de evaluare a conformității în vederea notificării. Acest ordin se actualizează ori de câte ori este necesar. Recunoașterea în vederea notificării se realizează conform prevederilor Legii nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.

98. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale recunoaște în scopul notificării numai organismele de evaluare a conformității care au îndeplinit cerințele prevăzute la punctele 83-88.

99. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale notifică Comisia Europeană folosind instrumentul de notificare electronică dezvoltat și gestionat de către Comisia Europeană. Notificarea include detalii complete ale activităților de evaluare a conformității, ale modulului sau ale modulelor de evaluare a conformității și ale tipurilor de UAS și atestarea relevantă a competenței.

100. Organismul de evaluare a conformității poate executa activitățile unui organism notificat numai în cazul în care Comisia Europeană nu a ridicat obiecții în termen de două săptămâni de la notificare.

101. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale notifică Comisiei Europene

privind orice modificări ulterioare aduse notificării.

Secțiunea a 7-a

Modificările aduse notificărilor

102. În cazul în care Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a constatat sau a fost informat că un organism notificat nu mai respectă cerințele prevăzute la punctele 83-88 sau că nu își îndeplinește obligațiile, autoritatea inițiază restrângerea, suspendarea sau retragerea notificării în modul prevăzut de Legea nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, în funcție de gravitatea nerespectării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor respective.

103. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale informează Comisia Europeană cu referire la măsurile întreprinse conform punctului 102.

104. În cazul restrângerii, suspendării sau retragerii notificării sau în cazul în care organismul notificat și-a încetat activitatea, acesta asigură transmiterea dosarelor privind evaluările către alt organism și informează în acest sens Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale sau, în lipsa unui alt organism notificat, asigură transmiterea către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor, la cererea acestora.

[Pct. 104 modificat prin HG774 din 11.10.23, MO437-440/21.11.23 art. 1047; în vigoare 21.11.23]

Secțiunea a 8-a

Contestarea competenței organismelor notificate

105. În cazurile în care Comisia Europeană investighează competența unui organism notificat sau continuarea îndeplinirii de către un organism notificat a cerințelor și responsabilităților care îi revin, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale prezintă acesteia, la cerere, toate informațiile care au fundamentat notificarea sau menținerea competenței organismului în cauză.

106. În cazul în care Comisia Europeană constată că un organism notificat nu mai îndeplinește cerințele pentru a fi notificat, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în baza actului de punere în aplicare adoptat de către Comisia Europeană, inițiază restrângerea, suspendarea sau retragerea notificării în modul prevăzut de Legea nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.

Secțiunea a 9-a

Obligațiile operaționale ale organismelor notificate.

Contestarea deciziilor organismelor notificate

107. Organismele notificate efectuează evaluarea conformității în corespundere cu procedurile prevăzute în părțile 8 și 9 din anexă.

108. Evaluarea conformității este realizată în mod proporțional, evitând sarcinile inutile pentru operatorii economici. Organismele de evaluare a conformității își desfășoară activitatea ținând seama în mod corespunzător de dimensiunea unei întreprinderi, de domeniul de activitate și de structura acesteia, de gradul de complexitate a tehnologiei UAS în cauză, precum și de caracterul de serie sau de masă al procesului de producție. În același timp, organismele de evaluare a conformității trebuie să respecte gradul de precizie și nivelul de protecție necesare pentru conformitatea UAS cu cerințele stabilite în prezentul Regulament.

109. În cazul în care un organism de evaluare a conformității notificat constată că un producător nu îndeplinește cerințele prevăzute în părțile 1-6 și 16-17 din anexă sau în standardele armonizate sau în alte specificații tehnice corespunzătoare, acesta solicită producătorului să ia măsurile corective corespunzătoare și nu emite certificatul sau o decizie de evaluare.

110. În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității, după eliberarea certificatului sau a deciziei de evaluare, un organism de evaluare a conformității notificat constată că un UAS nu mai este conform, acesta solicită producătorului să ia măsurile corective corespunzătoare și suspendă sau retrage certificatul sau decizia.

111. În cazul în care nu se iau măsuri corective sau acestea nu produc efectul necesar, organismul notificat restricționează, suspendă sau retrage orice certificat sau decizie.

112. Organismele notificate se asigură că beneficiarii serviciilor de evaluare a conformității cunosc și, în mod necondiționat, pot face uz de modalitățile de contestare a deciziilor emise de către organismele în cauză, în limitele și în modul stabilite de lege.

Secțiunea a 10-a

Obligația de informare care le revine organismelor de evaluare a conformității notificate

113. Organismele de evaluare a conformității notificate informează Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în legătură cu:

1) orice refuz, restricție, suspendare sau retragere a certificatelor de examinare UE de tip sau a deciziilor de evaluare;

2) orice circumstanțe care afectează domeniul de aplicare sau condițiile notificării;

3) orice cerere de informare cu privire la activitățile de evaluare a conformității, primită de la Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor;

[Pct.113 subpct. 3) modificat prin HG774 din 11.10.23, MO437-440/21.11.23 art. 1047; în vigoare 21.11.23]

4) activitățile de evaluare a conformității efectuate în limitele domeniului de aplicare

a notificării și în legătură cu orice altă activitate realizată, inclusiv activitățile transfrontaliere și de subcontractare, la cerere.

114. Organismele de evaluare a conformității notificate transmit Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în fiecare an, până la data de 1 februarie, un raport scris referitor la activitatea lor în anul calendaristic anterior, conform prevederilor Legii nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.

115. Organismele de evaluare a conformității notificate furnizează celorlalte organisme notificate, care efectuează activități similare de evaluare a conformității ce vizează aceleași tipuri de UAS, informații relevante privind aspecte legate de rezultatele negative ale evaluării conformității și, la cerere, de rezultatele pozitive ale evaluării conformității.

116. Organismele de evaluare a conformității notificate pot participa, în mod direct sau prin intermediul unui reprezentant desemnat, la grupul sectorial al organismelor notificate, coordonat de către Comisia Europeană.

Capitolul V

SUPRAVEGHEREA PIEȚEI

Secțiunea 1

Procedura aplicabilă la nivel național

cu privire la UAS care prezintă un risc

117. Supravegherea pieței și controlul UAS care sunt plasate pe piață se efectuează conform cadrului normativ aplicabil privind supravegherea pieței în ceea ce privește comercializarea produselor nealimentare.

118. Autoritatea Aeronautică Civilă este autoritatea responsabilă de supravegherea pieței în domeniul reglementat de prezentul Regulament.

119. În cazul în care Autoritatea Aeronautică Civilă constată că un UAS care intră sub incidența prezentului Regulament prezintă un risc pentru sănătatea sau securitatea persoanelor, aceasta efectuează o evaluare a UAS în cauză, acoperind toate cerințele relevante stabilite în prezentul Regulament. Agenții economici vizați cooperează în acest scop cu Autoritatea Aeronautică Civilă, la solicitarea acesteia.

120. În cazul în care, pe parcursul evaluării menționate la punctul 119, Autoritatea Aeronautică Civilă constată că UAS nu respectă cerințele stabilite în prezentul Regulament, aceasta solicită imediat agentului economic vizat să întreprindă toate acțiunile corective corespunzătoare pentru a aduce UAS în conformitate cu cerințele respective sau pentru a-l retrage de pe piață sau pentru a-l rechema într-un termen rezonabil, proporțional cu natura riscului stabilit de către aceasta.

121. Autoritatea Aeronautică Civilă informează organismul de evaluare a

conformității notificat care a realizat evaluarea conformității despre măsurile întreprinse.

122. În cazul în care Autoritatea Aeronautică Civilă consideră că neconformitatea nu se limitează la teritoriul național, aceasta informează Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale cu privire la rezultatele evaluării și acțiunile pe care le-au solicitat din partea agentului economic.

123. Agentul economic se asigură că sunt întreprinse toate acțiunile corective corespunzătoare cu privire la toate UAS vizate pe care acesta le-a pus la dispoziție pe piață.

124. În cazul în care agentul economic relevant nu întreprinde acțiunile corective în termenul menționat la punctul 120, Autoritatea Aeronautică Civilă ia toate măsurile corespunzătoare pentru a interzice sau a restricționa punerea la dispoziție a UAS pe piață ori pentru a retrage sau a rechema UAS de pe piață. Autoritatea Aeronautică Civilă informează Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale despre măsurile luate.

125. Informațiile menționate la punctul 124 trebuie să includă toate detaliile disponibile, în special datele necesare pentru a identifica UAS neconforme, originea UAS, natura neconformității invocate și riscul implicat, natura și durata măsurilor luate, precum și argumentele prezentate de către agentul economic relevant. Autoritatea Aeronautică Civilă indică, în special, dacă neconformitatea este cauzată de una dintre următoarele situații:

1) UAS nu respectă cerințele cu privire la sănătatea sau securitatea persoanelor; sau

2) există deficiențe ale standardelor armonizate menționate la punctul 46, care conferă prezumția de conformitate.

126. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale informează imediat Comisia Europeană cu privire la măsurile adoptate conform punctului 124.

Secțiunea a 2-a

Procedura de salvgardare

127. În cazul în care, la finalizarea procedurii prevăzute la punctele 123 și 124, se ridică obiecții cu privire la o măsură luată sau în cazul în care Comisia Europeană consideră că o măsură națională contravine unui act normativ al Uniunii Europene, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Autoritatea Aeronautică Civilă, la inițiativa Comisiei Europene, participă la consultări cu părțile implicate și agenții economici vizați pentru evaluarea măsurii naționale. În baza rezultatelor evaluării respective, Comisia Europeană informează Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale dacă măsura națională este justificată sau nu, care, la rândul lui, informează agenții economici vizați.

128. În cazul în care măsura este considerată justificată, Autoritatea Aeronautică Civilă adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că UAS neconforme sunt retrase de pe piață și ulterior informează Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale informează Comisia Europeană privind măsurile adoptate.

