Республика Молдова

ПРАВИТЕЛЬСТВО

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № HG949/2022
от 28.12.2022

об утверждении правил эксплуатации беспилотных воздушных судов

Опубликован : 03.03.2023 в MONITORUL OFICIAL № 71-74 статья № 145 Data intrării în vigoare

ИЗМЕНЕНО

ПП774 от 11.10.23, MO437-440/21.11.23 ст.1047; в силу с 21.11.23

UE

На основании части (2) статьи 33 Авиационного кодекса Республики Молдова № 301/2017 (Официальный монитор Республики Молдова, 2018 г., №95–104, ст. 189), с последующими изменениями, Правительство ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить:

1) Положение о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов согласно приложению № 1;

2) Положение о беспилотных авиационных системах согласно приложению № 2.

2. Разрешения, выданные эксплуатантам беспилотных авиационных систем (UAS), сертификаты компетенции дистанционного пилота и декларации, составленные эксплуатантами UAS, или эквивалентные документы, выданные до вступления в силу настоящего постановления, сохраняют действие в течение 6 месяцев.

3. В течение 6 месяцев после вступления в силу настоящего постановления Органу гражданской авиации заменить существующие сертификаты компетенции дистанционного пилота и разрешения или декларации эксплуатантов UAS или эквивалентные документы, в том числе выданные до соответствующего числа, в соответствии с Положением о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов.

4. Без ущерба для положений главы VIII, разрешить дальнейшее осуществление операций UAS, выполняемых в организациях по авиамоделированию в соответствии с применяемыми нормами и без наличия разрешения в соответствии с главой X, в

течение 6 месяцев после вступления в силу Положения о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов.

5. Механизм применения, указанный в главе VI Положения о беспилотных авиационных системах, вступает в силу в соответствии с указанными в нем сроками.

6. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на Министерство инфраструктуры и регионального развития.

7. Настоящее постановление вступает в силу по истечении 3 месяцев с даты опубликования в Официальном мониторе Республики Молдова.

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР Наталья ГАВРИЛИЦА

Контрасигнует:

Зам. премьер-министра,

министр инфраструктуры и

регионального развития Андрей СПЫНУ

№ 949. Кишинэу, 28 декабря 2022 г.

Приложение № 1

к Постановлению Правительства

№ 949/2022

ПОЛОЖЕНИЕ

о правилах и процедурах эксплуатации

беспилотных воздушных судов

Настоящее Положение перелагает Имплементационный регламент (ЕС) 2019/947 Комиссии от 24 мая 2019 года о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных летательных аппаратов.

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Положение о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов (в дальнейшем – *Положение*) устанавливает подробные требования к эксплуатации беспилотных авиационных систем, а также к персоналу, включая дистанционных пилотов, и к организациям, участвующим в соответствующих

операциях.

2. Настоящее Положение не применяется к изделиям, деталям, устройствам, персоналу и организациям в случае выполнения военных, таможенных, полицейских мероприятий или услуг, или других аналогичных мероприятий или услуг.

3. В целях настоящего Положения применяются следующие определения:

беспилотное воздушное судно (UA) – любое воздушное судно, которое эксплуатируется или предназначено для эксплуатации в автономном, автоматическом режиме или для дистанционного пилотного управления без пилота на борту;

государственное беспилотное воздушное судно (государственное UA) – беспилотное воздушное судно, используемое для военных, таможенных или полицейских услуг;

игрушечное беспилотное воздушное судно – беспилотное воздушное судно, спроектированное или предназначенное исключительно для игры, с максимальной взлетной массой (МТОМ) до 250 граммов и радиусом эксплуатации менее 50 м, которое не оснащено:

1) датчиком GNSS (спутниковой системой навигации);

2) техническими средствами улавливания или передачи аудио или видеосигналов;

3) двунаправленной контрольной связью;

автономное беспилотное воздушное судно – беспилотное воздушное судно, выполняющее все этапы полета в запланированном порядке без возможности вмешательства дистанционного пилота в управление полетом;

авиамодель – моторный или безмоторный летательный аппарат, который отвечает в совокупности следующим условиям:

a) используется только в спортивных, рекреационных или учебных целях;

b) оснащен только оборудованием, необходимым для полета;

c) не предполагает перевозку грузов, животных или людей;

d) не используется в коммерческих целях;

сертификат эксплуатанта легкой UAS (Light UAS Operator Certificate – LUC) – сертификат, выдаваемый эксплуатанту UAS Органом гражданской авиации, как предусмотрено в части C приложения;

клуб или ассоциация авиамоделирования – созданная в законном порядке организация в целях осуществления прогулочных, показательных полетов, спортивных мероприятий или соревнований с помощью UAS;

геобдительность – функция, которая позволяет на основе данных, предоставленных компетентными органами, выявить возможное нарушение ограничений воздушного пространства и предупредить дистанционного пилота в целях принятия им немедленных и эффективных мер по предупреждению данного нарушения;

география полета – объем (объемы) воздушного пространства, определенный(ые) с точки зрения пространства и времени, в котором эксплуатант UAS намерен осуществить операцию;

прямая дистанционная идентификация – система, которая обеспечивает местное распространение информации об эксплуатируемом беспилотном воздушном судне, в том числе о маркировке беспилотного воздушного судна, таким образом, чтобы данную информацию можно было получить без физического доступа к беспилотному воздушному судну;

размещение на рынке – первое предоставление изделия на рынке Республики Молдова;

максимальная взлетная масса (MTOM) – общая масса беспилотного воздушного судна, включая полезную нагрузку и горючее, определенная производителем или конструктором, при которой может эксплуатироваться беспилотное воздушное судно;

опасные грузы – изделия или вещества, способные создавать риск для здоровья, безопасности, имущества или окружающей среды в случае происшествия или аварии, перевозимые беспилотными воздушными судами в качестве полезной нагрузки, среди которых числятся, главным образом:

a) взрывчатые вещества (опасность массового взрыва, опасность детонирования или отбрасывания, небольшая опасность взрыва, высокая опасность пожара, детонаторы, чрезвычайно инертные взрывчатые вещества);

b) газ (воспламеняющийся газ, невоспламеняющийся газ, отравляющий газ, кислород, опасность вдыхания);

c) воспламеняющиеся жидкости (воспламеняющиеся жидкости; горючее, мазут, бензин);

d) воспламеняющиеся твердые вещества (воспламеняющиеся твердые вещества, самовозгорающиеся твердые вещества, представляющие опасность при контакте с водой);

e) органические оксиданты и перекиси;

f) токсичные и инфекционные вещества (отрава, биологическая опасность);

g) радиоактивные вещества;

h) коррозионные вещества;

режим «следуй за мной» – режим эксплуатации UAS, в котором беспилотное воздушное судно постоянно следует за дистанционным пилотом по заданному радиусу;

скопления людей – собрания, которые люди не могут покинуть из-за большой плотности собравшихся;

ночь – означает период между концом вечерних гражданских сумерек и началом утреннего гражданского рассвета;

наблюдатель за беспилотным воздушным судном – лицо, находящееся возле дистанционного пилота, которое непосредственным визуальным наблюдением за беспилотными воздушными судами помогает дистанционному пилоту поддерживать беспилотное воздушное судно во VLOS и осуществлять полет в безопасных условиях;

наблюдатель за воздушным пространством – лицо, которое помогает дистанционному пилоту непосредственным зрительным просмотром воздушного пространства, в котором эксплуатируется беспилотное воздушное судно, для выявления любой потенциальной опасности в воздухе;

эксплуатант беспилотной авиационной системы (эксплуатант UAS) – любое физическое или юридическое лицо, которое эксплуатирует или намеревается эксплуатировать одну или несколько UAS;

автономная операция – операция, в рамках которой дистанционный пилот не может вмешаться в работу беспилотного воздушного судна;

операция в зоне прямой видимости (Visual Line of Sight Operation – VLOS) – тип операции UAS, во время которой дистанционный пилот способен непосредственно поддерживать постоянный зрительный контакт с беспилотным воздушным судном и которая позволяет дистанционному пилоту во избежание столкновений контролировать траекторию полета беспилотного воздушного судна по отношению к другим воздушным судам, лицам и препятствиям;

операция вне зоны прямой видимости (Beyond Visual Line of Sight Operation – BVLOS) – тип операции UAS, которая не осуществляется во VLOS;

организация по авиамоделированию – организация, созданная в целях осуществления прогулочных, показательных полетов, спортивных мероприятий или соревнований с помощью авиамоделей беспилотных воздушных судов (UA);

незадействованные лица – лица, которые не участвуют в операции UAS или не знакомы с инструкциями и мерами безопасности, установленными эксплуатантом UAS;

дистанционный пилот – физическое лицо, которое несет ответственность за безопасное осуществление полета UA путем управления этим полетом либо вручную, либо, когда беспилотное воздушное судно осуществляет полет в автоматическом режиме – посредством наблюдения за его траекторией, имея возможность вмешательства и изменения траектории в любой момент (в дальнейшем – пилот);

беспилотный планер – беспилотное воздушное судно, которое поддерживается в полете за счет аэродинамической силы, создаваемой на фиксированных несущих поверхностях и свободный полет которого не зависит от двигателя. Беспилотный планер может быть оснащен двигателем, который используется в аварийном порядке;

предоставление на рынке – любая поставка изделия для сбыта, употребления или использования на рынке Республики Молдова в течение коммерческой деятельности, платная или бесплатная;

надежность – свойство мер по снижению рисков, которое является результатом сочетания применяемых мер по снижению рисков в области укрепления безопасности и степени уверенности и убежденности в том, что соответствующий результат в области укрепления безопасности достигнут;

полезная нагрузка – любой инструмент, механизм, оборудование, деталь, аппарат, вспомогательное устройство или принадлежность, включая средства связи, которые установлены на воздушном судне или прилагаются к нему, но не используются или не предназначены для использования в целях эксплуатации воздушного судна или управления им во время полета, и которое не является частью корпуса воздушного судна, двигателя или винта;

стандартный сценарий – тип операции с UAS категории «специфические», как определено Правилами гражданской авиации, для которых был определен точный список мер по снижению рисков таким образом, чтобы Орган гражданской авиации мог считать удовлетворительными декларации, в которых эксплуатанты заявляют, что будут применять меры по снижению рисков при выполнении операций такого типа;

служба связи C2 – услуга связи, предоставляемая третьей стороной, которая обеспечивает управление и контроль между беспилотным воздушным судном и CU;

беспилотная авиационная система (UAS) – беспилотное воздушное судно и оборудование, с помощью которого осуществляется дистанционное управление им;

контролируемое воздушное пространство – воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого предоставляются диспетчерское обслуживание воздушного движения в соответствии с классификацией данного воздушного пространства;

неконтролируемое воздушное пространство – воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого не предоставляется диспетчерское обслуживание воздушного движения;

зарезервированное воздушное пространство (зарезервированная зона) – определенный участок воздушного пространства, временно или постоянно зарезервированный для исключительного или специального использования для различных авиационных мероприятий;

блок управления (Command Unit – CU) – оборудование или система

оборудования для дистанционного управления беспилотными воздушными судами, которые позволяют управлять беспилотными воздушными судами или наблюдать за ними на любом этапе полета, за исключением вспомогательных инфраструктур для услуги связи по управлению и контролю (C2);

наземная контролируемая поверхность – наземная поверхность, на которой эксплуатируется UAS и в пределах которой эксплуатант UAS может обеспечивать присутствие только задействованных лиц;

площадь географии полета – проекция географии полета на земную поверхность;

резервная площадь – проекция резервного объема на земную поверхность;

UAS частной конструкции – UAS, собранная или произведенная для собственного пользования конструктора, за исключением UAS, собранных из комплектов деталей, размещенных на рынке производителем в качестве индивидуального комплекта, готового к сборке;

аварийная зона – участок воздушного пространства вне географии полета, в котором применяются аварийные процедуры;

эксплуатационная зона – сочетание географии полета с аварийной зоной;

зона с ограничениями – воздушное пространство установленных размеров, в котором полет беспилотных летательных аппаратов (беспилотных воздушных судов) ограничен определенными условиями;

географическая зона UAS – часть воздушного пространства, установленная компетентным органом, который упрощает, ограничивает или запрещает операции UAS с целью устранения рисков в области охраны, частной жизни, защиты персональных данных, безопасности или окружающей среды, связанных с операциями UAS;

запретная зона – воздушное пространство, в котором запрещен полет беспилотных летательных аппаратов (беспилотных воздушных судов);

буферная зона по наземным рискам – участок над поверхностью земли, окружающий аварийную зону и предусмотренный в целях сведения к минимуму рисков для находящихся на земле третьих сторон в случае выхода беспилотного воздушного судна за пределы эксплуатационной зоны.