129. În cazul în care măsura este considerată nejustificată, Autoritatea Aeronautică Civilă retrage această măsură.

Capitolul VI

MECANISMUL DE APLICARE

130. Până la data intrării în vigoare a legii de ratificare a Acordului privind evaluarea conformității și acceptarea produselor industriale dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană:

1) se admite punerea la dispoziție pe piață a produselor cu marcajul de conformitate SM, aplicat în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității;

2) producătorul aplică marcajul de conformitate SM și emite declarația de conformitate în situația în care evaluarea conformității produselor destinate pieței naționale se realizează de către organismele de evaluare a conformității recunoscute prin utilizarea procedurilor prevăzute în capitolul II secțiunea a 3-a subsecțiunea a II-a;

3) prezența marcajului CE pe produs exclude necesitatea aplicării pe același echipament a marcajului de conformitate SM;

4) prevederile prezentei hotărâri referitoare la marcajul CE și declarația de conformitate UE se aplică în egală măsură și marcajului de conformitate SM și declarației de conformitate;

5) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale recunoaște în vederea notificării organismele care realizează evaluarea conformității produselor în concordanță cu procedurile prevăzute în capitolul II secțiunea a 3-a subsecțiunea a II-a;

6) cerințele cu privire la organismele de evaluare a conformității notificate se aplică și organismelor de evaluare a conformității recunoscute, care au regim juridic similar, conform prevederilor Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și evaluare a conformității;

7) lista ce cuprinde organismele de evaluare a conformității recunoscute, cu sarcinile specifice pentru care acestea au fost recunoscute și numerele lor de identificare se gestionează de către Centrul Național de Acreditare din Republica Moldova „MOLDAC” și se publică pe pagina web oficială a acestuia;

8) obligațiile și răspunderea producătorului, a reprezentantului său autorizat, a importatorului sau a distribuitorului, persoane juridice cu sediul în Republica Moldova, privind produsele puse la dispoziție pe piață cu marcajul de conformitate SM, însoțite de declarația de conformitate, corespund celor prevăzute de prezenta hotărâre pentru echipamentele cu marcajul CE, însoțite de declarația de conformitate UE.

Anexă

la Regulamentul privind sistemele

de aeronave fără pilot la bord

Partea I

Cerințe pentru un sistem de aeronave

fără pilot la bord din clasa C0

Un sistem de aeronave fără pilot la bord din clasa C0 (UAS C0) poartă următoarea etichetă de identificare a clasei pe UA:

Un UAS C0 respectă următoarele cerințe:

(1) are o masă maximă la decolare mai mică de 250 g, inclusiv sarcina utilă;

(2) are o viteză maximă în zbor orizontal de 19 m/s;

(3) poate să atingă o înălțime maximă deasupra punctului de decolare limitată la 120 m;

(4) este controlabil în condiții de siguranță în ceea ce privește performanțele de stabilitate, manevrabilitate și legătură de comandă și control, de către un pilot la distanță, pe baza instrucțiunilor producătorului, conform necesităților, în toate condițiile de funcționare anticipate, inclusiv în urma defectării unuia sau, după caz, a mai multor sisteme;

(5) este proiectat și construit astfel încât să se reducă la minimum vătămarea persoanelor în timpul funcționării, cu evitarea marginilor ascuțite, în afara cazului în care acest lucru este inevitabil din punct de vedere tehnic, conform bunelor practici de proiectare și de fabricație. În cazul în care este prevăzut cu elice, UA trebuie proiectată astfel încât să limiteze orice vătămare care poate fi provocată de palele elicelor;

(6) este alimentat exclusiv cu energie electrică;

(7) în cazul în care este prevăzut cu un mod „urmărire” și atunci când această funcție este activată, rămâne în raza a maximum 50 m față de pilotul la distanță și îi permite acestuia să redobândească controlul asupra UA;

(8) este introdus pe piață însoțit de un manual care să indice:

(a) caracteristicile UA, inclusiv, dar fără a se limita la:

(i) clasa UA;

(ii) masa UA (cu o descriere a configurației de referință) și masa maximă la decolare;

(iii) caracteristicile generale permise în ceea ce privește masa, dimensiunile, interfețele cu UA și alte eventuale restricții;

(iv) echipamente și software pentru comanda la distanță a UA; și

(v) o descriere a comportamentului UA în cazul unei pierderi a legăturii de comandă și control;

(b) instrucțiuni clare de operare;

(c) limitări operaționale (inclusiv, printre altele, condițiile meteorologice și operațiunile pe timp de zi/noapte); și

(d) descrierea adecvată a tuturor riscurilor legate de operațiunile UAS, adaptate vârstei utilizatorului;

(9) punctele 4, 5 și 6 nu se aplică UAS care sunt jucării conform Hotărârii Guvernului nr. 808/2015 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind siguranța jucăriilor.

Partea a II-a

Cerințe aplicabile unui sistem de aeronave

fără pilot la bord din clasa C1

Un sistem de aeronave fără pilot la bord din clasa C1 (UAS C1) poartă următoarea etichetă de identificare a clasei pe UA:

Un UAS C1 respectă următoarele cerințe:

(1) este fabricat din materiale și are caracteristici fizice și de performanță care garantează că, în cazul unui impact la viteza terminală cu un cap uman, energia transmisă capului uman este mai mică de 80 J sau, ca alternativă, are o MTOM mai mică de 900 g, inclusiv sarcina utilă;

(2) are o viteză maximă în zbor orizontal de 19 m/s;

(3) poate să atingă o înălțime maximă deasupra punctului de decolare limitată la 120 m sau este prevăzut cu un sistem care limitează la 120 m înălțimea în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare ori la o valoare care poate fi selectată de pilotul la distanță. În cazul în care valoarea este selectabilă, pilotului la distanță trebuie să i se furnizeze informații clare cu privire la înălțimea UA în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare în timpul zborului;

(4) este controlabil în condiții de siguranță în ceea ce privește performanțele de stabilitate, manevrabilitate și legătură de date, de către un pilot la distanță cu competența corespunzătoare astfel cum se definește în Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord și pe baza instrucțiunilor producătorului, conform necesităților, în toate condițiile de funcționare anticipate, inclusiv în urma defectării unuia

sau, după caz, a mai multor sisteme;

(5) are rezistența mecanică necesară pentru UA, inclusiv orice factor de siguranță necesar și, după caz, stabilitatea care să-i permită să reziste la orice tensiune la care este supus în timpul utilizării, fără a se produce o ruptură sau o deformare care ar putea interfera cu zborul său în condiții de siguranță;

(6) este proiectat și construit astfel încât să se reducă la minimum vătămarea persoanelor în timpul funcționării, cu evitarea marginilor ascuțite ale UA, în afara cazului în care acest lucru este inevitabil din punct de vedere tehnic, conform bunelor practici de proiectare și de fabricație. În cazul în care este prevăzut cu elice, UA trebuie proiectată astfel încât să limiteze orice vătămare care poate fi provocată de palele elicelor;

(7) în cazul unei pierderi a legăturii de comandă și control, există o metodă fiabilă și previzibilă pentru ca UA să restabilească legătura de comandă și control sau, dacă legătura nu se poate restabili, să încheie zborul într-un mod care reduce efectul asupra terților, în aer sau la sol;

(8) cu excepția cazului unei UA cu aripă fixă, are un nivel garantat de putere acustică ponderat cu A, LWA, stabilit în conformitate cu partea 13, care nu depășește nivelurile stabilite în partea 15;

(9) cu excepția cazului unei UA cu aripă fixă, are aplicată indicația nivelului garantat de putere acustică ponderat cu A, pe UA și/sau pe ambalajul acesteia, în conformitate cu partea 14;

(10) este alimentat exclusiv cu energie electrică;

(11) are un număr de serie unic conform cu standardul ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Numere de serie pentru sistemele de aeronave mici fără pilot la bord), ediția 2019;

(12) începând cu 1 ianuarie 2023, are un sistem de identificare directă la distanță care:

(a) permite încărcarea numărului de înregistrare al operatorului UAS necesar și a oricărui număr suplimentar furnizat de sistemul de înregistrare. Sistemul efectuează o verificare a consecvenței prin care se verifică integritatea șirului complet furnizat operatorului UAS la momentul înregistrării. În caz de inconsecvență, UAS trebuie să emită un mesaj de eroare către operatorul UAS;

(b) asigură, în timp real pe întreaga durată a zborului, transmisia periodică directă de la UA cel puțin a datelor enumerate în continuare cu ajutorul unui protocol de transmisie deschis și documentat, a următoarelor date, astfel încât respectivele date să poată fi recepționate direct de dispozitivele mobile existente în raza de emisie:

(i) numărul de înregistrare al operatorului UAS;

(ii) numărul de serie fizic unic al UA conform cu punctul 11;

(iii) marca temporală, poziția geografică a UA și înălțimea acesteia în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare;

(iv) cursa rutei, măsurată în sensul acelor de ceasornic de la nordul geografic, și viteza față de sol a UA; și

(v) poziția geografică a pilotului la distanță sau, dacă aceasta nu este disponibilă, cea a punctului de decolare; și

(vi) o indicare a stării de urgență a UAS;

(c) reduce posibilitatea de a manipula funcționalitatea sistemului de identificare directă la distanță;

(13) este prevăzută cu o funcție de geovigilență care furnizează:

(a) o interfață pentru încărcarea și actualizarea datelor referitoare la limitările spațiului aerian legate de poziția și înălțimea UA, impuse de zonele geografice UAS, care asigură că procesul de încărcare sau de actualizare a acestor date nu afectează integritatea și valabilitatea lor;

(b) o avertizare adresată pilotului la distanță atunci când se detectează o posibilă încălcare a limitărilor spațiului aerian; și

(c) informații adresate pilotului la distanță cu privire la statutul UA, precum și o avertizare atunci când sistemele sale de poziționare sau de navigație nu pot asigura buna funcționare a sistemului de geovigilență;

(14) dacă UA are o funcție care îi limitează accesul la anumite zone sau volume de spațiu aerian, respectiva funcție trebuie să opereze astfel încât să interacționeze bine cu sistemul de comenzi de zbor al UA, fără a afecta în mod negativ siguranța zborului; totodată, trebuie furnizate informații clare pilotului la distanță atunci când această funcție împiedică UA să intre în aceste zone sau volumele de spațiu aerian în cauză;

(15) furnizează pilotului la distanță o avertizare clară atunci când bateria UA sau stația de comandă a acesteia ajunge la un nivel scăzut, astfel încât pilotul la distanță să aibă timp suficient pentru a efectua aterizarea UA în condiții de siguranță;

(16) este prevăzut:

(a) cu lumini în scopul controlabilității UA; și

(b) cu cel puțin un girofar verde în scopul vizibilității UA pe timp de noapte, pentru a permite unei persoane de la sol să facă distincția între UA și o aeronavă cu pilot la bord;

(17) în cazul în care este prevăzut cu un mod „urmărire” și atunci când această funcție este activată, rămâne în raza a maximum 50 m față de pilotul la distanță și îi permite acestuia să redobândească controlul asupra UA;

(18) este introdus pe piață însoțit de instrucțiunile producătorului, care indică:

(a) caracteristicile UA, inclusiv, printre altele:

(i) clasa UA;

(ii) masa UA (cu o descriere a configurației de referință) și masa maximă la decolare;

(iii) caracteristicile generale ale sarcinilor utile permise în ceea ce privește masa, dimensiunile, interfețele cu UA și alte eventuale restricții;

(iv) echipamente și software pentru comanda la distanță a UA;

(v) procedurile de încărcare a numărului de înregistrare al operatorului UAS în sistemul de identificare la distanță;

(vi) o trimitere la protocolul de transmisie utilizat pentru emisiunea sistemului de identificare directă la distanță;

(vii) nivelul de putere acustică; și

(viii) o descriere a comportamentului UA în cazul unei pierderi a legăturii de date și metoda de restabilire a legăturii de comandă și control a UA;

(b) instrucțiuni clare de operare;

(c) procedura de încărcare a limitărilor spațiului aerian în funcția de geovigilență;

(d) instrucțiunile de întreținere;

(e) procedurile de depanare;

(f) limitări operaționale (inclusiv, printre altele, condițiile meteorologice și operațiunile pe timp de zi/noapte); precum și

(g) descrierea adecvată a tuturor riscurilor asociate operațiunilor UAS;

(19) dacă este prevăzut cu un sistem de identificare la distanță prin rețea, trebuie:

(a) să facă posibilă, în timp real pe întreaga durată a zborului, transmisia de la UA a cel puțin datelor enumerate în continuare, cu ajutorul unui protocol de transmisie deschis și documentat, astfel încât respectivele date să poată fi recepționate prin intermediul unei rețele:

(i) numărul de înregistrare al operatorului UAS, cu excepția cazului în care nu se trece de verificarea consecvenței definită la litera (a);

(ii) numărul de serie unic al UA conform cu punctul 11;

(iii) marca temporală, poziția geografică a UA și înălțimea acesteia în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare;

(iv) cursa rutei, măsurată în sensul acelor de ceasornic de la nordul geografic, și

viteza față de sol a UA;

(v) poziția geografică a pilotului la distanță sau, dacă aceasta nu este disponibilă, cea a punctului de decolare; și

(vi) o indicare a stării de urgență a UAS;

(b) să reducă posibilitatea de a manipula funcționalitatea sistemului de identificare directă la distanță.

Partea a III-a

Cerințe aplicabile unui sistem de aeroanve

fără pilot la bord din clasa C2

Un sistem de aeronave fără pilot la bord din clasa C2 (UAS C2) poartă următoarea etichetă de identificare a clasei pe UA:



Un UAS C2 respectă următoarele cerințe:

(1) are o MTOM mai mică de 4 kg, inclusiv sarcina utilă;

(2) poate să atingă o înălțime maximă în raport cu punctul de decolare limitată la 120 m sau este prevăzut cu un sistem care limitează la 120 m înălțimea în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare ori la o valoare care poate fi selectată de pilotul la distanță. În cazul în care valoarea este selectabilă, pilotului la distanță trebuie să i se furnizeze informații clare cu privire la înălțimea UA în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare în timpul zborului;

(3) este controlabil în condiții de siguranță în ceea ce privește performanțele de stabilitate, manevrabilitate și legătură de comandă și control, de către un pilot la distanță cu competența corespunzătoare, astfel cum se stabilește în prezentul Regulament și pe baza instrucțiunilor producătorului, conform necesităților în toate condițiile de funcționare anticipate, inclusiv în urma defectării unuia sau, după caz, a mai multor sisteme;

(4) are rezistența mecanică necesară pentru UA, inclusiv orice factor de siguranță necesar și, după caz, stabilitatea care să-i permită să reziste la orice tensiune la care este supus în timpul utilizării, fără a se produce o ruptură sau o deformare care ar putea interfera cu zborul său în condiții de siguranță;

(5) în cazul unei UA captive, are o lungime la întindere a cablului mai mică de 50 m și o rezistență mecanică care nu este:

(a) în cazul aeronavelor mai grele decât aerul, mai mică decât de 10 ori greutatea aerodinei la masa maximă;

(b) în cazul aeronavelor mai ușoare decât aerul, mai mică decât de 4 de ori forța exercitată prin combinarea tracțiunii statice maxime și a forței aerodinamice a vitezei

maxime permise a vântului în zbor;

(6) este proiectat și construit astfel încât să se reducă la minimum vătămarea persoanelor în timpul funcționării, cu evitarea marginilor ascuțite ale UA, în afara cazului în care acest lucru este inevitabil din punct de vedere tehnic, conform bunelor practici de proiectare și de fabricație. În cazul în care este prevăzută cu elice, UA trebuie proiectată astfel încât să limiteze orice vătămare care poate fi provocată de palele elicelor;

(7) cu excepția cazului în care este captiv, în cazul unei pierderi a legăturii de comandă și control, există o metodă fiabilă și previzibilă pentru ca UA să restabilească legătura de comandă și control sau, dacă legătura nu se poate restabili, să încheie zborul într-un mod care reduce efectul asupra terților, în aer sau la sol;

(8) cu excepția cazului în care este captiv, este prevăzut cu o legătură de comandă și control protejată împotriva accesului neautorizat la funcțiile de comandă și control;

(9) cu excepția UA cu aripă fixă, este prevăzut cu un mod de funcționare la viteză redusă care să poată fi selectat de pilotul la distanță și care limitează viteza față de sol la maximum 3 m/s;

(10) cu excepția UA cu aripă fixă, are un nivel garantat de putere acustică ponderat cu A, LWA , stabilit în conformitate cu partea 13, care nu depășește nivelurile stabilite în partea 15;

(11) cu excepția UA cu aripă fixă, are aplicat un marcaj care indică nivelul garantat de putere acustică ponderat cu A, pe UA și/sau pe ambalajul acesteia, în conformitate cu partea 14;

(12) este alimentat exclusiv cu energie electrică;

(13) are un număr de serie unic conform cu standardul ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Numere de serie pentru sistemele de aeronave mici fără pilot la bord), ediția 2019;

(14) începând cu 1 ianuarie 2023, are un sistem de identificare directă la distanță care:

(a) permite încărcarea numărului de înregistrare al operatorului UAS și a oricărui număr suplimentar furnizat de sistemul de înregistrare. Sistemul efectuează o verificare a consecvenței prin care se verifică integritatea șirului complet furnizat operatorului UAS la momentul înregistrării. În caz de inconsecvență, UAS trebuie să emită un mesaj de eroare către operatorul UAS;

(b) asigură, în timp real pe întreaga durată a zborului, transmisia periodică directă de la UA cel puțin a datelor enumerate în continuare, cu ajutorul unui protocol de transmisie deschis și documentat, astfel încât respectivele date să poată fi recepționate direct de dispozitivele mobile existente în raza de emisie:

(i) numărul de înregistrare al operatorului UAS, cu excepția cazului în care nu se

trece de verificarea consecvenței definită la litera (a);

(ii) numărul de serie unic al UA conform punctului 13;

(iii) marca temporală, poziția geografică a UA și înălțimea acesteia în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare;

(iv) cursa rutei, măsurată în sensul acelor de ceasornic de la nordul geografic, și viteza față de sol a UA;

(v) poziția geografică a pilotului la distanță sau, dacă aceasta nu este disponibilă, cea a punctului de decolare; și

(vi) o indicare a stării de urgență a UAS;

(c) reduce posibilitatea de a manipula funcționalitatea sistemului de identificare directă la distanță;

(15) este prevăzut cu o funcție de geovigilență care furnizează:

(a) o interfață pentru încărcarea și actualizarea datelor referitoare la limitările spațiului aerian legate de poziția și de înălțimea impuse de zonele georafice UAS, care asigură faptul că procesul de încărcare sau de actualizare a acestor date nu afectează integritatea și valabilitatea lor;

(b) o avertizare adresată pilotului la distanță atunci când se detectează o posibilă încălcare a limitărilor spațiului aerian; și

(c) informații adresate pilotului la distanță cu privire la statutul UA, precum și o avertizare atunci când sistemele sale de poziționare sau de navigație nu pot asigura buna funcționare a funcției de geovigilență;

(16) dacă UA are o funcție care îi limitează accesul la anumite zone sau volume de spațiu aerian, respectiva funcție trebuie să opereze astfel încât să interacționeze bine cu sistemul de comenzi de zbor al UA, fără a afecta în mod negativ siguranța zborului; totodată, trebuie furnizate informații clare pilotului la distanță atunci când această funcție împiedică UA să intre în aceste zonele sau volumele de spațiu aerian în cauză;

(17) furnizează pilotului la distanță o avertizare clară atunci când bateria UA sau stația de comandă a acesteia ajunge la un nivel scăzut, astfel încât pilotul de la distanță să aibă timp suficient pentru a efectua aterizarea UA în condiții de siguranță;