Глава II

КАТЕГОРИИ ОПЕРАЦИЙ UAS

4. Операции UAS осуществляются в категориях «открытые», «специфические» или «сертифицированные», определенных в разделах 1–3 настоящей главы, при соблюдении следующих условий:

1) операции UAS категории «открытые» не требуют предварительного разрешения на эксплуатацию, а также не требуют декларации об эксплуатации со стороны эксплуатанта UAS до проведения операции в соответствии с требованиями, установленными настоящим Положением для соответствующей категории операций;

2) операции UAS категории «специфические» требуют разрешения на эксплуатацию, выданного Органом гражданской авиации согласно главе VIII, или разрешения, полученного в соответствии с главой X, или в условиях, определенных в пункте 11, – декларации, которую должен составить эксплуатант UAS;

3) операции UAS категории «сертифицированные» требуют сертификации UAS на основании Положения о беспилотных авиационных системах, а также сертификации эксплуатанта;

4) операции UAS, предполагающие полеты над территорией или над объектами территории, важными для национальной безопасности, осуществляются по предварительному согласованию с соответствующими учреждениями;

5) операции UAS, предполагающие полеты для аэрофотосъемки и видеосъемки национальной территории, требуют обязательного разрешения Министерства обороны и Службы информации и безопасности;

6) операции UAS категории «открытые», «специфические», «сертифицированные» и полеты для аэрофотосъемки и видеосъемки над территориями шириной 10 км вглубь от государственной границы, вдоль границы по суше и по пограничным водам запрещаются без предварительного разрешения Пограничной полиции.

Раздел 1

ОПЕРАЦИИ UAS КАТЕГОРИИ «ОТКРЫТЫЕ»

5. Операции классифицируются как операции UAS категории «открытые» только в следующих случаях:

1) UAS относится к одному из классов, установленных в Положении о беспилотных авиационных системах, является системой частной конструкции или отвечает условиям, установленным в главе XIII;

2) максимальная взлетная масса беспилотного воздушного судна составляет менее 25 кг;

3) дистанционный пилот обеспечивает сохранение беспилотным воздушным судном безопасного расстояния от людей и осуществление им полета не над скоплениями людей;

4) дистанционный пилот постоянно поддерживает беспилотное воздушное судно во VLOS, за исключением случая, когда оно летит в режиме «следуй за мной» или когда используется наблюдатель за беспилотными воздушными судами, как

установлено в части A приложения;

5) во время полета беспилотное воздушное судно поддерживается на расстоянии максимум 120 метров до ближайшей точки поверхности земли, за исключением случая, когда оно пролетает над препятствием, как установлено в части A приложения;

6) во время полета беспилотное воздушное судно не перевозит опасные грузы и не разбрасывает никакие материалы или объекты;

7) планирование полета и предоставление данных через онлайн-платформу, предоставляемую ОГА.

6. Операции UAS категории «открытые» подразделяются на три подкатегории (A1, A2 и A3) в соответствии с требованиями, установленными в приложении.

Раздел 2

ОПЕРАЦИИ КАТЕГОРИИ «СПЕЦИФИЧЕСКИЕ»

7. За исключением случаев, предусмотренных в разделе 1 или приложении (операции категории «открытые»), эксплуатант UAS обязан получить от Органа гражданской авиации разрешение на эксплуатацию на основании главы VIII, сообразно категории, к которой она относится.

8. При обращении за разрешением на эксплуатацию на основании положений главы VIII эксплуатант проводит оценку рисков в соответствии с требованиями, установленными в главе VI, и подает ее вместе с заявлением, наряду с другими соответствующими мерами по снижению рисков.

9. В соответствии с пунктом UAS.SPEC.040, предусмотренным в части B приложения, Орган гражданской авиации выдает разрешение на эксплуатацию, если считает, что эксплуатационные риски снижены надлежащим образом в соответствии с требованиями, установленными в главе VII.

10. Орган гражданской авиации определяет, относится ли разрешение на эксплуатацию:

1) к одобрению одной операции или нескольких операций, с указанием момента и/или места (мест) их осуществления. Разрешение на эксплуатацию содержит сопроводительный список минимально приемлемых мер по снижению рисков;

2) к утверждению LUC в соответствии с частью C приложения.

11. Если эксплуатант UAS подает в Орган гражданской авиации декларацию в соответствии с пунктом UAS.SPEC.020, предусмотренным в части B приложения, для операции, которая проводится по стандартному сценарию, как это определено в технических требованиях, применяемых методах установления соответствия и относящихся к ним инструктивных материалах, то не требуется, чтобы данный эксплуатант UAS получал разрешение на эксплуатацию в соответствии с пунктами 7–10, и применяется процедура, предусмотренная в пункте 38. Эксплуатант UAS

должен использовать декларацию об эксплуатации, указанную в технических требованиях, утвержденных Органом гражданской авиации.

12. Не требуется владение разрешением на эксплуатацию или подача декларации в случае:

1) эксплуатантов UAS, обладающих LUC с соответствующими привилегиями согласно пункту UAS.LUC.060 приложения;

2) операций, выполняемых в организациях по авиамоделированию, получивших разрешение в соответствии с требованиями, установленными в главе X.

Раздел 3

Операции категории «сертифицированные»

13. Операции классифицируются как операции UAS категории «сертифицированные» только в случае выполнения следующих требований:

1) UAS сертифицирована на основании Положения о беспилотных авиационных системах;

2) операция осуществляется при любых следующих условиях:

a) над скоплениями людей;

b) когда предполагается перевозка людей;

c) когда предполагается перевозка опасных грузов, способных создать повышенный риск для третьих лиц в случае аварии;

d) в контролируемом воздушном пространстве, без резервирования воздушного пространства;

e) в случае международных или трансграничных полетов;

f) представление плана полета авторизованному поставщику аэронавигационного обслуживания.

14. Операции UAS классифицируются как операции UAS категории «сертифицированные», если Орган гражданской авиации на основе оценки рисков, предусмотренной в главе VI, считает, что риск операции не может быть снижен надлежащим образом без сертификации UAS и эксплуатанта UAS, и, при необходимости, без наличия лицензии у дистанционного пилота.

Глава III

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ UAS

15. Операции UAS категории «открытые» соблюдают эксплуатационные ограничения, установленные в части A приложения.

16. Операции UAS категории «специфические» соблюдают эксплуатационные ограничения, установленные в разрешении на эксплуатацию, указанном в главе VII, или в разрешении, указанном в главе X, или в стандартном сценарии, определенном Правилами гражданской авиации, утвержденными Органом гражданской авиации, согласно декларации эксплуатанта UAS.

17. Положения, установленные в пункте 16, не применяются в том случае, когда эксплуатант UAS владеет сертификатом LUC с соответствующими полномочиями.

18. Операции UAS категории «специфические» регулируются применяемыми эксплуатационными требованиями, предусмотренными Техническими требованиями к установлению правил использования воздушного пространства и Положением об административных процедурах, связанных с воздушными перевозками, утвержденными Органом гражданской авиации.

Глава IV

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ В ВОПРОСАХ КОМПЕТЕНЦИИ ДИСТАНЦИОННЫХ ПИЛОТОВ

19. Дистанционные пилоты, которые эксплуатируют UAS в категории «открытые», соблюдают требования в вопросах компетенции, установленные в части A приложения.

20. Дистанционные пилоты, которые эксплуатируют UAS в категории «специфические», соблюдают требования в вопросах компетенции, установленные в разрешении на эксплуатацию Органом гражданской авиации или в стандартном сценарии, определенном Правилами гражданской авиации, или как они определены в LUC, и обладают как минимум следующими навыками:

1) применения эксплуатационных процедур (штатные и аварийные процедуры, планирование полетов, предполетные и послеполетные инспекции);

2) технического обслуживания основных авиационных средств связи;

3) управления автоматикой и траекторией полета беспилотного воздушного судна;

4) решения задач, принятия решений и самоуправления;

5) управления рабочими задачами;

6) координирования и делегирования исходя из обстоятельств.

21. Дистанционные пилоты, которые осуществляют операции в клубах или ассоциациях авиамоделирования, соблюдают минимальные требования в вопросах компетенции, определенные в разрешении, выданном в соответствии с требованиями, установленными в главе X.

ГЛАВА V

МИНИМАЛЬНЫЙ ВОЗРАСТ

ДИСТАНЦИОННЫХ ПИЛОТОВ

22. Минимальный возраст дистанционных пилотов, которые эксплуатируют UAS, за исключением тех, которые выполняют полеты категории «открытые» согласно положениям подпунктов 1) и 2) пункта 23, составляет 16 лет.

23. Не устанавливается минимальный возраст для дистанционных пилотов при сопровождении дистанционного пилота ответственным лицом в следующих случаях:

1) при эксплуатации в подкатегории A1, указанной в части A приложения, системы UAS класса C0, определенной в Положении о беспилотных авиационных системах, или UAS, которая является игрушкой согласно Постановлению Правительства № 808/2015 об утверждении Технического регламента о безопасности игрушек;

2) в случае UAS частной конструкции с максимальной взлетной массой менее 250 г;

3) при осуществлении операции под непосредственным наблюдением дистанционного пилота, который соблюдает положения, установленные в пункте 19.

24. Минимальный возраст, установленный в пункте 22, может быть сокращен в случае обеспечения наблюдения со стороны ответственного лица с применением подхода, основанного на рисках, который учитывает связанные с операциями специфические риски:

1) не более чем на четыре года – в случае дистанционных пилотов, которые выполняют полеты категории «открытые»;

2) не более чем на два года – в случае дистанционных пилотов, которые выполняют полеты категории «специфические».

25. Независимо от минимального возраста дистанционных пилотов, соответствующим дистанционным пилотам разрешено эксплуатировать UA только в условиях, установленных настоящим Положением.

26. Установление другого минимального возраста для дистанционных пилотов, которые выполняют операции в клубах или ассоциациях авиамоделирования, осуществляется Органом гражданской авиации на основе разрешений, выданных в соответствии с требованиями, установленными в главе X.

Глава VI

НОРМЫ И ПРОЦЕДУРЫ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ UAS И

НОРМЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ОЦЕНКИ

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РИСКОВ (ДЛЯ КАТЕГОРИЙ

«СПЕЦИФИЧЕСКИЕ» И «СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ»)

27. За исключением случая частной конструкции или использования для операций, указанных в главе X (авиамодели), или за исключением случая соответствия условиям, определенным в главе XIII (открытая категория), UA, используемые в операциях, предусмотренных настоящим Положением, соблюдают требования и процедуры летной годности.

28. Оценка эксплуатационных рисков:

1) описывает характеристики операции UAS;

2) предлагает соответствующие цели эксплуатационной безопасности;

3) выявляет связанные с операцией наземные и воздушные риски, принимая во внимание следующее:

a) в какой мере деятельность способна создать угрозу для третьих сторон или материального имущества, находящихся на земле;

b) сложность, летно-технические и эксплуатационные характеристики используемого воздушного судна;

c) цель полета, тип UAS, вероятность столкновения с другими воздушными судами и класс используемого воздушного пространства;

d) тип, масштаб и сложность операции или деятельности UAS, в том числе, при необходимости, объем и тип воздушного движения, управляемого ответственной организацией или лицом;

e) в какой мере лица, подверженные рискам, связанным с операцией UAS, способны оценить и контролировать данные риски;

4) выявляет широкий спектр возможных мер по снижению рисков;

5) устанавливает необходимый уровень надежности отобранных мер по снижению таким образом, чтобы операцию можно было провести в безопасных условиях.

29. Описание операции UAS включает по меньшей мере следующее:

1) характер осуществляемой деятельности;

2) эксплуатационную среду и географическую зону намеченной операции, в частности, население, над которым осуществляется полет, орографию, типы и объем воздушного пространства, в котором будет осуществляться операция, а также объем воздушного пространства, сохраняемого с необходимой маржей риска, включая эксплуатационные требования к географическим зонам;

3) сложность операции, в частности, планирование и выполнение, компетенции, опыт и состав персонала, а также необходимые технические средства, предусмотренные для осуществления операции;

4) технические характеристики UAS, в том числе ее эффективность в отношении условий запланированной операции и, при необходимости, ее регистрационный номер;

5) компетенция персонала для проведения операции, в том числе его состав, роль, ответственность, подготовка и недавний опыт;

6) соблюдение технических ограничений, указанных производителем UA.

30. Оценка предлагает приемлемый уровень безопасности, эквивалентный уровню безопасности в области авиационной деятельности с пилотом на борту, с учетом специфических характеристик эксплуатации UAS.

31. Выявление рисков включает определение всего нижеуказанного:

1) абсолютного наземного риска операции с учетом типа операции и условий проведения операции, включая как минимум следующие критерии:

a) VLOS или BVLOS;

b) плотность населения в пролетаемых зонах;

c) полет над скоплениями людей;

d) размерные характеристики беспилотного воздушного судна;

2) абсолютного воздушного риска операции, с учетом всего нижеуказанного:

a) точного объема воздушного пространства, в котором состоится операция, увеличенного на объем воздушного пространства, необходимого для аварийных процедур;

b) класса воздушного пространства;

c) воздействия на другие виды воздушного движения и управления воздушным движением (ATM), в частности:

(i) высоты осуществления операции;

(ii) является ли это воздушное пространство контролируемым или неконтролируемым;

(iii) находится ли среда в пределах аэродрома или вне аэродрома;

(iv) находится ли воздушное пространство над городской или сельской местностью;

(v) отделение от других видов движения.

32. При определении возможных мер по снижению рисков, необходимых для достижения намеченного целевого уровня безопасности, учитываются следующие возможности:

1) меры по изоляции лиц, находящихся на земле;

2) стратегические эксплуатационные ограничения, применяемые к операции UAS, в частности:

a) ограничение географических зон, в которых проходит операция;

b) ограничение продолжительности или программирования часового слота, в котором проходит операция;

3) стратегическое снижение рисков с помощью общих правил полета или структуры и услуг, общих для воздушного пространства;

4) способность справляться с возможными неблагоприятными условиями эксплуатации;

5) организационные факторы, такие как процедуры эксплуатации и технического обслуживания, разработанные эксплуатантом UAS, и процедуры технического обслуживания, соответствующие руководству по эксплуатации от производителя;

6) уровень компетенции и опыта персонала, участвующего в обеспечении безопасности полета;

7) риск человеческой ошибки при применении процедур по эксплуатации;

8) особенности конструкции и летно-технические характеристики UAS, в частности:

a) наличие средств снижения рисков столкновения;

b) наличие систем ограничения энергии при ударе или ломкости беспилотных воздушных судов;

c) проектирование UAS по признанным стандартам и проектирование для работы в случае аварии.

33. Оценивается надежность предложенных мер по снижению рисков для определения их пропорциональности целям по обеспечению безопасности и рискам намеченной операции, в частности, для обеспечения безопасности каждого этапа операции.

Глава VII

АВТОРИЗАЦИЯ ОПЕРАЦИЙ КАТЕГОРИИ

«СПЕЦИФИЧЕСКИЕ»

34. Орган гражданской авиации анализирует оценку рисков и надежность мер по их снижению, предлагаемых эксплуатантом UAS для поддержания безопасности операции UAS на всех этапах полета.

35. Орган гражданской авиации выдает разрешение на эксплуатацию, если в ходе оценки сделан вывод, что:

1) цели эксплуатационной безопасности учитывают риски операции;

2) сочетание мер по сокращению рисков, которые касаются условий эксплуатации при выполнении операций, компетенций задействованного персонала и технических характеристик беспилотного воздушного судна, является соответствующим и достаточно надежным для поддержания безопасной эксплуатации, учитывая выявленные наземные и воздушные риски;

3) эксплуатант UAS подал декларацию, которой подтверждает, что намечаемая операция отвечает требованиям к данному типу операции, в частности требованиям об уважении частной жизни, о защите данных, об ответственности, страховании, безопасности и охране окружающей среды;

4) эксплуатант UA представил в Орган гражданской авиации полный пакет документов, в частности план полета, оценку рисков и передачу данных через онлайн-платформу, предоставленную Органом гражданской авиации, согласно требованиям, установленным в настоящем Положении.

36. В случае признания операции недостаточно безопасной Орган гражданской авиации информирует об этом заявителя, указав ему причины своего отказа выдать разрешение на эксплуатацию.

37. В разрешении на эксплуатацию, выданном Органом гражданской авиации, уточняется:

1) сфера разрешения;

2) «специфические» условия, применяемые:

a) к операции UAS и эксплуатационным ограничениям;

b) к необходимому уровню компетенции эксплуатанта UAS и, при необходимости, дистанционных пилотов;

c) к соответствию UAS, в том числе к сертификации UAS, если это необходимо для данного типа операции;

3) следующая информация:

a) регистрационный номер эксплуатанта UAS и технические характеристики UAS;

b) ссылка на оценку эксплуатационных рисков, проведенную эксплуатантом UAS;

c) условия операции;

d) дополнительные меры по снижению рисков, которые должны применяться эксплуатантом UAS;

e) место (места), в которых должна состояться разрешенная операция;

f) в случае необходимости, указание нестандартных ситуаций, при которых необходимо сообщить о событиях или происшествиях, если это не предусмотрено Регламентом об отчетности, анализе и последующих действиях, касающихся происшествий в области гражданской авиации.

38. При принятии декларации, указанной в пункте 11 (стандартный сценарий), Орган гражданской авиации:

1) проверяет наличие в ней всех элементов, предусмотренных в подпункте 2 пункта UAS.SPEC.020 приложения к настоящему Положению;

2) в положительном случае передает эксплуатанту UAS подтверждение о получении полной декларации без необоснованных задержек, чтобы эксплуатант мог начать операцию.

Глава VIII

РЕГИСТРАЦИЯ ЭКСПЛУАТАНТОВ UAS

И РЕГИСТРАЦИЯ СЕРТИФИЦИРОВАННЫХ UAS

39. Орган гражданской авиации вводит и поддерживает точные системы регистрации для UAS, проект которых подлежит сертификации, и для эксплуатантов UAS, деятельность которых может быть сопряжена с риском для охраны, безопасности и защиты частной жизни, персональных данных или окружающей среды.

40. Системы регистрации эксплуатантов UAS предусматривают необходимые поля для ввода и обмена следующей информацией:

1) полного имени и даты рождения – в случае физических лиц, а также названия и идентификационного номера – в случае юридических лиц;

2) адреса эксплуатантов UAS;

3) их адреса e-mail и номера телефона;

4) номера страхового полиса на UAS и срока его действия;

5) подтверждения юридическими лицами следующей декларации: «Все члены персонала, непосредственно участвующие в операции, имеют компетенции для выполнения своих обязанностей, а UAS будет эксплуатироваться только дистанционными пилотами с соответствующим уровнем компетенции»;

6) имеющихся разрешений на эксплуатацию и сертификатов LUC, а также деклараций, подтвержденных согласно подпункту 2) пункта 38.

41. Системы регистрации беспилотных воздушных судов, проект которых подлежит сертификации, предусматривают необходимые поля для ввода и обмена следующей информацией:

1) названия производителя;

2) заводского номера беспилотного воздушного судна, присвоенного производителем;

3) серийного номер беспилотного воздушного судна;

4) полного имени, адреса, адреса e-mail и номера телефона физического или юридического лица, на имя которого регистрируется беспилотное воздушное судно.

42. Орган гражданской авиации обеспечивает цифровизацию и интероперабельность систем регистрации, которые дают возможность взаимного доступа и обмена данными с отраслевыми государственными органами в соответствии с положениями действующего законодательства.

43. Эксплуатанты UAS обязаны зарегистрироваться:

1) если они эксплуатируют в категории «открытые» любые из следующих беспилотных воздушных судов:

a) с МТОМ больше или равной 250 г или которые в случае удара могут воздействовать на человека с кинетической энергией свыше 80 джоулей (Ec=mv2/2, где Ec измеряется в джоулях, а максимальная масса и скорость указаны производителем в руководстве по эксплуатации воздушного судна);

b) оснащены датчиком, способным улавливать персональные данные, за исключением случая, когда они относятся к категории игрушек согласно Постановлению Правительства № 808/2015 об утверждении Технического регламента о безопасности игрушек;

2) если они эксплуатируют в категории «специфические» беспилотные воздушные суда любой массы.

44. Эксплуатанты UAS – физические или юридические лица – обязаны зарегистрироваться в Органе гражданской авиации и обязаны удостовериться в правильности зарегистрированной информации о них.

45. Орган гражданской авиации выдает эксплуатантам UAS и на UAS, подлежащие обязательной регистрации, единый цифровой регистрационный номер, который дает возможность их индивидуальной идентификации.

46. Регистрационный номер для эксплуатантов UAS устанавливается на основе стандартов, которые обеспечивают интероперабельность систем регистрации.

47. Собственник беспилотного воздушного судна, проект которого подлежит обязательной сертификации, обязан зарегистрировать соответствующее беспилотное воздушное судно.

48. Знаки национальной принадлежности и регистрационные знаки беспилотного воздушного судна устанавливаются в соответствии с Процедурой регистрации гражданских беспилотных воздушных судов, утвержденной ОГА. Беспилотное воздушное судно не может быть зарегистрировано одновременно более чем в одном государстве.

49. Эксплуатанты UAS должны указывать регистрационный номер на всех беспилотных воздушных судах, отвечающих условиям, описанным в пункте 43.

Глава IX

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ УСЛОВИЯ

ДЛЯ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ЗОН UAS

50. При определении географических зон UAS из соображений охраны безопасности, защиты частной жизни или окружающей среды Орган гражданской авиации вправе:

1) запретить часть или все операции UAS, ввести особые условия для некоторых или всех операций UAS или ввести условие предварительного разрешения на полет для части или для всех операций UAS;

2) подчинить операции UAS указанным природоохранным стандартам;

3) разрешить доступ только определенным классам UAS;

4) разрешить доступ только UAS, обладающим определенными техническими характеристиками, главным образом системами дистанционной идентификации или системами геобдительности.

51. На основе оценки рисков, проведенной Органом гражданской авиации, могут быть обозначены определенные географические зоны, в которых для операций UAS делается исключение по одному или нескольким требованиям категории «открытые».

52. Если на основании пунктов 50 и 51 в целях геобдительности определены географические зоны UAS, Орган гражданской авиации обеспечивает, чтобы информация о географических зонах UAS, в том числе о сроке их действия, предоставлялась общественности и органам, которых она касается, в едином для всех цифровом формате.

Глава X

ОПЕРАЦИИ UAS, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ПО АВИАМОДЕЛИРОВАНИЮ

53. По заявлению организации по авиамоделированию, клуба или ассоциации Орган гражданской авиации выдает разрешение на операции UAS в организации по авиамоделированию.

54. Разрешение, указанное в пункте 53, выдается в соответствии с любыми из следующих условий:

1) применяемыми правилами, связанными с типом организации;

2) специальными процедурами, организационной структурой и менеджментом организации после удостоверения в том, что:

a) существует система ознакомления дистанционных пилотов, выполняющих операции в организациях по авиамоделированию, с условиями и ограничениями, указанными в разрешении, выданном Органом гражданской авиации;

b) организация по авиамоделированию обеспечивает, чтобы все дистанционные пилоты из состава организации эксплуатировали UAS в соответствии с выданным Органом гражданской авиации разрешением;

c) организация по авиамоделированию принимает соответствующие меры в случае получения сообщения о том, что дистанционный пилот, выполняющий операции в организации по авиамоделированию, не соблюдает указанные в разрешении условия и ограничения, и, при необходимости, информирует Орган гражданской авиации;

d) по требованию Органа гражданской авиации организация по авиамоделированию предоставляет необходимую информацию для надзора и контроля.

55. Указанное в настоящей главе разрешение устанавливает условия осуществления операции в рамках организации по авиамоделированию и ограничивается условиями, на которых оно было выдано.