(18) este prevăzut:

(1) cu lumini în scopul controlabilității UA; și

(2) cu cel puțin un girofar verde în scopul vizibilității UA pe timp de noapte, pentru a permite unei persoane de la sol să facă distincția între UA și o aeronavă cu pilot la bord;

(19) este introdus pe piață însoțit de instrucțiunile producătorului care indică:

(a) caracteristicile UA, inclusiv, printre altele:

— clasa UA;

— masa UA (cu o descriere a configurației de referință) și masa maximă la decolare (MTOM);

— caracteristicile generale ale sarcinilor utile permise în ceea ce privește masa, dimensiunile, interfețele cu UA și alte eventuale restricții;

— echipamente și software pentru comanda la distanță a UA;

— procedurile de încărcare a numărului de înregistrare al operatorului UAS în sistemul de identificare la distanță;

— o trimitere la protocolul de transmisie utilizat pentru emisiunea sistemului de identificare directă la distanță;

— nivelul de putere acustică; și

— descrierea comportamentului UA în cazul unei pierderi a legăturii de comandă și control, precum și a metodei de restabilire a legăturii de comandă și control a UA; și

(b) instrucțiuni clare de operare;

(c) procedura de încărcare a limitărilor spațiului aerian în funcție de geovigilență;

(d) instrucțiuni de întreținere;

(e) proceduri de depanare;

(f) limitări operaționale (inclusiv, dar fără a se limita la condițiile meteorologice și operațiunile pe timp de zi/noapte); precum și

(g) descrierea adecvată a tuturor riscurilor asociate operațiunilor UAS;

(20) dacă este prevăzut cu un sistem de identificare la distanță prin rețea, trebuie:

(a) să asigure, în timp real pe întreaga durată a zborului, transmisia de la UA a cel puțin datelor enumerate în continuare, cu ajutorul unui protocol de transmisie deschis și documentat, astfel încât respectivele date să poată fi recepționate prin intermediul unei rețele:

(i) numărul de înregistrare al operatorului UAS, cu excepția cazului în care nu se trece de verificarea consecvenței definită la punctul 14 litera (a);

(ii) numărul de serie unic al UA în conformitate cu punctul 13;

(iii) marca temporală, poziția geografică a UA și înălțimea acesteia în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare;

(iv) cursa rutei, măsurată în sensul acelor de ceasornic de la nordul geografic, și viteza față de sol a UA;

(v) poziția geografică a pilotului la distanță sau, dacă aceasta nu este disponibilă, cea a punctului de decolare și

(vi) o indicare a stării de urgență a UAS;

(b) să reducă posibilitatea de a manipula funcționalitatea sistemului de identificare directă la distanță.

Partea a IV-a

Cerințe aplicabile unui sistem de aeronave

fără pilot la bord din clasa C3

Un sistem de aeronave fără pilot la bord din clasa C3 (UAS C3) poartă următoarea etichetă de identificare a clasei pe UA



Un UAS C3 respectă următoarele cerințe:

(1) are o MTOM mai mică de 25 kg, inclusiv sarcina utilă, și o dimensiune maximă caracteristică mai mică de 3 m;

(2) poate să atingă o înălțime maximă deasupra în raport cu punctul de decolare limitată la 120 m sau este prevăzut cu un sistem care limitează la 120 m înălțimea în raport cu suprafața sau a punctului de decolare ori la o valoare care poate fi selectată de pilotul la distanță. În cazul în care valoarea este selectabilă, pilotului la distanță trebuie să i se furnizeze informații clare cu privire la înălțimea UA în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare în timpul zborului;

(3) este controlabil în condiții de siguranță în ceea ce privește performanțele de stabilitate, manevrabilitate și legătură de comandă și control, de către un pilot având competența corespunzătoare, astfel cum se stabilește în prezentul Regulament și conform instrucțiunilor producătorului, după cum este necesar în toate condițiile de funcționare anticipate, inclusiv în urma defectării unuia sau, după caz, a mai multor sisteme;

(4) în cazul unei UA captive, are o lungime la întindere a cablului mai mică de 50 m și o rezistență mecanică care nu este:

(a) în cazul aeronavelor mai grele decât aerul, mai mică decât de 10 ori greutatea aerodinei la masă maximă;

(b) în cazul aeronavelor mai ușoare decât aerul, mai mică decât de 4 de ori forța exercitată prin combinarea tracțiunii statice maxime și a forței aerodinamice a vitezei maxime permise a vântului în zbor;

(5) cu excepția cazului în care este captiv, în cazul unei pierderi a legăturii de

comandă și control, există o metodă fiabilă și previzibilă pentru ca UA să restabilească legătura de comandă și control sau, dacă legătura nu se poate restabili, să încheie zborul într-un mod care reduce efectul asupra terților, în aer sau la sol;

(6) cu excepția UA cu aripă fixă, are aplicat un marcaj care indică nivelul garantat de putere acustică LWA ponderat cu A, determinat în conformitate cu partea 13, pe UA și/sau pe ambalajul acesteia, în conformitate cu partea 14;

(7) este alimentat exclusiv cu energie electrică;

(8) are un număr de serie unic conform cu standardul ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Numere de serie pentru sistemele de aeronave mici fără pilot la bord), ediția 2019;

(9) cu excepția UA captive, începând cu 1 ianuarie 2023, are un sistem de identificare directă la distanță care:

(a) permite încărcarea numărului de înregistrare al operatorului UAS necesar. Sistemul efectuează o verificare a consecvenței prin care se verifică integritatea șirului complet furnizat operatorului UAS la momentul înregistrării. În caz de inconsecvență, UAS trebuie să emită un mesaj de eroare către operatorul UAS;

(b) asigură, în timp real pe întreaga durată a zborului, transmisia periodică directă de la UA cel puțin a datelor enumerate în continuare, cu ajutorul unui protocol de transmisie deschis și documentat, astfel încât respectivele date să poată fi recepționate direct de dispozitivele mobile existente în raza de emisie:

(i) numărul de înregistrare al operatorului UAS, emis de AAC a Republicii Moldova;

(ii) numărul de serie unic al UA conform cu punctul 8;

(iii) marca temporală, poziția geografică a UA și înălțimea acesteia în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare;

(iv) cursa rutei, măsurată în sensul acelor de ceasornic de la nordul geografic, și viteza față de sol a UA;

(v) poziția geografică a pilotului la distanță sau, dacă aceasta nu este disponibilă, cea a punctului de decolare; și

(vi) o indicare a stării de urgență a UAS;

(c) reduce posibilitatea de a manipula funcționalitatea sistemului de identificare directă la distanță;

(10) este prevăzut cu o funcție de geovigilență care furnizează:

(a) o interfață pentru încărcarea și actualizarea datelor referitoare la limitările spațiului aerian legate de poziția și de înălțimea impuse de zonele geografice UAS, care asigură că procesul de încărcare sau de actualizare a acestor date nu afectează integritatea

și valabilitatea lor;

(b) o avertizare adresată pilotului la distanță atunci când se detectează o posibilă încălcare a limitărilor spațiului aerian; și

(c) informații adresate pilotului la distanță cu privire la statutul UA, precum și o avertizare atunci când sistemele sale de poziționare sau de navigație nu pot asigura buna funcționare a funcției de geovigilență;

(11) dacă UA are o funcție care îi limitează accesul la anumite zone sau volume de spațiu aerian, respectiva funcție trebuie să opereze astfel încât să interacționeze bine cu sistemul de comenzi de zbor al UA, fără a afecta în mod negativ siguranța zborului; totodată, trebuie furnizate informații clare pilotului la distanță atunci când această funcție împiedică UA să intre în zonele sau volumele de spațiu aerian în cauză;

(12) cu excepția cazului în care este captiv, este prevăzut cu o legătură de comandă și control protejată împotriva accesului neautorizat la funcțiile de comandă și control;

(13) furnizează pilotului la distanță o avertizare clară atunci când bateria UA sau stația de comandă a acesteia ajunge la un nivel scăzut, astfel încât pilotul de la distanță să aibă timp suficient pentru a efectua aterizarea UA în condiții de siguranță;

(14) este prevăzut:

(a) cu lumini în scopul controlabilității UA; și

(b) cu cel puțin un girofar verde în scopul vizibilității UA pe timp de noapte, pentru a permite unei persoane de la sol să facă distincția între UA și o aeronavă cu pilot la bord;

(15) este introdus pe piață însoțit de instrucțiunile producătorului care indică:

(a) caracteristicile UA, inclusiv, printre altele:

— clasa UA;

— masa UA (cu o descriere a configurației de referință) și masa maximă la decolare (MTOM);

— caracteristicile generale ale sarcinilor utile permise în ceea ce privește masa, dimensiunile, interfețele cu UA și alte eventuale restricții;

— echipamente și software pentru comanda la distanță a UA;

— procedurile de încărcare a numărului de înregistrare al operatorului UAS în sistemul de identificare la distanță;

— o trimitere la protocolul de transmisie utilizat pentru emisiunea sistemului de identificare directă la distanță;

— nivelul de putere acustică;

— descrierea comportamentului UA în cazul unei pierderi a legăturii de comandă și control, precum și a metodei de restabilire a legăturii de comandă și control a UA;

(b) instrucțiuni clare de operare;

(c) procedura de încărcare a limitărilor spațiului aerian în funcția de geovigilență;

(d) instrucțiuni de întreținere;

(e) proceduri de depanare;

(f) limitările operaționale (inclusiv, printre altele, condițiile meteorologice și operațiunile pe timp de zi/noapte); și

(g) descrierea adecvată a tuturor riscurilor asociate operațiunilor UAS;

(17) dacă este prevăzut cu un sistem de identificare la distanță prin rețea, trebuie:

(a) să asigure, în timp real pe întreaga durată a zborului, transmisia de la UA a cel puțin datelor enumerate în continuare, cu ajutorul unui protocol de transmisie deschis și documentat, astfel încât respectivele date să poată fi recepționate prin intermediul unei rețele:

(i) numărul de înregistrare al operatorului UAS, cu excepția cazului în care nu se trece de verificarea consecvenței definită la punctul 9 litera (a);

(ii) numărul de serie unic al UA în conformitate cu punctul 8;

(iii) marca temporală, poziția geografică a UA și înălțimea acesteia în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare;

(iv) cursa rutei, măsurată în sensul acelor de ceasornic de la nordul geografic, și viteza față de sol a UA;

(v) poziția geografică a pilotului la distanță sau, dacă aceasta nu este disponibilă, cea a punctului de decolare și

(vi) o indicare a stării de urgență a UAS;

(b) să reducă posibilitatea de a manipula funcționalitatea sistemului de identificare directă la distanță.