56.Орган гражданской авиации может разрешить организации по авиамоделированию зарегистрировать своих членов в системах регистрации, учрежденных в соответствии с главой XII, от их имени. В противном случае члены клубов и ассоциаций по авиамоделированию обязаны зарегистрироваться самостоятельно в соответствии с главой XII.

Глава XI

ЗАДАЧИ ОРГАНА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

57. Орган гражданской авиации несет ответственность за:

1) применение настоящего Положение;

2) выдачу, приостановление действия или отзыв сертификатов эксплуатантов UAS и лицензий дистанционных пилотов, работающих в категории операций UAS «сертифицированные»;

3) выдачу дистанционным пилотам доказательства сдачи теоретического экзамена в режиме онлайн в соответствии с пунктами UAS.OPEN.020 и UAS.OPEN.040 приложения, а также за выдачу, изменение, приостановление действия или отзыв сертификатов компетенции дистанционных пилотов в соответствии с пунктом UAS.OPEN.030 приложения;

4) выдачу, изменение, приостановление действия, ограничение или отзыв разрешений на эксплуатацию и LUC, а также проверку полноты деклараций, необходимых для выполнения операций UAS категории «специфические»;

5) хранение документов, записей и отчетов, связанных с разрешениями на эксплуатацию UAS, деклараций, сертификатов компетенции дистанционных пилотов и LUC;

6) предоставление в едином общем цифровом формате информации о географических зонах UAS, определенных в воздушном пространстве Республики Молдова;

7) выдачу подтверждения о получении полной декларации в соответствии с подпунктом 2) пункта 38;

8) создание системы надзора, основанной на рисках, для:

a) эксплуатантов UAS, подавших декларацию или имеющих разрешение на эксплуатацию или LUC;

b) организаций по авиамоделированию, имеющих разрешение, указанное в главе XI;

c) надзора за UAS/UA;

9) для операций, иных чем относящиеся к категории «открытые» – составление планов аудиторских проверок на основе профиля риска, уровня соответствия и показателей эффективности в вопросах безопасности эксплуатантов UAS, подавших декларацию или владеющих сертификатом, выданным Органом гражданской авиации;

10) для операций, иных чем относящиеся к категории «открытые» – проведение инспекций в отношении эксплуатантов UAS, подавших декларацию или владеющих сертификатом, выданным Органом гражданской авиации, а также обеспечение соответствия эксплуатантов UAS и дистанционных пилотов настоящему Положению;

11) введение в действие совместно с Министерством внутренних дел и соответствующими органами местного публичного управления системы выявления и рассмотрения несоответствий, связанных с нарушениями, вменяемыми в вину эксплуатантам UAS, осуществляющим операции в категориях «открытые» или «специфические», о которых было сообщено в соответствии с пунктом 59;

12) предоставление информации и рекомендательных указаний эксплуатантам UAS, которые укрепляют безопасность операций UAS;

13) введение и поддержание систем регистрации для UAS, проект которых подлежит сертификации, и, соответственно, для эксплуатантов UAS, чья деятельность может создавать риск для охраны безопасности и защиты частной жизни, персональных данных или окружающей среды.

Глава XII

ИНФОРМАЦИЯ ПО ВОПРОСАМ БЕЗОПАСНОСТИ

58. Орган гражданской авиации сотрудничает с компетентными органами в сфере надзора за рынком по вопросам, связанным с безопасностью, и устанавливает процедуры для эффективного обмена информацией по вопросам безопасности.

59. Каждый эксплуатант UAS докладывает в Орган гражданской авиации о любом событии, связанном с безопасностью, и осуществляет обмен информацией об имеющихся у него UAS в соответствии с Регламентом об отчетности, анализе и последующих действиях, касающихся происшествий в области гражданской авиации.

60. При получении любой информации из разряда указанной в пунктах 58 или 59 Орган гражданской авиации принимает необходимые меры по решению любой проблемы, связанной с безопасностью, на основе наилучших доступных доказательств и анализов, принимая во внимание взаимозависимость между разными областями безопасности авиации и между безопасностью авиации, кибернетической безопасностью и другими техническими сферами авиационного регулирования.

61. В случае принятия мер в соответствии с пунктом 60 Орган гражданской авиации незамедлительно уведомляет все заинтересованные стороны и организации, которые должны подчиниться соответствующим мерам.

Глава XIII

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ

ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОПРЕДЕЛЕННЫХ UAS

В КАТЕГОРИИ «ОТКРЫТЫЕ»

62. Разрешается дальнейшая эксплуатация типов UAS, которые не соответствуют Положению о беспилотных авиационных системах и не являются системами частной конструкции, как это указано в пункте 63.

63. До 1 января 2024 года были размещены на рынке UAS:

1) в подкатегории A1, так, как она определена в части A приложения, при условии что максимальная взлетная масса беспилотного воздушного судна составляет менее 250 г, включая его полезную нагрузку;

2) в подкатегории A3, так, как она определена в части A приложения к Положению, при условии, что максимальная взлетная масса беспилотного воздушного судна составляет менее 25 кг, включая горючее и его полезную нагрузку.

Приложение

к Положению о правилах и процедурах

эксплуатации беспилотных воздушных судов

ОПЕРАЦИИ UAS КАТЕГОРИЙ «ОТКРЫТЫЕ»

И «СПЕЦИФИЧЕСКИЕ»

ЧАСТЬ А

ОПЕРАЦИИ UAS КАТЕГОРИИ «ОТКРЫТЫЕ»

UAS.OPEN.010 Общие положения

1. Категория «открытых» операций UAS подразделяется на три подкатегории – A1, A2 и A3 – на основе некоторых эксплуатационных ограничений, требований, применяемых к дистанционному пилоту, и технических требований, применяемых к UAS.

2. В случае, когда операция UAS предполагает полет беспилотного воздушного судна со взлетом с местности с естественной возвышенностью или над местностью с естественными возвышенностями, беспилотное воздушное судно должно поддерживаться на расстоянии до 120 метров до ближайшей точки на поверхности земли. Измерение расстояний следует адаптировать в зависимости от географических характеристик рельефа, таких как равнины, холмы, плато.

3. При эксплуатации беспилотного воздушного судна на горизонтальном расстоянии 50 метров от искусственного препятствия на высоте более 105 метров по требованию субъекта, отвечающего за данное препятствие, максимальная высота операции UAS может быть увеличена не более чем на 15 метров над высотой препятствия.

4. В порядке отступления от подпункта 2 беспилотные планеры с МТОМ менее 10 кг, включая полезную нагрузку, могут эксплуатироваться на расстоянии свыше 120 метров до ближайшей точки поверхности земли при условии, чтобы беспилотный планер никогда не управлялся пилотом на высоте более 120 метров до дистанционного пилота.

UAS.OPEN.020 Операции UAS подкатегории A1

Операции UAS подкатегории A1 должны соответствовать всем нижеперечисленным условиям:

1) в случае беспилотных воздушных судов, указанных в букве (d) подпункта 5, должны осуществляться таким образом, чтобы дистанционный пилот не эксплуатировал беспилотное воздушное судно над скоплениями людей и прогнозировал, что не будет его эксплуатировать ни над одним лицом, не участвующим

в операции. В случае непредвиденного полета над незадействованными лицами дистанционный пилот должен максимально сократить время полета беспилотного воздушного судна над данными лицами;

2) в случае беспилотного воздушного судна, указанного в буквах (a), (b) и (c) подпункта 5, должны осуществляться таким образом, чтобы дистанционный пилот беспилотного воздушного судна мог эксплуатировать UAS над незадействованными лицами, но никогда не управлял ею над скоплениями людей;

3) в отступление от подпункта 4 пункта 5 раздела 1 главы II Положения при активации режима «следуй за мной» необходимо соблюдать расстояние максимум 50 метров до дистанционного пилота;

4) выполняться дистанционным пилотом:

(a) который ознакомлен с руководством по эксплуатации, предоставленным производителем UAS;

(b) в случае беспилотного воздушного судна класса C1, как он определен в части 2 приложения к Положению о беспилотных авиационных системах, – который успешно окончил курс подготовки в режиме онлайн, после которого сдал теоретический экзамен в режиме онлайн, организованный Органом гражданской авиации или назначенной им организацией, получив как минимум 75 % от общего количества баллов. Экзамен состоит из 40 вопросов с несколькими вариантами ответа, распределенных соответствующим образом по следующим темам:

(i) авиационная безопасность;

(ii) ограничения воздушного пространства;

(iii) авиационное регулирование;

(iv) пределы человеческих возможностей;

(v) эксплуатационные процедуры;

(vi) общее знание UAS;

(vii) защита данных и частной жизни;

(viii) страхование;

(ix) безопасность;

5) выполняться беспилотным воздушным судном, которое:

(a) имеет МТОМ, включая полезную нагрузку, менее 250 г и максимальную скорость эксплуатации менее 19 м/с – в случае UAS частной конструкции; или

(b) отвечает требованиям, определенным в подпункте 1 пункта 62 Положения;

(c) имеет маркировку принадлежности к классу C0 и соответствует требованиям к данному классу, как они определены в части 1 приложения к Положению о беспилотных авиационных системах; или

(d) имеет маркировку принадлежности к классу C1, соответствует требованиям к данному классу, как они определены в части 2 приложения к Положению о беспилотных авиационных системах, и эксплуатируется с обновленными и активированными системами прямой дистанционной идентификации и функцией геобдительности.

UAS.OPEN.030 Операции UAS подкатегории A2

Операции UAS подкатегории A2 должны соответствовать всем нижеперечисленным условиям:

1) проходить таким образом, чтобы беспилотное воздушное судно не летало над незадействованными лицами, а операции UAS происходили на безопасном расстоянии как минимум 30 метров до них; дистанционный пилот может сократить безопасное горизонтальное расстояние как минимум до пяти метров до незадействованных лиц при эксплуатации беспилотного воздушного судна с включенным режимом сниженной скорости и после оценки положения с точки зрения:

(a) метеорологических условий;

(b) летно-технических характеристик беспилотного воздушного судна;

(c) разделения пролетаемой зоны;

2) выполняться дистанционным пилотом, который ознакомлен с руководством пользователя, предоставленным производителем UAS, и который владеет сертификатом компетенции дистанционного пилота, выданным Органом гражданской авиации. Соответствующий сертификат выдается после выполнения всех нижеперечисленных условий в указанном порядке:

(a) окончание курса подготовки в режиме онлайн и сдача теоретического экзамена в режиме онлайн в соответствии с буквой (b) подпункта 4 пункта UAS.OPEN.020;

(b) окончание самостоятельной практической подготовки в условиях эксплуатации для подкатегории A3, предусмотренной подпунктами 1 и 2 пункта UAS.OPEN.040;

(c) заявление об окончании самостоятельной практической подготовки, определенной в букве (b), и сдача дополнительного теоретического экзамена, организованного Органом гражданской авиации. Экзамен состоит как минимум из 30 вопросов с несколькими вариантами ответа, призванными оценить знания дистанционного пилота в отношении технических и эксплуатационных мер по снижению наземных рисков, распределенных соответствующим образом по следующим темам:

(i) метеорология;

(ii) летные характеристики UAS;

(iii) технические и эксплуатационные меры по снижению наземных рисков;

3) выполняться беспилотным воздушным судном с маркировкой принадлежности к классу C2, которое соответствует требованиям к данному классу, как они определены в части 3 приложения к Положению о беспилотных авиационных системах, и эксплуатируется с обновленными и активированными системами прямой дистанционной идентификации и функцией геобдительности.

UAS.OPEN.040 Операции UAS подкатегории A3

Операции UAS подкатегории A3 должны соответствовать всем нижеперечисленным условиям:

1) осуществляться в зоне, где по прогнозам дистанционного пилота не будет поставлено под угрозу ни одно незадействованное лицо в радиусе пилотного управления беспилотным воздушным судном и на всем протяжении операции UAS;

2) осуществляться на безопасном горизонтальном расстоянии не менее 150 метров от спальных, торговых, промышленных или рекреационных зон;

3) выполняться дистанционным пилотом, окончившим курс подготовки в режиме онлайн и сдавшим теоретический экзамен в режиме онлайн, как это определено в букве (b) подпункта 4 пункта UAS.OPEN.020;

4) выполняться беспилотным воздушным судном, которое:

(a) имеет МТОМ, включая полезную нагрузку, менее 25 кг – в случае UAS частной конструкции; или

(b) отвечает требованиям, определенным в подпункте 2 пункта 62 Положения;

(c) имеет маркировку принадлежности к классу C2, соответствует требованиям к данному классу, как они определены в части 3 приложения к Положению о беспилотных авиационных системах, и эксплуатируется с обновленными и активированными системами прямой дистанционной идентификации и функцией геобдительности; или

(d) имеет маркировку принадлежности к классу C3, соответствует требованиям к данному классу, как они определены в части 4 приложения к Положению о беспилотных авиационных системах, и эксплуатируется с обновленными и активированными системами прямой дистанционной идентификации и функцией геобдительности; или

(e) имеет маркировку принадлежности к классу C4, соответствует требованиям к данному классу, как они определены в части 5 приложения к Положению о беспилотных авиационных системах.