Partea a V-a

Cerințe aplicabile unui sistem de aeronave fără pilot la bord din clasa C4

Un sistem de aeronave fără pilot la bord din clasa C4 (UAS C4) poartă următoarea etichetă aplicată pe UA, într-un mod vizibil:

Un UAS C4 (aeromodel operat în spațiul aerian necontrolat) respectă următoarele cerințe:

(1) are o MTOM mai mică de 25 kg, inclusiv sarcina utilă;

(2) este controlabil și manevrabil în condiții de siguranță de către un pilot la distanță, pe baza instrucțiunilor producătorului, conform necesităților în toate condițiile de funcționare anticipate, inclusiv în urma defectării unuia sau, după caz, a mai multor sisteme;

(3) nu poate fi dotat cu moduri de control automat, cu excepția asistenței pentru stabilizarea zborului, fără efect direct asupra traiectoriei și a asistenței la pierderea legăturii, cu condiția să fie disponibilă o poziție fixă prestabilită a comenzilor de zbor în cazul pierderii legăturii;

(4) este introdus pe piață însoțit de instrucțiunile producătorului care indică:

(a) caracteristicile UA, inclusiv, printre altele:

— clasa UA;

— masa UA (cu o descriere a configurației de referință) și masa maximă la decolare (MTOM);

— caracteristicile generale ale sarcinilor utile permise în ceea ce privește masa, dimensiunile, interfețele cu UA și alte eventuale restricții;

— echipamentele și software-ul pentru comanda la distanță a UA și

— o descriere a comportamentului UA în cazul unei pierderi a legăturii de comandă și control;

(b) instrucțiuni clare de operare;

(c) instrucțiuni de întreținere;

(d) procedurile de depanare;

(e) limitările operaționale (inclusiv, printre altele, condițiile meteorologice și operațiunile pe timp de zi/noapte); și

(f) descrierea adecvată a tuturor riscurilor asociate operațiunilor UAS.

Partea a VI-a

Cerințe aplicabile dispozitivului complementar

de identificare directă la distanță

Un dispozitiv complementar de identificare directă la distanță respectă următoarele cerințe:

(1) face posibilă încărcarea numărului de înregistrare al operatorului UAS necesar în conformitate cu Regulamentul privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord și a oricărui număr suplimentar furnizat de sistemul de înregistrare. Sistemul efectuează o verificare a consecvenței prin care se verifică integritatea șirului complet furnizat operatorului UAS la momentul înregistrării. În caz de inconsecvență, sistemul trebuie să emită un mesaj de eroare către operatorul UAS;

(2) are un număr de serie fizic unic conform cu standardul ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Numere de serie pentru sistemele de aeronave mici fără pilot la bord), ediția 2019, aplicat pe dispozitiv și pe ambalaj sau pe manualul utilizatorului, în mod lizibil;

(3) asigură, în timp real pe întreaga durată a zborului, transmisia periodică directă de la UA cel puțin a datelor enumerate în continuare, cu ajutorul unui protocol de transmisie deschis și documentat, astfel încât respectivele date să poată fi recepționate direct de dispozitivele mobile existente în raza de emisie:

(i) numărul de înregistrare al operatorului UAS în timpul procesului de înregistrare, cu excepția cazului în care nu se trece de verificarea consecvenței definită la litera (a);

(ii) numărul de serie unic al dispozitivului complementar conform cu punctul 2;

(iii) marca temporală, poziția geografică a UA și înălțimea acesteia în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare;

(iv) cursa rutei, măsurată în sensul acelor de ceasornic de la nordul geografic, și viteza față de sol a UA; și

(v) poziția geografică a pilotului la distanță sau, dacă aceasta nu este disponibilă, cea a punctului de decolare;

(4) reduce posibilitatea de a manipula funcționalitatea sistemului de identificare directă la distanță; și

(5) este introdus pe piață cu instrucțiuni ale producătorului care conțin referința protocolului de transmisie utilizat pentru emiterea identificării directe la distanță și instrucțiuni privind:

(a) instalarea modulului pe UA; și

(b) încărcarea numărului de înregistrare al operatorului UAS.

Partea a VII-a

Modulul A de evaluare a conformității –

Controlul intern al producției

1. Controlul intern al producției este procedura de evaluare a conformității prin care producătorul îndeplinește obligațiile prevăzute la punctele 2, 3 și 4 din prezenta parte și garantează și declară pe propria sa răspundere că produsele în cauză respectă cerințele prevăzute în părțile 1, 5, 6, 16 sau 17.

2. Documentația tehnică

Producătorul elaborează documentația tehnică în conformitate cu punctele 61-64 din Regulament.

3. Fabricația

Producătorul ia toate măsurile necesare pentru ca procesul de fabricație și de monitorizare a acestuia să asigure conformitatea produselor fabricate cu documentația tehnică menționată la punctul 2 din prezenta parte și cu cerințele aplicabile prevăzute în părțile 1, 5, 6, 16 sau 17.

4. Marcajul și declarația de conformitate

(1) Producătorul aplică marcajul de conformitate și, după caz, eticheta de identificare a clasei UA, fiecărui produs în parte care respectă cerințele aplicabile prevăzute în părțile 1, 5, 6, 16 sau17.

(2) Producătorul întocmește o declarație de conformitate scrisă pentru fiecare model al produsului și o păstrează împreună cu documentația tehnică la dispoziția Autorității Aeronautice Civile timp de 10 ani după introducerea pe piață a produsului. Declarația de conformitate trebuie să identifice clar produsul pentru care a fost întocmită.

O copie a declarației de conformitate trebuie pusă la dispoziția autorităților relevante, la cerere.

5. Reprezentantul autorizat

Obligațiile producătorilor prevăzute la punctul 4 pot fi îndeplinite de un reprezentant autorizat, în numele și pe răspunderea lor, cu condiția ca respectivele obligații să fie precizate în mandat.

Partea a VIII-a

Modulele B și C de evaluare a conformității

– examinarea de tip și conformitatea cu tipul

pe baza controlului intern al producției

Atunci când se face trimitere la prezenta parte, procedura de evaluare a conformității trebuie să respecte modulele B (examinarea de tip) și C (conformitatea de tip bazată pe controlul intern al producției) din prezenta parte.

Modulul B

Examinarea de tip

1. Examinarea de tip este acea parte a procedurii de evaluare a conformității prin care un organism notificat examinează proiectul tehnic al produsului și verifică și atestă că proiectul tehnic al produsului respectă cerințele aplicabile prevăzute în părțile 1-6, 16 și 17.

2. Examinarea de tip se efectuează prin evaluarea caracterului adecvat al proiectului tehnic al produsului prin examinarea documentației tehnice și a dovezilor suplimentare menționate la punctul 3, respectiv examinarea specimenelor reprezentative pentru producția luată în considerare, ale uneia sau mai multor părți esențiale ale produsului (combinație de tip de producție și tip de proiect).

3. Producătorul depune o cerere pentru examinare de tip la un singur organism notificat ales de acesta.

Cererea trebuie să cuprindă:

(1) numele și adresa producătorului, iar, dacă cererea este depusă de către reprezentantul autorizat, și numele și adresa acestuia;

(2) o declarație scrisă care să specifice că nu a fost depusă o cerere identică la un alt organism notificat;

(3) documentația tehnică trebuie să permită evaluarea produsului din punctul de vedere al conformității cu cerințele aplicabile ale prezentului Regulament și să includă o analiză și o evaluare adecvate a riscului (riscurilor). Documentația tehnică trebuie să cuprindă, atunci când este cazul, elementele prevăzute la capitolul II subsecțiunea VI din prezentul Regulament;

(4) specimenele reprezentative pentru producția avută în vedere. Organismul notificat poate solicita specimene suplimentare, dacă acest lucru este necesar pentru realizarea programului de încercări;

(5) documentele justificative care arată că soluțiile de proiectare tehnică adoptate sunt adecvate. Aceste documente justificative trebuie să menționeze toate documentele care au fost utilizate, în special atunci când nu au fost aplicate sau nu au fost aplicate în întregime standardele armonizate și/sau specificațiile tehnice relevante. Documentele justificative includ, în cazul în care este necesar, rezultatele încercărilor efectuate, în conformitate cu alte specificații tehnice relevante, de laboratorul corespunzător al producătorului sau de un alt laborator de încercări în numele producătorului și pe răspunderea sa.

4. Organismul notificat:

În ceea ce privește produsul:

(1) examinează documentația tehnică și documentele justificative pentru a evalua caracterul adecvat al proiectului tehnic.

În ceea ce privește specimenul (specimenele):

(2) verifică dacă specimenul sau specimenele au fost fabricate în conformitate cu documentația tehnică și identifică elementele care au fost proiectate în conformitate cu cerințele aplicabile din standardele armonizate și/sau din specificațiile tehnice relevante, precum și elementele care au fost proiectate fără aplicarea cerințelor relevante din respectivele standarde;

(3) efectuează examinările și încercările corespunzătoare sau dispune efectuarea acestora pentru a verifica, în cazul în care producătorul a ales să aplice soluțiile din standardele armonizate și/sau din specificațiile tehnice relevante, dacă acestea au fost aplicate corect;

(4) efectuează examinările și încercările corespunzătoare sau dispune efectuarea lor, pentru a verifica, în cazul în care nu au fost aplicate soluțiile din standardele armonizate și/sau din specificațiile tehnice relevante, dacă soluțiile adoptate de către producător satisfac cerințele esențiale corespunzătoare ale instrumentului legislativ;

(5) stabilește, în comun cu producătorul, locul unde vor fi efectuate examinările și încercările.