UAS.OPEN.050 Обязанности эксплуатанта UAS

Эксплуатант UAS должен соответствовать всем нижеперечисленным условиям:

1) разработать эксплуатационные процедуры, адаптированные к типу операции и типу сопутствующего риска;

2) обеспечить эффективное использование радиодиапазона всеми операциями и поддерживать его эффективное использование во избежание вредных интерференций;

3) назначать дистанционного пилота для каждой операции UAS;

4) обеспечивать, чтобы все дистанционные пилоты и все остальные члены персонала, выполняющие определенную задачу по поддержке операций, были ознакомлены с руководством по эксплуатации, предоставленным производителем UAS, и чтобы:

(a) обладали соответствующей компетенцией для подкатегории намеченных операций UAS в соответствии с пунктом UAS.OPEN.020, UAI.OPEN.030 или UAS.OPEN.040 для выполнения своих задач или, в случае других членов персонала, кроме дистанционных пилотов, чтобы окончили разработанный эксплуатантом курс подготовки на рабочем месте;

(b) были полностью ознакомлены с процедурами эксплуатанта UAS;

(c) получили соответствующую информацию для намеченной операции UAS, касающуюся географических зон, опубликованную Органом гражданской авиации в соответствии с главой X;

5) обновлять информацию системы геобдительности, при необходимости, в зависимости от намеченного места эксплуатации;

6) в случае операции, выполняемой беспилотным воздушным судном одного из классов, определенных в частях 1–5 Положения о беспилотных авиационных системах, обеспечивать, чтобы:

(a) UAS сопровождалась соответствующей декларацией о соответствии, в том числе ссылкой на соответствующий класс; и

(b) на беспилотном воздушном судне была этикетка, идентифицирующая класс;

7) обеспечивать, чтобы в случае операции UAS в подкатегории A2 или A3 все задействованные лица, присутствующие в зоне данной операции, заранее были проинформированы о рисках и четко выразили свое согласие на участие.

UAS.OPEN.060 Обязанности дистанционного пилота

1. Перед началом операции UAS дистанционный пилот должен:

(a) обладать соответствующей компетенцией для подкатегории намеченных

операций UAS в соответствии с пунктом UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 или UAS.OPEN.040 для выполнения возложенной на него задачи и иметь при себе доказательство компетенции во время эксплуатации UAS, за исключением случая, когда он эксплуатирует беспилотное воздушное судно, указанное в буквах (a), (b) или (c) подпункта 5 пункта UAS.OPEN.020;

(b) получить соответствующую обновленную информацию для намеченной операции UAS, касающуюся географических зон, опубликованную Органом гражданской авиации в соответствии с главой X Положения;

(c) наблюдать за эксплуатационной средой, проверять наличие препятствий и, за исключением случаев выполнения им операции в подкатегории A1 с беспилотным воздушным судном, указанным в буквах (a), (b) или (c) подпункта 5 пункта UAS.OPEN.020, проверять присутствие любого незадействованного лица;

(d) удостовериться в том, что UAS находится в состоянии, позволяющем выполнить намеченный полет в безопасных условиях, и, при необходимости, проверить надлежащую работу прямой дистанционной идентификации;

(e) если у UAS есть дополнительная полезная нагрузка, проверить, не превышает ли ее масса массу MTOM, определенную производителем, или предельную MTOM, предусмотренную для класса, к которому она относится.

2. Во время полета, удаленно, дистанционный пилот должен:

(a) не выполнять задачи, находясь под влиянием психоактивных веществ или алкоголя, либо если он не способен выполнять свои задачи из-за телесного повреждения, усталости, медикаментов, болезни или по другим причинам;

(b) поддерживать беспилотное воздушное судно во VLOS и постоянно пристально рассматривать воздушное пространство вокруг беспилотного воздушного судна во избежание любого риска столкновения с воздушным судном с пилотом на борту. Дистанционный пилот должен прервать полет в том случае, если операция создает риск для других воздушных судов, людей, животных, окружающей среды или имущества;

(c) соблюдать эксплуатационные ограничения, имеющиеся в географических зонах, определенные в соответствии с главой X;

(d) быть способным поддерживать контроль над беспилотным воздушным судном, за исключением случая, когда он теряет с ним связь или если он эксплуатирует беспилотное воздушное судно в свободном полете;

(e) эксплуатировать UAS в соответствии с руководством по эксплуатации, предоставленным производителем, в том числе с любыми применяемыми ограничениями;

(f) соблюдать процедуры эксплуатанта при их наличии.

3. Во время полета дистанционным пилотам и эксплуатантам UAS запрещено управлять полетом вблизи зон проведения аварийно-спасательных мероприятий или внутри таких зон, за исключением случая, когда они получили на это разрешение от соответствующих аварийно-спасательных служб.

4. В целях буквы (b) подпункта 2 дистанционным пилотам может ассистировать наблюдатель за беспилотными летательными судами, который стоит возле них и путем непосредственного визуального наблюдения за беспилотными воздушными судами помогает осуществлять полет в безопасных условиях. Между дистанционным пилотом и наблюдателем за беспилотными воздушными судами должна быть налажена четкая и эффективная связь.

UAS.OPEN.070 Срок действия и действительность теоретической компетенции дистанционного пилота, доказанной в режиме онлайн, и сертификатов компетенции дистанционного пилота

1. Теоретическая компетенция дистанционного пилота, продемонстрированная в режиме онлайн, предусмотренная в букве (b) подпункта 4 пункта UAS.OPEN.020 и подпункте 3 пункта UAS.OPEN.040, и сертификат компетенции дистанционного пилота, предусмотренный в подпункте 2 пункта UAS.OPEN.030, действительны в течение пяти лет.

2. Возобновление действия теоретической компетенции дистанционного пилота, доказанной надлежащим образом в режиме онлайн, и сертификата компетенции дистанционного пилота осуществляется при условии доказательства компетенций в соответствии с подпунктом 2 пункта

UAS. OPEN.030 или с буквой (b) подпункта 4 пункта UAS.OPEN.020.

ЧАСТЬ В

ОПЕРАЦИИ КАТЕГОРИИ «СПЕЦИФИЧЕСКИЕ»

UAS.SPEC.010 Общие положения

Эксплуатант UAS представляет Органу гражданской авиации оценку эксплуатационных рисков для намеченной операции в соответствии с главой VI Положения или подает декларацию в случае применения пункта UAS.SPEC.020, за исключением случая, когда эксплуатант владеет сертификатом эксплуатанта легкой UAS (LUC) с соответствующими привилегиями, в соответствии с частью C настоящего Положения. Эксплуатант UAS периодически оценивает адекватность принимаемых мер по снижению рисков и, при необходимости, обновляет их.

UAS.SPEC.020 Декларация об эксплуатации

1. В соответствии с разделом 2 главы II Положения эксплуатант UAS может представить Органу гражданской авиации декларацию об эксплуатационном соответствии наряду со стандартным сценарием, как он определен Правилами гражданской авиации, в качестве альтернативы пунктам UAS.SPEC.30 и UAS.SPEC.40,

в отношении операций, выполняемых:

(a) беспилотными воздушными судами:

(i) с максимальным характерным размером до 3 метров во VLOS, выполняемых над наземными контролируемыми поверхностями, за исключением операций, осуществляемых над скоплениями людей;

(ii) с максимальным характерным размером до 1 метра во VLOS, за исключением операций, осуществляемых над скоплениями людей;

(iii) с максимальным характерным размером до 1 метра во BLOS, выполняемых над малонаселенными зонами;

(iv) с максимальным характерным размером до 3 метров во BLOS, выполняемых над наземной контролируемой поверхностью;

(b) выполняемых на высоте ниже 120 метров от поверхности земли:

(i) в неконтролируемом воздушном пространстве (класс F или G) или

(ii) в контролируемом воздушном пространстве, после согласования и индивидуального разрешения полета в соответствии с процедурами, опубликованными для эксплуатационной зоны.

2. Декларация эксплуатантов UAS должна содержать:

(a) административные сведения об эксплуатанте UAS;

(b) декларацию, из которой следует, что операция отвечает эксплуатационному требованию, предусмотренному в подпункте 1, и стандартный сценарий, как он определен Правилами гражданской авиации;

(c) обязательство эксплуатанта UAS соблюдать соответствующие меры по снижению рисков, необходимые для безопасности операции, в том числе связанные с ними инструкции по эксплуатации, проектированию беспилотных воздушных судов и компетенции задействованного персонала;

(d) подтверждение эксплуатанта UAS о том, что имеется надлежащая страховка на каждый полет, выполняемый на основе декларации.

3. При принятии декларации Орган гражданской авиации проверяет наличие в декларации всех элементов, перечисленных в подпункте 2, и без каких-либо необоснованных задержек передает эксплуатанту UAS подтверждение получения полной декларации.

4. После получения подтверждения принятия полной декларации эксплуатант UAS имеет право приступить к операции.

5. Эксплуатанты UAS незамедлительно уведомляют Орган гражданской авиации

о любом изменении информации, содержащейся в поданной ими декларации об эксплуатации.

6. Эксплуатанты UAS, владеющие сертификатом LUC с соответствующими привилегиями согласно части C, не обязаны подавать декларацию.

UAS.SPEC.030 Заявление о выдаче разрешения на эксплуатацию

1. До начала операции UAS в категории «специфические» эксплуатант UAS должен получить от Органа гражданской авиации разрешение на эксплуатацию, за исключением случая:

(a) применения пункта UAS.SPEC.020; или

(b) наличия у эксплуатанта UAS сертификата LUC с соответствующими привилегиями согласно части C.

2.Эксплуатант UAS подает обновленное заявление о выдаче разрешения на эксплуатацию, если были внесены существенные изменения в операцию или в меры по снижению рисков, перечисленные в разрешении на эксплуатацию.

3. Заявление о выдаче разрешения на эксплуатацию основывается на оценке рисков, указанных в главе VI Положения, и дополнительно к этому включает в себя следующую информацию:

(a) регистрационный номер эксплуатанта UAS;

(b) фамилию ответственного менеджера или фамилию эксплуатанта UAS – в случае физического лица;

(c) оценку эксплуатационных рисков;

(d) перечень предлагаемых эксплуатантом UAS мер по снижению рисков, в котором Органу гражданской авиации предоставляется достаточная информация для возможности оценки адекватности мер по снижению рисков для устранения соответствующих рисков;

(e) руководство по летной эксплуатации, если оно необходимо с учетом риска и сложности операции;

(f) подтверждение того, что будет обеспечена надлежащая страховка при начале операций UAS.

UAS.SPEC.040 Выдача разрешения на эксплуатацию

1. При приеме заявления в соответствии с пунктом UAS.SPEC.030 Орган гражданской авиации выдает без каких-либо необоснованных задержек разрешение на эксплуатацию в соответствии с главой VII, если приходит к выводу, что операция отвечает следующим условиям:

(a) предоставлена вся информация в соответствии с подпунктом 3 пункта UAS.SPEC.030;

(b) есть процедура согласования с соответствующим поставщиком услуг для данного воздушного пространства, если вся операция или ее часть должна проходить в контролируемом воздушном пространстве;

(c) был сдан теоретический и практический экзамен на соответствующие знания.

2. Орган гражданской авиации устанавливает в разрешении на эксплуатацию точную сферу охвата разрешения в соответствии с главой VII Положения.