5. Organismul notificat întocmește un raport de evaluare care consemnează activitățile întreprinse conform punctului 4, precum și rezultatele acestora. Fără a aduce atingere obligațiilor sale specificate la punctul 8, organismul notificat poate divulga conținutul raportului, în întregime sau parțial, numai cu acordul producătorului.

6. Dacă tipul respectă cerințele prezentului Regulament, organismul notificat eliberează producătorului un certificat de examinare de tip. Certificatul respectiv cuprinde numele și adresa producătorului, concluziile examinării, aspectele relevante ale cerințelor vizate de examinare, condițiile de valabilitate (dacă există) și datele necesare pentru identificarea tipului aprobat. Certificatul poate avea una sau mai multe anexe.

Certificatul și anexele sale trebuie să cuprindă toate informațiile relevante pentru a permite evaluarea conformității produselor fabricate cu tipul examinat și controlul în utilizare.

În cazul în care tipul nu respectă cerințele aplicabile ale prezentului Regulament, organismul notificat refuză eliberarea unui certificat de examinare de tip și informează solicitantul în consecință, precizând în detaliu motivele refuzului.

7. Organismul notificat se informează permanent în legătură cu orice modificări ale stadiului actual al tehnologiei general recunoscut care indică faptul că tipul aprobat poate să nu mai fie conform cu cerințele aplicabile ale prezentului Regulament și stabilește dacă aceste modificări necesită investigații aprofundate. În caz afirmativ, organismul notificat informează producătorul în consecință.

Producătorul informează organismul notificat care deține documentația tehnică referitoare la certificatul de examinare de tip cu privire la toate modificările tipului aprobat care pot influența conformitatea produsului cu cerințele esențiale din prezentul Regulament sau cu condițiile de valabilitate a certificatului respectiv. Astfel de modificări necesită o aprobare suplimentară și se anexează la certificatul original de examinare de tip.

8. Fiecare organism notificat își informează autoritatea de notificare în legătură cu certificatele de examinare de tip și/sau orice suplimente la acestea pe care le-a eliberat sau retras și, în mod periodic sau la cerere, pune la dispoziția autorității sale de notificare lista certificatelor și/sau a oricăror suplimente la acestea care au fost refuzate, suspendate sau restricționate în alt mod.

Fiecare organism notificat informează celelalte organisme notificate în legătură cu certificatele de examinare de tip și/sau orice suplimente la acestea pe care le-a refuzat, retras, suspendat sau restricționat în alt mod și, la cerere, în legătură cu certificatele și/sau suplimentele la acestea pe care le-a eliberat.

Comisia și celelalte organisme notificate pot obține, la cerere, o copie a certificatelor de examinare de tip și/sau a suplimentelor la acestea. Pe baza unei cereri argumentate, Comisia poate obține o copie a documentației tehnice și a rezultatelor examinărilor efectuate de organismul notificat.

Organismul notificat păstrează un exemplar al certificatului de examinare de tip, al anexelor și suplimentelor acestuia, precum și dosarul tehnic incluzând documentația depusă de producător, timp de 10 ani de la evaluarea produsului sau până la expirarea valabilității certificatului respectiv.

9. Producătorul păstrează la dispoziția autorităților naționale o copie a certificatului de examinare de tip, a anexelor și a suplimentelor acestuia, împreună cu documentația tehnică, timp de 10 ani după introducerea pe piață a produsului.

10. Reprezentantul autorizat al producătorului poate depune cererea menționată la punctul 3 și poate îndeplini obligațiile menționate la punctele 7 și 9, cu condiția ca acestea să fie precizate în mandat.

Modulul C

Conformitatea cu tipul pe baza controlului intern al producției

1. Conformitatea cu tipul pe baza controlului intern al producției este acea parte a procedurii de evaluare a conformității prin care producătorul îndeplinește obligațiile prevăzute la punctele 2 și 3 și garantează și declară că produsele în cauză sunt conforme cu tipul descris în certificatul de examinare de tip și satisfac cerințele stabilite în Regulament.

2. Fabricația

Producătorul ia toate măsurile necesare pentru ca procesul de fabricație și monitorizarea acestuia să asigure conformitatea produsului fabricat cu tipul aprobat descris în certificatul de examinare de tip și cu cerințele aplicabile prevăzute în părțile 1-6, 16 și 17.

3. Marcajul și declarația de conformitate

(1) Producătorul aplică marcajul de conformitate și, după caz, eticheta de identificare a clasei UA, fiecărui produs în parte care este conform cu tipul descris în certificatul de

examinare tip și care respectă cerințele aplicabile stabilite în părțile 1-6, 16 și 17.

(2) Producătorul întocmește o declarație de conformitate scrisă pentru fiecare tip de produs și o păstrează la dispoziția autorităților naționale timp de 10 ani după introducerea pe piață a produsului. Declarația de conformitate trebuie să identifice clar tipul de produs pentru care a fost întocmită.

O copie a declarației de conformitate trebuie pusă la dispoziția autorităților relevante, la cerere.

4. Reprezentantul autorizat

Obligațiile producătorului stabilite la punctul 3 pot fi îndeplinite de un reprezentant autorizat, în numele și pe răspunderea sa, cu condiția ca acestea să fie menționate în mandat.

Partea a IX-a

Modulul H de evaluare a conformității – Conformitatea pe baza asigurării totale a calității

1. Conformitatea pe baza asigurării totale a calității este procedura de evaluare a conformității prin care producătorul îndeplinește obligațiile prevăzute la punctele 2 și 5 și garantează și declară pe răspunderea sa exclusivă faptul că produsele în cauză satisfac cerințele aplicabile prevăzute în părțile 1-6, 16 și 17.

2. Fabricația

Producătorul trebuie să opereze cu un sistem de calitate aprobat pentru proiectarea, fabricarea, inspecția finală și încercarea produselor în cauză, astfel cum se specifică la punctul 3, și să facă obiectul supravegherii specificate la punctul 4.

3. Sistemul de asigurare a calității

(1) Producătorul depune la organismul notificat ales de el o cerere de evaluare a sistemului său de calitate pentru produsul în cauză.

Cererea trebuie să cuprindă:

(a) numele și adresa producătorului, iar dacă cererea este depusă de către reprezentantul autorizat, și numele și adresa acestuia;

(b) documentația tehnică pentru fiecare tip de produs care urmează să fie fabricat, conținând elementele prevăzute în partea 10, dacă este cazul;

(c) documentația referitoare la sistemul de calitate;

(d) o declarație scrisă care să specifice că nu a fost depusă o cerere identică la un alt organism notificat.

(2) Sistemul de calitate asigură conformitatea produsului cu cerințele stabilite în Regulament.

Toate elementele, cerințele și dispozițiile adoptate de producător sunt documentate sistematic și ordonat, sub forma unor politici, proceduri și instrucțiuni scrise. Documentația sistemului de calitate trebuie să permită o interpretare consecventă a programelor, planurilor, manualelor și evidențelor privind calitatea.

Documentația trebuie să cuprindă îndeosebi o descriere adecvată:

(a) a obiectivelor în materie de calitate și a structurii organizatorice, a responsabilităților și a atribuțiilor conducerii cu privire la proiectarea și calitatea produselor;

(b) a specificațiilor tehnice de proiectare, inclusiv a standardelor care vor fi aplicate și, în cazul în care standardele armonizate relevante nu vor fi aplicate în întregime, a mijloacelor care vor fi utilizate pentru a garanta îndeplinirea cerințelor din Regulament;

(c) a tehnicilor de control și de verificare a proiectării, a proceselor și acțiunilor sistematice care vor fi utilizate în cazul proiectării produselor care aparțin tipului de produs în cauză;

(d) a tehnicilor de producție, de control al calității și de asigurare a calității corespunzătoare, a proceselor și a acțiunilor sistematice care vor fi utilizate;

(e) a examinărilor și a încercărilor care vor fi efectuate înainte de, în cursul și în urma fabricației și a frecvenței cu care vor fi efectuate;

(f) a evidențelor privind calitatea, cum ar fi rapoartele de inspecție și datele din încercările efectuate, datele de etalonare, rapoartele privind calificările și atestările personalului implicat etc.;

(g) a mijloacelor prin care se monitorizează obținerea calității necesare a proiectului vizat și a produsului și funcționarea eficientă a sistemului de calitate.

(3) Organismul notificat evaluează sistemul de calitate pentru a determina dacă răspunde cerințelor prevăzute la punctul 3 subpunctul (2).

Acesta prezumă conformitatea cu cerințele respective în ceea ce privește elementele sistemului de calitate care sunt conforme cu specificațiile corespunzătoare ale standardului armonizat relevant.

Pe lângă experiența în sisteme de management al calității, echipa de audit include cel puțin un membru cu experiență de evaluator în domeniul produsului relevant și al tehnologiei produsului în cauză și cunoaște cerințele aplicabile ale prezentului Regulament. Auditul include o vizită de evaluare în spațiile producătorului. Echipa de audit analizează documentația tehnică menționată la punctul 3 subpunctul (1) litera (b) pentru verificarea capacității producătorului de a identifica cerințele aplicabile ale prezentului Regulament și de a realiza examinările necesare cu scopul de a asigura conformitatea produsului cu

cerințele respective.

Decizia este notificată producătorului sau reprezentantului autorizat al acestuia.

Notificarea respectivă trebuie să cuprindă concluziile procesului de audit și decizia de evaluare motivată.

(4) Producătorul se angajează să îndeplinească obligațiile impuse de sistemul de calitate aprobat și să procedeze în așa fel încât acesta să rămână adecvat și eficace.

Producătorul informează organismul notificat care a aprobat sistemul de calitate în legătură cu orice intenție de modificare a sistemului de calitate.

(5) Organismul notificat evaluează modificările propuse și decide dacă sistemul de calitate modificat va continua să satisfacă cerințele menționate la punctul 3 subpunctul (2) sau dacă este necesară o reevaluare.

Organismul notificat comunică producătorului decizia pe care a luat-o. Notificarea conține concluziile examinării și decizia de evaluare motivată.

4. Supravegherea sub responsabilitatea organismului notificat

(1) Scopul supravegherii este de se asigura că producătorul îndeplinește în mod corect obligațiile impuse de sistemul de calitate aprobat.

(2) Producătorul autorizează accesul organismului notificat în scopul evaluării la spațiile de proiectare, de fabricație, de inspecție, de încercare și de depozitare și îi furnizează orice informație necesară, în special:

(a) documentația privind sistemul de calitate;

(b) evidențele privind calitatea, astfel cum sunt prevăzute în partea sistemului de calitate destinată proiectării, de exemplu, rezultate ale analizelor, calculelor, încercărilor etc.;

(c) evidențele privind calitatea prevăzute în partea sistemului de calitate destinată fabricației, cum ar fi rapoartele de control și datele referitoare la încercări, datele de etalonare, rapoartele referitoare la calificarea personalului etc.

(3) Organismul notificat efectuează audituri periodice pentru a se asigura că producătorul menține și aplică sistemul de calitate și furnizează producătorului un raport de audit.

(4) Totodată, organismul notificat poate efectua vizite inopinate la sediul producătorului. În timpul unor astfel de vizite, dacă este necesar, organismul notificat poate efectua sau poate dispune efectuarea unor încercări ale UA sau UAS, pentru a verifica buna funcționare a sistemului de calitate. Acesta furnizează producătorului un raport referitor la vizită și, dacă au fost efectuate încercări, un raport de încercare.

5. Marcajul și declarația de conformitate

(1) Producătorul aplică marcajul de conformitate și, dacă este cazul, eticheta de identificare a categoriei UAS în conformitate cu cerințele stabilite în Regulament și, sub responsabilitatea organismului notificat menționat la punctul 3 subpunctul (1) din prezenta parte, numărul de identificare al acestuia din urmă pe fiecare produs în parte care îndeplinește cerințele aplicabile din Regulament.

(2) Producătorul întocmește o declarație de conformitate scrisă pentru fiecare tip de produs și o păstrează la dispoziția autorităților naționale timp de 10 ani după introducerea pe piață a produsului. Declarația de conformitate identifică tipul de produs pentru care a fost întocmită.

O copie a declarației de conformitate este pusă la dispoziția autorităților relevante, la cerere.

6. Producătorul păstrează la dispoziția autorităților naționale, pe o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a produsului:

(1) documentația tehnică menționată la punctul 3 subpunctul (1);

(2) documentația privind sistemul de calitate menționată la punctul 3 subpunctul (1);

(3) modificarea menționată la punctul 3 subpunctul (5), în forma în care a fost aprobată;

(4) deciziile și rapoartele din partea organismului notificat menționate la punctul 3 subpunctul (5) și la punctul 4 subpunctele (3) și (4).

7. Fiecare organism notificat își informează autoritatea de notificare cu privire la aprobările eliberate sau retrase sistemelor de calitate și, periodic sau la cerere, pune la dispoziția autorității sale de notificare lista aprobărilor de sisteme de calitate pe care le-a refuzat, suspendat sau restricționat în alt mod.

Fiecare organism notificat informează celelalte organisme notificate în legătură cu aprobările de sisteme de calitate pe care le-a refuzat, suspendat sau retras și, la cerere, în legătură cu aprobările de sisteme de calitate pe care le-a eliberat.

8. Reprezentantul autorizat

Obligațiile producătorului stabilite la punctul 3 subpunctele 1 și 5 și la punctele 5 și 6 pot fi îndeplinite de un reprezentant autorizat, în numele și pe răspunderea sa, numai dacă este stabilit în mandat.

Partea a X-a

Conținutul documentației tehnice

Producătorul întocmește documentația tehnică. Documentația trebuie să permită evaluarea conformității produsului cu cerințele aplicabile.

Documentația tehnică trebuie să cuprindă, unde este cazul, cel puțin următoarele

elemente:

1. o descriere completă a produsului, inclusiv:

(a) fotografii sau ilustrații care prezintă caracteristici externe, marcajele și configurația internă;

(b) versiunile oricărui software sau firmware implicat în respectarea cerințelor prevăzute în prezentul Regulament;

(c) instrucțiunile producătorului și instrucțiunile de instalare;

2. proiectul de execuție, desenele de fabricație și schemele componentelor, subansamblelor, circuitelor și alte date relevante;

3. descrieri și explicații necesare pentru înțelegerea acelor desene și scheme și a funcționării produsului;

4. o listă a standardelor armonizate aplicate în între-gime sau parțial, iar, în cazurile în care respectivele standarde armonizate nu au fost aplicate, descrieri ale soluțiilor adoptate pentru îndeplinirea cerințelor esențiale prevăzute la articolul 4, inclusiv o listă a altor specificații tehnice relevante aplicate. În eventualitatea unor standarde armonizate aplicate parțial, documentația tehnică trebuie să menționeze părțile care au fost aplicate;

5. o copie a declarației de conformitate;

6. în cazul în care a fost aplicat modulul de evaluare a conformității din partea 8, o copie a certificatului de examinare de tip și a anexelor la acesta, astfel cum au fost transmise de organismul notificat în cauză;

7. rezultatele calculelor de proiectare efectuate, ale examinărilor efectuate și alte elemente similare relevante;

8. rapoartele de încercare;

9. copii ale documentelor pe care producătorul le-a transmis organismului notificat, în cazul în care este implicat un astfel de organism;

10. documentele justificative care arată că soluțiile de proiectare tehnică adoptate sunt adecvate. Aceste documente justificative trebuie să menționeze orice document care a fost utilizat, în special atunci când nu au fost aplicate în întregime standardele armonizate și/sau specificațiile tehnice relevante. Documentele justificative includ, în cazul în care este necesar, rezultatele încercărilor efectuate de laboratorul corespunzător al producătorului sau de un alt laborator de încercări în numele producătorului și pe răspunderea sa;

11. adresele locurilor de producție și depozitare.

Partea a XI-a

Declarația de conformitate

1. Produsul (tip, lot sau număr de serie).

2. Numele și adresa producătorului sau a reprezentantului său autorizat.

3. Prezenta declarație de conformitate este întocmită pe propria răspundere a producătorului [în cazul unui set de accesorii, producătorul setului poate preciza că certificatele se bazează pe certificatul UAS pentru care asigură conversia respectivul set].

4. Obiectul declarației [identificarea produsului pentru a permite trasabilitatea; poate include o imagine color cu o rezoluție suficient de mare, dacă este necesar, pentru identificarea produselor; în cazul unui set de accesorii, precizați tipul de UAS pentru care asigură conversia respectivul set].

5. Obiectul declarației, descris mai sus, aparține clasei … [precizați pentru UAS numărul clasei, potrivit definiției din părțile 1-5, 16 și 17 din prezenta anexă; în cazul unui set de accesorii, precizați clasa în care este convertit UAS].

6. Nivelul garantat de putere acustică pentru acest echipament UAS este de … dB (A) [numai pentru clasele UAS 1-3 fără aripă fixă].

7. Obiectul declarației, descris mai sus, este în conformitate cu legislația relevantă:

— [includeți trimiterea la prezentul Regulament și la anexa relevantă pentru clasa produsului];

— dacă este cazul, alte acte din relevante.

8. Trimiteri la standardele armonizate relevante folosite sau trimiteri la celelalte specificații tehnice în legătură cu care se declară conformitatea. Trimiterile trebuie să figureze împreună cu numerele de identificare și cu versiunea lor, precum și cu data publicării, dacă este cazul.

9. Dacă este cazul, organismul notificat … [nume, număr] … a efectuat [descrierea intervenției] … și a eliberat certificatul de examinare de tip.

10. Dacă este cazul, o descriere a accesoriilor și a componentelor, inclusiv software, care permit aeronavei fără pilot la bord sau sistemului de aeronave fără pilot la bord să funcționeze după cum a fost prevăzut și care fac obiectul declarației de conformitate.

11. Informații suplimentare:

Semnat pentru și în numele: …

[locul și data eliberării]:

[numele, funcția] [semnătura]

Partea a XII-a

Declarația simplificată de conformitate

Declarația simplificată de conformitate include:

— [Numele producătorului] declară că UAS [identificarea UAS: tipul sau numărul de serie] este din clasa ... [pentru UAS, includeți numărul clasei produsului, astfel cum este definit în părțile 1-5, 16 sau 17 din prezenta anexă; în cazul unui set de accesorii, indicați clasa în care este convertită UAS] și are un nivel garantat de putere acustică de ... dB(A) [numai pentru UAS fără aripă fixă din clasele 1, 2, 3, 5 și 6]

— și că este în conformitate cu Regulamentele ... [lista tuturor regulamentelor cu care produsul este conform].

— Declarația de conformitate este disponibilă în întregime la adresa: [pagina web oficială].

Partea a XIII-a

Codul încercării de zgomot

Prezenta parte stabilește metodele de măsurare a zgomotului aerian care trebuie utilizate pentru determinarea nivelurilor măsurate de putere acustică ponderate cu A ale claselor UA 1, 2 3, 5 și 6.

Prezenta parte stabilește standardul de bază pentru emisiile de zgomot, precum și codul detaliat al încercării pentru măsurarea nivelului de presiune acustică pe o suprafață de măsurare care înconjoară sursa și pentru calculul nivelului de putere acustică produs de sursă.