UAS.SPEC.050 Обязанности эксплуатанта UAS

1. Эксплуатант UAS должен соответствовать всем нижеперечисленным условиям:

(a) установить процедуры и ограничения, адаптированные к типу намеченной операции и сопутствующих рисков, в том числе:

(i) эксплуатационные процедуры, обеспечивающие безопасность операций;

(ii) процедуры, обеспечивающие соблюдение в ходе предусмотренной операции требований безопасности, применяемых к эксплуатационной зоне;

(iii) меры по защите от незаконных вмешательств и несанкционированного доступа;

(iv) располагать функцией дистанционного включения/выключения видеонаблюдения, а также процедурами, обеспечивающими соответствие всех операций по обработке персональных данных нормативным актам, регулирующим принципы защиты персональных данных. Главным образом, эксплуатант UAS до обработки персональных данных должен провести оценку воздействия операций по обработке на персональные данные, согласно условиям Закона № 133/2011 о защите персональных данных;

(v) указания для своих дистанционных пилотов, касающиеся планирования операций UAS, для сведения к минимуму неудобств, доставляемых людям и животным, в том числе шума и неудобств, связанных с выбросами;

(b) назначать дистанционного пилота для каждой операции или, в случае автономных операций, обеспечивать, чтобы на всех этапах операции обязанности и задачи, главным образом определенные в подпунктах 2 и 3 пункта UAS.SPEC.060, распределялись надлежащим образом в соответствии с процедурами, установленными на основании вышеизложенной буквы (a);

(c) обеспечить эффективное использование радиодиапазона всеми операциями и поддерживать его эффективное использование во избежание вредных интерференций;

(d) удостоверяться перед проведением операций в соответствии дистанционных

пилотов всем нижеперечисленным условиям:

(i) владение компетенцией для выполнения своих задач в соответствии с применяемой подготовкой, указанной в разрешении на эксплуатацию или, в случае применения пункта UAS.SPEC.020, с условиями и ограничениями, определенными в соответствующем стандартном сценарии согласно Правилам гражданской авиации, или как они определены в сертификате LUC;

(ii) прохождение подготовки для дистанционных пилотов, которая основывается на формировании компетенций и включает в себя компетенции, предусмотренные в пункте 20 Положения;

(iii) прохождение подготовки для дистанционных пилотов, как она определена в разрешении на эксплуатацию, к операциям, требующим такого разрешения; эта подготовка предоставляется в сотрудничестве с организацией, признанной Органом гражданской авиации;

(iv) прохождение подготовки для дистанционных пилотов к операциям, основанным на декларации, которая осуществляется в соответствии с мерами по снижению рисков, определенных в стандартном сценарии;

(v) ознакомление с руководством по летной эксплуатации эксплуатанта UAS, если это предусмотрено в оценке рисков, и с процедурами, установленными в соответствии с буквой (a);

(vi) получение соответствующей для намеченной операции обновленной информации, касающейся географических зон, определенных в соответствии с главой X Положения;

(e) обеспечивать соответствие всем нижеперечисленным условиям, помимо самого дистанционного пилота, и остальных членов персонала, ответственных за выполнение обязательных для эксплуатации UAS задач:

(i) окончили разработанный эксплуатантом курс подготовки на рабочем месте;

(ii) были ознакомлены с руководством по летной эксплуатации эксплуатанта UAS, если это предусмотрено в оценке рисков, и с процедурами, установленными в соответствии с буквой (a);

(iii) получили соответствующую для намеченной операции обновленную информацию, касающуюся географических зон, определенных в соответствии с главой X Положения;

(f) выполнять каждую операцию с соблюдением ограничений, условий и мер по снижению рисков, определенных в декларации или уточненных в разрешении на эксплуатацию;

(g) вести учет информации, касающейся операции UAS, как это предусмотрено в декларации или в разрешении на эксплуатацию;

(h) использовать спроектированные UAS таким образом, чтобы в случае неисправности они не могли летать вне зоны того воздушного пространства, в котором проходит операция, или не могли стать причиной чьей-либо смерти. Кроме того, интерфейсы «человек–машина» должны быть такого рода, чтобы сводить к минимуму риск ошибки пилота и не вызывать чрезмерной усталости;

(j) поддерживать UAS в надлежащем состоянии для эксплуатации в безопасных условиях путем:

(i) по меньшей мере, определения инструкций по техническому обслуживанию и приема на работу персонала по техническому обслуживанию, подготовленного и квалифицированного соответствующим образом; и

(ii) соблюдения пункта UAS.SPEC.100, если это необходимо;

(iii) использования беспилотного летательного аппарата, спроектированного для сведения к минимуму шума и других выбросов, с учетом типа предусмотренных операций и географических зон, в которых создаваемые воздушным судном шум и другие выбросы вызывают озабоченность.

UAS.SPEC.060 Обязанности дистанционного пилота

1. Дистанционный пилот должен:

(a) не выполнять задачи, находясь под влиянием психоактивных веществ или алкоголя, либо если он не способен выполнять свои задачи из-за телесного повреждения, усталости, медикаментов, болезни или по другим причинам;

(b) обладать соответствующей квалификацией дистанционного пилота, как она определена в разрешении на эксплуатацию, в стандартном сценарии, определенном Правилами гражданской авиации, или как она определена в сертификате LUC, и иметь при себе доказательство компетенции во время эксплуатации UAS;

2. До начала операции UAS дистанционный пилот должен соответствовать всем нижеперечисленным условиям:

(a) получить соответствующую обновленную информацию для намеченной операции, касающуюся географических зон, определенных в соответствии с главой X;

(b) удостовериться в том, что эксплуатационная среда совместима с разрешенными или задекларированными ограничениями;

(c) удостовериться в том, что UAS находится в безопасном состоянии, позволяющем осуществить намеченный полет в безопасных условиях, и, если это необходимо, проверить надлежащую работу прямой дистанционной идентификации;

(d) удостовериться в том, что информация об операции была предоставлена соответствующему подразделению по обслуживанию воздушного движения (ATS), другим пользователям воздушного пространства и соответствующим заинтересованным сторонам согласно требованиям разрешения на эксплуатацию или

условиям, опубликованным Органом гражданской авиации для географической зоны эксплуатации в соответствии с главой X.

3. Во время полета дистанционный пилот должен:

(a) соблюдать разрешенные или задекларированные ограничения и условия;

(b) избегать любого риска столкновения с воздушным судном с пилотом на борту и прервать полет в том случае, если его продолжение может создать риски для других воздушных судов, людей, животных, окружающей среды или имущества;

(c) соблюдать эксплуатационные ограничения, введенные в географических зонах, определенных в соответствии с главой X;

(d) соблюдать процедуры эксплуатанта;

(e) не осуществлять полет вблизи зон проведения аварийно-спасательных мероприятий или внутри таких зон, за исключением случая, когда он получил на это разрешение от ответственных аварийно-спасательных служб.

UAS.SPEC.070 Возможность передачи разрешения на эксплуатацию

Разрешение на эксплуатацию не подлежит передаче.

UAS.SPEC.080 Срок действия и действительность разрешения на эксплуатацию

1. Орган гражданской авиации устанавливает срок действия разрешения на эксплуатацию в самом разрешении.

2. Несмотря на положения подпункта 1, разрешение на эксплуатацию сохраняет действие до тех пор, пока эксплуатант UAS продолжает отвечать соответствующим требованиям настоящего Положения и условиям, определенным в разрешении на эксплуатацию.

3. В случае отзыва или отказа от разрешения на эксплуатацию, эксплуатант UAS должен незамедлительно вернуть Органу гражданской авиации сообщение о подтверждении получения в цифровом формате.

UAS.SPEC.085 Срок действия и действительность декларации об эксплуатации

Срок действия декларации об эксплуатации ограничен двумя годами. Декларация больше не считается полной по смыслу подпункта 4 пункта UAS.SPEC.020, если:

1) во время надзора за эксплуатантом UAS компетентным органом было установлено, что операция UAS не осуществляется в соответствии с декларацией об эксплуатации;

2) условия операции UAS изменились в такой степени, что декларация об эксплуатации больше не соответствует применяемым требованиям настоящего Положения;

3) компетентному органу не предоставляется доступ в соответствии с пунктом UAS.SPEC.090.

UAS.SPEC.090 Доступ

Для доказательства соответствия настоящему Положению эксплуатант UAS должен предоставлять каждому лицу, уполномоченному надлежащим образом Органом гражданской авиации, доступ к любого рода структуре, UAS, документу, учетным записям, данным, процедурам или к любому другому материалу, имеющему значение для деятельности, к которой относится разрешение на эксплуатацию или декларация об эксплуатации, независимо от того, является ли она его собственной деятельностью или она вверена на основе договора или субподряда другой организации.

UAS.SPEC.100 Использование сертифицированного оборудования и сертифицированных беспилотных воздушных судов

1. Если при проведении операции UAS используется беспилотное воздушное судно, на которое был выдан сертификат летной годности или ограниченный сертификат летной годности, или если используется сертифицированное оборудование, эксплуатант UAS должен зарегистрировать время операции или обслуживания либо в соответствии с инструкциями и процедурами, применяемыми к сертифицированному оборудованию, либо с согласия или разрешения организации.

2. Эксплуатант UAS должен соблюдать инструкции, указанные в сертификате воздушного судна или в сертификате оборудования, а также должен соблюдать любую директиву по летной годности или директиву по эксплуатации, изданную Органом гражданской авиации.

UAS.LUC.010 Общие требования, применяемые к LUC

1. Юридическое лицо приемлемо для подачи заявления на получение сертификата LUC на основании настоящей части.

2. Заявление о получении LUC или о внесении изменений в существующий сертификат LUC подается в Орган гражданской авиации и должно содержать всю нижеперечисленную информацию:

(a) описание системы менеджмента эксплуатанта UAS, в том числе его организационной структуры и его системы менеджмента безопасности;

(b) фамилии ответственных членов персонала эксплуатанта UAS, в том числе фамилию лица, ответственного за разрешение операций с UAS;

(c) декларацию, из которой следует, что вся документация, представленная

Органу гражданской авиации, была проверена заявителем, а Орган гражданской авиации установил ее соответствие применяемым требованиям;

(d) доказательство сдачи теоретического и практического экзамена на соответствующие знания.

3. При выполнении требований настоящей части обладателю LUC могут быть предоставлены полномочия в соответствии с пунктом UAS.LUC.060.

UAS.LUC.020 Обязанности обладателя LUC

Обладатель LUC должен:

1) соблюдать требования пунктов UAS.SPEC.050 и UAS.SPEC.060;

2) не превышать сферу и привилегии, определенные в условиях утверждения;

3) ввести и поддерживать систему осуществления эксплуатационного контроля над любой операцией, выполняемой в условиях, связанных с имеющимся у него сертификатом LUC;

4) проводить оценку эксплуатационных рисков в отношении предусмотренной операции в соответствии с главой VI, за исключением случая выполнения им операции, для которой достаточна декларация об эксплуатации в соответствии с пунктом UAS.SPEC.020;

5) вести учет следующих элементов способом, обеспечивающим защиту от повреждения, порчи и кражи, в течение как минимум трех лет в случае операций, выполняемых на основе привилегий, указанных в пункте UAS.LUC.060:

(a) оценки эксплуатационных рисков, если она необходима в соответствии с подпунктом 4, и связанных с ней обосновывающих документов;

(b) принятых мер по снижению рисков; и

(c) квалификаций и опыта персонала, задействованного в эксплуатации UAS, мониторинге соответствия и менеджменте безопасности;

6) хранить касающиеся персонала документы, указанные в букве (c) подпункта 5, пока лицо работает на организацию и в течение трех лет после ухода лица из организации.

UAS.LUC.030 Система менеджмента безопасности

1. Эксплуатант UAS, который обращается за выдачей сертификата LUC, должен установить, внедрить и поддерживать систему менеджмента безопасности, соответствующую масштабу организации, характеру и сложности ее деятельности, учитывающую сопутствующие угрозы и риски, присущие этой деятельности.