1. STANDARD DE BAZĂ PENTRU EMISIILE DE ZGOMOT

Pentru determinarea nivelului de putere acustică ponderat cu A al UA, LWA, se va utiliza standardul de bază EN ISO 3744:2010 pentru emisiile de zgomot, sub rezerva următoarelor completări:

2. CONDIȚII DE INSTALARE ȘI DE MONTARE

Zona de încercare:

UA se află în zbor staționar deasupra unui plan reflectorizant (dur din punct de vedere acustic). UA este situată la o distanță suficientă de orice perete sau plafon reflectorizant sau de orice obiect reflectorizant, astfel încât cerințele din anexa A la ISO 3744: 2010 să fie satisfăcute pe suprafața de măsurare.

Suprafața de măsurare a sunetului și rețeaua de microfoane:

UA va fi complet închisă într-o suprafață de măsurare emisferică, în conformitate cu punctul 7.2.3 din EN ISO 3744: 2010.

Numărul și poziția microfoanelor sunt definite în anexa F la EN ISO 3744: 2010.

Suprafața de măsurare trebuie să aibă originea în punctul O situat în planul solului

direct sub UA.

3. CONDIȚII DE FUNCȚIONARE ÎN TIMPUL ÎNCERCĂRII

Încercările de zgomot se efectuează cu rotoarele UA în funcțiune la o viteză corespunzătoare zborului staționar al UA cu MTOM.

Dacă este introdusă pe piață cu accesorii care îi pot fi montate, UA va fi supusă încercărilor cu și fără respectivele accesorii, în toate configurațiile sale posibile.

4. CALCULUL MEDIEI ÎN TIMP A NIVELULUI DE PRESIUNE ACUSTICĂ PE SUPRAFAȚĂ

Media în timp a nivelului de presiune acustică pe suprafață ponderat cu A se determină de cel puțin trei ori pentru fiecare configurație a UA. Dacă între cel puțin două dintre valorile determinate diferența nu este mai mare de 1 dB, nu mai sunt necesare alte măsurători. În caz contrar, măsurătorile continuă până când se obțin două valori între care diferența nu este mai mare de 1 dB. Media în timp a nivelului de presiune acustică pe suprafață folosită la calculul nivelului de putere acustică al unei configurații a UA este media aritmetică a celor mai mari două valori între care diferența nu este mai mare de 1 dB.

5. INFORMAȚIILE CARE URMEAZĂ A FI RAPORTATE

Raportul trebuie să conțină datele tehnice necesare pentru a identifica sursa supusă încercării, precum și codul încercării de zgomot și datele acustice. Nivelul de presiune acustică pe suprafață ponderat cu A care trebuie raportat este valoarea cea mai mare a diferitelor configurații ale UA supuse încercărilor, rotunjită la cel mai apropiat număr întreg (fracțiunile sub 0,5 se rotunjesc prin reducere, iar fracțiunile egale cu 0,5 sau mai mari se rotunjesc prin majorare).

Partea a XIV-a

Indicația nivelului de zgomot garantat

de putere acustică

Marcajul care indică nivelul garantat de putere acustică trebuie să conțină valoarea unică a nivelului garantat de putere acustică exprimată în dB, semnul LWA și o pictogramă cu următoarea formă:



Dacă marcajul este mărit sau micșorat în funcție de dimensiunile echipamentului, trebuie respectate proporțiile ilustrate în desenul de mai sus. Dimensiunea verticală a marcajului trebuie însă, pe cât posibil, să nu fie mai mică de 20 mm.

Partea a XV-a

Nivelul maxim de putere acustică per clasă

de UA (inclusiv în perioadele de tranziție)

Clasa UA	MTOM *m* în grame	Nivelul maxim de putere acustică *LWA* în dB		
		de la data intrării în vigoare	după 2 ani de la data intrării în vigoare	după 4 ani de la data intrării în vigoare
C1	250 ≤ *m* < 900	85	83	81
C2	900 ≤ *m* < 4 000	85 þ 18,5 lg $\frac{m}{900}$	83 þ 18,5 lg $\frac{m}{900}$	81 þ 18,5 lg $\frac{m}{900}$

Unde „lg” este logaritmul în baza 10.

Partea a XVI-a

Cerințe aplicabile unui sistem de aeronave fără pilot

la bord din clasa C5 și accesoriilor pentru C5

Un UAS C5 poartă următoarea etichetă de identificare a clasei pe UA:

Un UAS C5 trebuie să respecte cerințele definite în partea 4, cu excepția celor definite în partea 4 la punctele 2 și 10.

Suplimentar va respecta următoarele cerințe:

1. să fie o aeronavă, alta decât o aeronavă cu aripă fixă, cu excepția cazului în care este captiv;

2. dacă este prevăzut cu o funcție de geovigilență, să respecte dispozițiile din partea 4 punctul 10;

3. în timpul zborului, să furnizeze pilotului la distanță informații clare și concise despre înălțimea UA în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare;

4. cu excepția cazului în care este captiv, să fie prevăzut cu un mod de funcționare la viteză redusă care să poată fi selectat de pilotul la distanță și care să limiteze viteza față de sol la maximum 5 m/s;

5. cu excepția cazului în care este captiv, să ofere pilotului de la distanță un mijloc de a încheia zborul UA care:

(a) să fie fiabil, previzibil și independent de sistemul automat de control al zborului și de sistemul de ghidare; cerințele se aplică, de asemenea, activării mijlocului respectiv;

(b) să forțeze UA să coboare și să împiedice deplasarea sa orizontală cu ajutorul motorului; și

(c) să includă mijloace de reducere a efectului dinamicii impactului UA;

6. cu excepția cazului în care este captiv, să ofere pilotului la distanță mijloace de a monitoriza continuu calitatea legăturii de comandă și control și de a primi o avertizare atunci când apare probabilitatea ca legătura să se piardă sau să se deterioreze într-o așa măsură încât ar compromite desfășurarea în siguranță a operațiunii, precum și o altă avertizare atunci când s-a pierdut legătura; și

7. de asemenea față de informațiile indicate în partea 4 punctul 15 litera (a), să includă, în instrucțiunile producătorului, o descriere a mijlocului de încheiere a zborului prevăzut la punctul 5;

8. un UAS C5 poate consta într-un UAS C3 echipat cu un set de accesorii care asigură conversia UAS C3 într-un UAS C5. Într-un astfel de caz, eticheta de clasă C5 trebuie aplicată pe toate accesoriile.

Un set de accesorii nu poate asigura conversia decât a UAS C3 care respectă cerințele de la punctul 1 și care este prevăzut cu interfețele necesare pentru accesorii.

Setul de accesorii trebuie să nu includă modificări ale software-ului UAS C3.

Setul de accesorii trebuie să fie proiectat, iar fiecare accesoriu identificat astfel încât să asigure instalarea completă și corectă pe un UAS C3 de către un operator UAS pe baza instrucțiunilor furnizate de producătorul setului de accesorii.

Setul de accesorii poate fi introdus pe piață independent de UAS C3 cărora le asigură conversia. În acest caz, producătorul setului de accesorii trebuie să introducă pe piață un singur set de conversie care:

1. să nu afecteze conformitatea UAS C3 cu cerințele din partea 4;

2. să asigure conformitatea UAS echipat cu setul de accesorii cu toate cerințele suplimentare definite în prezenta parte cu excepția punctului 3 de mai sus; și

3. să fie însoțit de instrucțiunile producătorului care cuprind:

(i) lista tuturor UAS C3 cu care este compatibil setul; și

(ii) instrucțiuni de instalare și de operare a setului de accesorii.

Partea a XVII-a

Cerințe aplicabile unui sistem de aeronave

fără pilot la bord din clasa C6

Un UAS C6 poartă următoarea etichetă de identificare a clasei pe UA:



Un UAS C6 trebuie să respecte cerințele definite în partea 4, cu excepția celor

definite la punctele 2, 7, și 10.

Totodată, trebuie să respecte următoarele cerințe:

1. să aibă o viteză maximă față de sol în zbor orizontal de maximum 50 m/s;

2. dacă este prevăzut cu o funcție de geovigilență, să respecte dispozițiile din partea 4 punctul 10;

3. în timpul zborului, să furnizeze pilotului la distanță informații clare și concise despre poziția geografică a UA, despre viteza sa și despre înălțimea sa în raport cu suprafața sau cu punctul de decolare;

4. să ofere mijloace de împiedicare a încălcării de către UA a limitelor orizontale și verticale ale unui volum operațional programabil;

5. să ofere pilotului de la distanță un mijloc de a încheia zborul UA care:

(a) să fie fiabil, previzibil și independent de sistemul automat de control al zborului și de sistemul de ghidare și să fie independent de mijloacele de împiedicare a încălcării de către UA a limitelor orizontale și verticale ale unui volum operațional programabil, astfel cum se prevede la punctul 4; cerințele se aplică, de asemenea, activării mijlocului respectiv; și

(b) să forțeze UA să coboare și să împiedice deplasarea sa orizontală cu ajutorul motorului;

6. să ofere mijloace de programare a traiectoriei UA;

7. să ofere pilotului la distanță mijloace de a monitoriza continuu calitatea legăturii de comandă și control și de a primi o avertizare atunci când apare probabilitatea ca legătura să se piardă sau să se deterioreze într-o așa măsură încât ar compromite desfășurarea în siguranță a operațiunii, precum și o altă avertizare atunci când s-a pierdut legătura; și

8. suplimentar față de informațiile indicate în partea 4 punctul 14 litera (a), să includă în instrucțiunile producătorului:

(a) o descriere a mijlocului de încheiere a zborului prevăzut la punctul 5;

(b) o descriere a mijloacelor de împiedicare a încălcării de către UA a limitelor orizontale și verticale ale volumului operațional și dimensiunea volumului de contingență necesar drept marjă pentru eroarea de evaluare a poziției, timpul de reacție și anvergura manevrei de corectare; și

(c) distanța cu cea mai mare probabilitate de a fi parcursă de UA după activarea mijlocului de încheiere zborului definit la punctul 5 care trebuie luată în considerare de către operatorul UAS la definirea marjelor de risc la sol.