2. Эксплуатант UAS должен соответствовать всем нижеперечисленным

условиям:

(a) назначить ответственного менеджера, наделенного необходимыми полномочиями, для обеспечения того, чтобы в рамках организации все виды деятельности осуществлялись в соответствии с применяемыми стандартами, и чтобы организация постоянно соответствовала требованиям системы менеджмента и процедурам, изложенным в руководстве LUC, указанном в пункте UAS.LUC.040;

(b) определить четкие обязанности и ответственность на уровне всей организации;

(c) установить и поддерживать политику безопасности и соответствующие смежные цели безопасности;

(d) назначить ключевых членов персонала с полномочиями в вопросах безопасности для применения политики безопасности;

(e) ввести и поддерживать процесс менеджмента рисков безопасности, в том числе выявлять риски безопасности, связанные с деятельностью эксплуатанта UAS, а также осуществлять их оценку и менеджмент связанных рисков, включая принятие мер по снижению этих рисков и проверке эффективности соответствующих мер;

(f) укреплять безопасность в организации путем:

(i) подготовки и образования;

(ii) общения;

(g) документировать все ключевые процессы системы менеджмента безопасности для осознания персоналом своих обязанностей и процедуры изменения этой документации; ключевые процессы включают в себя:

(i) отчетность в вопросах безопасности и внутренних инвестиций;

(ii) эксплуатационный контроль;

(iii) общение на тему безопасности;

(iv) подготовку и укрепление безопасности;

(v) мониторинг соответствия;

(vi) менеджмент рисков безопасности;

(vii) менеджмент изменений;

(viii) взаимодействие между организациями;

(ix) использование субподрядчиков и партнеров;

(h) ввести независимую функцию мониторинга соответствия и надлежащего

выполнения соответствующих требований настоящего Положения, в том числе систему, обеспечивающую ответственному менеджеру обратную связь по выявленным нарушениям, для обеспечения, при необходимости, эффективного применения корректирующих мер;

(i) ввести функцию, обеспечивающую выявление и снижение в рамках системы менеджмента безопасности эксплуатанта рисков безопасности, присущих определенной услуге или изделию, поставляемому через субподрядчиков.

3. В случае наличия у организации других сертификатов организации, подпадающей под действие требований, установленных Авиационным кодексом № 301/2017, система менеджмента безопасности эксплуатанта UAS может быть интегрирована в систему менеджмента безопасности, которая требуется согласно любому из этих дополнительных сертификатов.

UAS.LUC.040 Руководство LUC

1. Обладатель сертификата LUC должен представить Органу гражданской авиации руководство LUC, в котором должны быть описаны непосредственно или путем перекрестной ссылки его организация, соответствующие процедуры и осуществляемые виды деятельности.

2. Руководство должно содержать подписанную ответственным менеджером декларацию, которой подтверждается, что организация будет постоянно работать в соответствии с настоящим Положением и с утвержденным руководством LUC. Если ответственный менеджер не является генеральным директором организации, декларация должна быть заверена генеральным директором организации.

3. Если определенный вид деятельности осуществляется партнерскими или субподрядными организациями, эксплуатант UAS должен включить в руководство LUC процедуры, касающиеся способа управления обладателем LUC связями с партнерскими или субподрядными организациями.

4. По мере необходимости в руководство LUC вносятся изменения, с тем чтобы оно содержало обновленное описание организации – обладателя LUC, а Органу гражданской авиации предоставляются копии соответствующих изменений.

5. Эксплуатант UAS должен распределить соответствующие части руководства LUC среди всех членов своего персонала, согласно возложенным на них функциям и задачам.

UAS.LUC.050 Условия утверждения обладателя LUC

1. Орган гражданской авиации выдает LUC, удостоверившись в том, что эксплуатант UAS соответствует пунктам UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 и UAS.LUC.040.

2. LUC должен содержать:

(a) идентификацию эксплуатанта UAS;

(b) привилегии эксплуатанта UAS;

(c) тип (типы) разрешенных операций;

(d) площадь, зону или класс воздушного пространства, разрешенные для операции, при необходимости;

(e) любые специальные ограничения или условия, при необходимости.

UAS.LUC.060 Привилегии обладателя LUC

Если Орган гражданской авиации считает представленную документацию соответствующей, он:

1) устанавливает в LUC условия предоставленной эксплуатанту UAS привилегии; и

2) в пределах условий утверждения предоставляет обладателю LUC привилегию разрешать свои собственные операции без:

(a) подачи декларации об эксплуатации;

(b) обращения за выдачей разрешения на эксплуатацию.

UAS.LUC.070 Изменения, вносимые в систему менеджмента LUC

После выдачи LUC необходимо предварительное согласие Органа гражданской авиации на следующие изменения:

1) любое изменение условий утверждения эксплуатанта UAS;

2) любое существенное изменение элементов системы менеджмента безопасности обладателя LUC, предусмотренной в пункте UAS.LUC.030.

UAS.LUC.075 Возможность передачи LUC

За исключением изменения права собственности на организацию, утвержденного Органом гражданской авиации в соответствии с пунктом UAS.LUC.070, сертификат LUC не подлежит передаче.

UAS.LUC.080 Срок действия и действительность LUC

1. Сертификат LUC выдается на неограниченный срок. Он сохраняет действие при условии, что:

(a) обладателя LUC выполняет на постоянной основе соответствующие требования настоящего Положения; и

(b) LUC не является объектом отзыва или отказа.

2. В случае отзыва или отказа от LUC обладатель LUC должен незамедлительно

вернуть Органу гражданской авиации сообщение о подтверждении получения в цифровом формате.

UAS.LUC.090 Доступ

В целях доказательства соответствия настоящему Положению обладатель LUC должен предоставлять каждому лицу, уполномоченному надлежащим образом Органом гражданской авиации, доступ к любого рода структуре, UAS, документу, учетным записям, данным, процедурам или к любому другому материалу, имеющему значение для деятельности, к которой относится сертификация, разрешение на эксплуатацию или декларация об эксплуатации, независимо от того, является ли она его собственной деятельностью или она вверена на основе договора или субподряда другой организации.

Приложение № 2

к Постановлению Правительства

№ 949/2022

ПОЛОЖЕНИЕ

о беспилотных авиационных системах

Настоящее Положение перелагает Делегированный регламент (ЕС) 2019/945 Комиссии от 12 марта 2019 года о беспилотных авиационных системах и эксплуатантах беспилотных авиационных систем в третьих странах.

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Раздел 1

Предмет и область применения

1. Положение о беспилотных авиационных системах и эксплуатантах беспилотных авиационных систем (в дальнейшем – *Положение*) устанавливает требования к проектированию и производству беспилотных авиационных систем (UAS), предназначенных для эксплуатации в соответствии с правилами и условиями, определенными в Положении о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов. Положение определяет тип UAS, проектирование, производство и техническое обслуживание которой подлежат сертификации.

2. Положение устанавливает правила предоставления на рынке UAS, комплектов принадлежностей и дополнительных устройств для дистанционной идентификации.

3. Настоящее Положение применяется:

1) к UAS, предназначенным для эксплуатации в соответствии с правилами и условиями, применяемыми к категории «открытых» операций UAS или применяемыми к декларациям об эксплуатации в категории «специфических» операций UAS на основании Положения о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов, как это предусмотрено частями 1–5, 16-17 приложения;

2) к комплектам принадлежностей для класса C5, предусмотренным в части 16;

3) к дополнительным устройствам для дистанционной идентификации, как установлено в части 6 приложения;

4) к UAS, которые эксплуатируются в соответствии с правилами и условиями, применяемыми к категориям «сертифицированных» и «специфических» операций UAS на основании Положения о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов.

4. Настоящее Положение не применяется к UAS, подлежащим эксплуатации в закрытых пространствах.

Раздел 2

Определения

5. В настоящем Положении используются следующие определения:

беспилотное воздушное судно (UA) – любое воздушное судно, которое эксплуатируется или предназначено для эксплуатации в автономном, автоматическом режиме или для дистанционного пилотного управления без пилота на борту;

орган по надзору за рынком – орган, ответственный за надзор за рынком на территории Республики Молдова (Орган гражданской авиации);

категория «открытые» – категория операций UAS, которая определена в Положении о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов;

категория «специфические» – категория операций UAS, которая определена в Положении о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов;

категория «сертифицированные» – категория операций UAS, которая определена в Положении о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов;

дистрибьютор – физическое или юридическое лицо в цепи поставок, иное чем производитель или импортер, которое предоставляет изделие на рынке;

оборудование для дистанционного управления беспилотными воздушными судами – любой инструмент, оборудование, механизм, аппарат, вспомогательное устройство, программное обеспечение или принадлежность, необходимые для безопасной эксплуатации UA, которые не являются деталью и не находятся на борту соответствующего UA;

оценка соответствия – процесс, посредством которого оценивается, было ли доказано соответствие указанным требованиям к изделию;

геобдительность – функция, которая позволяет на основе данных, предоставленных компетентными органами, выявить возможное нарушение ограничений воздушного пространства и предупредить дистанционного пилота в целях принятия им немедленных и эффективных мер по предупреждению данного нарушения;

прямая дистанционная идентификация – система, которая обеспечивает местное распространение информации об эксплуатируемом UA, в том числе о маркировке UA таким образом, чтобы данную информацию можно было получить без физического доступа к UA;

импортер – любое физическое или юридическое лицо, находящееся в Республике Молдова, которое ввозит изделие из другой страны;

размещение на рынке – первое предоставление изделия на рынке;

маркировка соответствия – маркировка, которой производитель указывает соответствие изделия требованиям, применяемым к соответствующему типу изделия;

максимальная взлетная масса (MTOM) – общая масса беспилотного воздушного судна, включая полезную нагрузку и горючее, определенная производителем или конструктором, при которой может эксплуатироваться беспилотное воздушное судно;

режим «следуй за мной» – режим эксплуатации UAS, при котором UA постоянно следует за дистанционным пилотом по заданному радиусу;

скопления людей – собрания, которые люди не могут покинуть из-за большой плотности собравшихся людей;

уровень звуковой мощности LWA – акустическая мощность по шкале A в дБ на 1 пВт, как она определена в EN ISO 3744:2010;

измеренный уровень звуковой мощности – звуковой уровень, полученный посредством измерений, установленных в части 13 приложения; измеренные значения могут быть определены либо с использованием одного UA, показательного для типа оборудования, либо с использованием среднего значения результатов, полученных по нескольким UA;

гарантированный уровень звуковой мощности – уровень звуковой мощности, определяемый согласно требованиям, установленным в части 13 приложения, который включает в себя неопределенные моменты, обусловленные изменениями в производстве и процедурах измерения, и в отношении которого изготовитель или уполномоченный представитель подтверждает, что в соответствии с техническими инструментами, примененными и указанными в технической документации, он не превышен;

ночь –период между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек;

эксплуатант беспилотной авиационной системы (эксплуатант UAS) – любое физическое или юридическое лицо, которое эксплуатирует или намерено эксплуатировать одну или несколько UAS;

орган по оценке соответствия – орган, который осуществляет деятельность по оценке соответствия, в том числе эталонирование, испытание, сертификацию и инспектирование;

экономический оператор – производитель, уполномоченный представитель производителя, импортер и дистрибьютор UAS;

дистанционный пилот – физическое лицо, которое несет ответственность за безопасное осуществление полета UA путем управления его полетом либо вручную, либо – когда беспилотное воздушное судно осуществляет полет в автоматическом режиме – путем наблюдения за его траекторией, имея возможность вмешательства и изменения траектории в любой момент;

производитель – любое физическое или юридическое лицо, которое производит изделие или заказывает проектирование или производство изделия и которое продает соответствующее изделие под своим именем или товарным знаком;

предоставление на рынке – любая поставка изделия для сбыта, потребления или использования на рынке в течение коммерческой деятельности, платная или бесплатная;

отзыв – любая мера, предпринимаемая с целью возврата изделия, которое уже было предоставлено конечному пользователю;

уполномоченный представитель – любое физическое или юридическое лицо, получившее от производителя письменную доверенность на право действовать от его имени при выполнении определенных специфических задач;

изъятие – любая мера, направленная на предотвращение размещения на рынке изделия в цепи поставок;

полезная нагрузка – любой инструмент, механизм, оборудование, деталь, аппарат, вспомогательное устройство или принадлежность, включая средства связи, которые установлены на воздушном судне или прилагаются к нему, но не используются или не предназначены для использования в целях эксплуатации воздушного судна или управления им во время полета и которые не являются частью корпуса воздушного судна, двигателя или винта;

услуга связи C2 – услуга связи, предоставляемая третьей стороной, которая обеспечивает управление и контроль между беспилотным воздушным судном и CU;

беспилотная авиационная система (UAS) – любое беспилотное воздушное

судно и оборудование, с помощью которого осуществляется его дистанционное управление;

закрытое пространство – участок воздушного пространства, физически ограниченный во всех направлениях;

техническая спецификация – документ, устанавливающий технические требования, которым должны отвечать изделие, процесс или услуга;

гармонизированный стандарт – стандарт, приведенный в соответствие для применения гармонизирующего законодательства Европейского Союза;

блок управления (Command Unit – CU) – оборудование или система оборудования для дистанционного управления беспилотными воздушными судами, которые позволяют управлять беспилотными воздушными судами или наблюдать за ними на любом этапе полета, за исключением вспомогательных инфраструктур для услуги связи по управлению и контролю (C2);

UAS частной конструкции – UAS, собранная или произведенная для собственного пользования конструктора, за исключением UAS, собранных из комплекта деталей, размещенных на рынке производителем в качестве единого комплекта сборки;

парящий полет – сохранение одинакового географического положения в воздухе.

Глава II

UAS, предназначенные для эксплуатации в категории «открытые» или в категории «специфические» в соответствии с декларацией об эксплуатации, комплекты принадлежностей, имеющие ИДЕНТИФИЦИРУЮЩИЕ класс этикетки, и дополнительные устройства для дистанционной идентификации

Раздел 1

Требования к изделию

Подраздел I

Требования

6. Изделия, указанные в подпунктах 1, 2 и 3 пункта 3, соответствуют требованиям, установленным в частях 1–6, 16-17 приложения.

7. UAS, не являющиеся игрушками, отвечают соответствующим требованиям

охраны здоровья и безопасности только в отношении рисков, иных чем связанные с безопасностью полета UA.

8. Программное обеспечение уже предоставленных на рынке изделий может быть обновлено только в случае, если обновление не нарушает соответствие изделия.

Подраздел II

Предоставление на рынке

9. Изделия предоставляются на рынке, только если они соответствуют требованиям настоящей главы и не создают угрозу здоровью или безопасности людей, животных или имущества.

10. Орган гражданской авиации не запрещает, не ограничивает и не препятствует, с точки зрения аспектов, регулируемых настоящей главой, предоставлению на рынке изделий, соответствующих настоящей главе.

Раздел 2

Обязанности экономических операторов

Подраздел I

Обязанности производителей

11. При размещении изделия на рынке Республики Молдова производители удостоверяются в том, что оно было спроектировано и произведено в соответствии с требованиями, предусмотренными частями 1–6, 16-17 приложения.

12. Производители составляют техническую документацию и проводят надлежащую процедуру оценки соответствия или распоряжаются о передаче данной процедуры на аутсорсинг.

13. Если было доказано соответствие изделия требованиям, установленным в частях 1–6, 16-17 приложения, посредством указанной процедуры оценки соответствия производители составляют декларацию о соответствии и наносят маркировку соответствия.

14. Производители хранят техническую документацию и декларацию о соответствии в течение 10 лет после размещения изделия на рынке.

15. Производители обеспечивают наличие процедур, обеспечивающих поддержание соответствия серийного производства настоящей главе. Изменения, связанные с проектированием, характеристиками изделия или программным обеспечением, а также связанные с техническими спецификациями, по которым заявляется о соответствии изделия, принимаются во внимание соответствующим образом.

16. Всякий раз, когда это оправдано рисками, которые представляет изделие,

производители тестируют путем выборки продаваемые изделия в целях охраны здоровья и безопасности потребителей, с расследованием и, при необходимости, ведением регистра жалоб, несоответствующих изделий и отзывов изделий и информируют дистрибьютора о любых такого рода мониторинговых мероприятиях.

17. Производители UAS обеспечивают, чтобы на UA были указаны единый тип и единый серийный номер, позволяющий их идентифицировать, и, при необходимости, соответствующий требованиям, определенным в соответствующих частях 2–4, 16–17 приложения. Производители комплектов принадлежностей для класса C5 обеспечивают, чтобы на них были указаны единый тип и единый серийный номер, позволяющий их идентифицировать. Производители дополнительных устройств для дистанционной идентификации обеспечивают, чтобы на них были указаны единый тип и единый серийный номер, позволяющий их идентифицировать и соответствующий требованиям, определенным в части 6 приложения. Во всех случаях производители обеспечивают, чтобы в декларации о соответствии или в упрощенной декларации о соответствии значился единый серийный номер.

18. Производители указывают свое название, зарегистрированное торговое наименование или зарегистрированный товарный знак, официальную веб-страницу и почтовый адрес, по которому с ними можно связаться, либо непосредственно на изделии, либо, если это невозможно, на упаковке или в сопроводительном документе. В адресе должен быть указан единственный пункт для контакта с производителем. Контактные данные должны быть указаны на языке, понятном конечным пользователям и Органу гражданской авиации.

19. Производители обеспечивают, чтобы изделия сопровождались инструкциями производителя и информацией, предусмотренной в частях 1–6, 16 и 17 приложения, изложенными на языке, понятном потребителям и другим конечным пользователям. Инструкции производителя и информация, а также любой напечатанный на этикетках текст должны быть ясными, понятными и разборчивыми.

20. Производители принимают необходимые меры для того, чтобы каждое изделие сопровождалось копией декларации о соответствии или упрощенной декларацией о соответствии. При предоставлении упрощенной декларации о соответствии в ней должна быть указана официальная веб-страница, на которой можно получить полный текст декларации о соответствии.

21. Производители, которые считают или имеют основания полагать, что размещенные ими на рынке изделия не соответствуют настоящей главе, незамедлительно применяют необходимые корректирующие меры по приведению в соответствие данного изделия, по его изъятию или при необходимости, отзыву. Если изделие представляет риск, производители незамедлительно уведомляют об этом Орган гражданской авиации, с указанием, главным образом, подробностей, касающихся несоответствия и любых принятых корректирующих мер, а также результатов этих мер. При размещении на рынке UAS класса C5 или C6, либо дополнительного устройства для класса C5 производители информируют Орган гражданской авиации об адресе основного места осуществления своей деятельности.

22. По обоснованному запросу Органа гражданской авиации производители предоставляют на бумажном носителе или в электронном виде, на понятном органу языке всю необходимую информацию и документацию для доказательства соответствия изделия настоящей главе. Они сотрудничают с соответствующим органом, по его запросу, в отношении любого предпринятого действия по устранению рисков, которые представляет собой размещенное ими на рынке изделие. Организации по проектированию и организации по производству беспилотных авиационных систем подлежат обязательной сертификации Органом гражданской авиации.

Подраздел II

Уполномоченные представители

23. Производитель может назначить уполномоченного представителя посредством письменной доверенности.

24. Обязанности, установленные в пунктах 11–22, и обязанность по составлению технической документации не подлежат включению в доверенность уполномоченного представителя.

25. Уполномоченный представитель выполняет задачи, предусмотренные полученной от производителя доверенностью. Доверенность позволяет уполномоченному представителю выполнять, по меньшей мере, следующие задачи:

1) хранить декларацию о соответствии и техническую документацию для ее предоставления Органу гражданской авиации в течение 10 лет с момента размещения изделия на рынке;

2) по обоснованному запросу Органа гражданской авиации или органа, ответственного за пограничный контроль, предоставлять этим органам всю необходимую информацию и документацию для доказательства соответствия изделия;

3) сотрудничать с Органом гражданской авиации или с органами, ответственными за пограничный контроль, по их запросу, в отношении любого предпринятого действия по устранению несоответствия изделий, которых касается доверенность уполномоченного представителя, или создаваемых ими рисков безопасности.

Подраздел III

Обязанности импортеров

26. Импортеры размещают на рынке Республики Молдова только изделия, соответствующие требованиям, установленным в настоящей главе.

27. Перед размещением изделия на рынке Республики Молдова импортеры удостоверяются в том, что:

1) производитель провел надлежащую процедуру оценки соответствия;

2) производитель составил техническую документацию;

3) на изделии имеется маркировка соответствия и, при необходимости, идентифицирующая класс UA этикетка, а также указан уровень звуковой мощности;

4) изделие сопровождается документами, предусмотренными в пунктах 19–20;

5) производителем были соблюдены требования, предусмотренные в пунктах 17–18.

6) соблюдаются требования, установленные Постановлением Правительства № 130/2014 об утверждении Технического регламента «Промышленные машины».

28. Если импортер считает или имеет основания полагать, что изделие не соответствует требованиям, предусмотренным в частях 1–6, 16 и 17 приложения, импортер не размещает изделие на рынке, пока оно не пройдет процедуры оценки соответствия. Если изделие представляет собой риск здоровью и безопасности потребителей и третьих лиц, импортер информирует об этом производителя и Орган гражданской авиации.

29. Производители указывают свое название, зарегистрированное торговое наименование или зарегистрированный товарный знак, официальную веб-страницу и почтовый адрес, по которому с ними можно связаться, либо непосредственно на изделии, либо, если это невозможно, на упаковке или в сопроводительном документе. Контактные данные должны быть указаны на языке, понятном конечным пользователям и Органу гражданской авиации.

30. Импортеры удостоверяются в том, что изделия сопровождаются инструкциями производителя и информацией, предусмотренными в частях 1–6, 16 и 17 приложения, изложенными на государственном языке. Инструкции производителя и информация, а также любой напечатанный на этикетках текст должны быть ясными, понятными и разборчивыми.

31. Пока импортеры несут ответственность за изделие, они обеспечивают такие условия его хранения или транспортировки, которые не создают угрозу для соответствия предъявляемым к нему требованиям.

32. Всякий раз, когда это оправдано рисками, которые представляет изделие, в целях обеспечения охраны здоровья и безопасности конечных пользователей и третьих лиц импортеры тестируют представленные на рынке изделия путем выборки, проводят расследования и, при необходимости, ведут регистр жалоб, несоответствующих изделий и отзывов изделий и информируют дистрибьютора о любых подобных мониторинговых мероприятиях.

33. Импортеры, которые полагают или имеют основания предполагать, что определенные UAS, размещенные ими на рынке, не соответствуют настоящему Техническому регламенту, незамедлительно принимают необходимые корректирующие меры по их приведению в соответствие, по их изъятию или отзыву. Кроме того, если UAS представляет собой риск, импортеры незамедлительно

информируют об этом производителя, а также Орган гражданской авиации с указанием подробностей, главным образом, касающихся несоответствия и любой принятой корректирующей меры.

34. Импортеры хранят копию декларации о соответствии для предоставления Органу гражданской авиации в течение 10 лет после размещения изделия на рынке и обеспечивают возможность передачи, по запросу, технической документации в распоряжение органа.

35. По обоснованному запросу компетентных органов импортеры предоставляют им всю необходимую информацию и документацию для доказательства соответствия изделия на языке, понятном соответствующим органам. Они сотрудничают с компетентными органами, по запросу последних, в отношении любого предпринятого действия по устранению рисков, которые представляет собой введенное ими на рынок изделие. При введении на рынок UAS класса C5 или C6 либо дополнительного устройства для класса C5 производители информируют Орган гражданской авиации об адресе основного места осуществления своей деятельности.

Подраздел IV

Обязанности дистрибьюторов

36. При предоставлении изделия на рынке Республики Молдова дистрибьюторы действуют с надлежащим вниманием к требованиям настоящей главы.

37. Перед предоставлением изделия на рынке дистрибьюторы проверяют наличие у изделия маркировки соответствия и, при необходимости, этикетки, идентифицирующей класс UA и указывающей уровень звуковой мощности, его сопровождение документами, указанными в пунктах 19 и 20, и соблюдение производителем и импортером требований, предусмотренных в пунктах 17 и 18.

38. Дистрибьюторы удостоверяются в том, что изделия сопровождаются инструкциями производителя и информацией, предусмотренными в частях 1–6, 16 и 17 приложения, изложенными на государственном языке. Инструкции производителя и информация, а также любой напечатанный на этикетках текст должны быть ясными, доступными и разборчивыми.

39. Если дистрибьютор полагает или имеет основания предполагать, что изделие не соответствует предъявляемым к нему требованиям, он не предоставляет изделие на рынке до тех пор, пока оно не будет приведено в соответствие с требованиями. Более того, если изделие представляет риск, дистрибьютор информирует об этом производителя или импортера, а также Орган гражданской авиации.

40. Пока дистрибьюторы несут ответственность за изделие, они обеспечивают такие условия его хранения или транспортировки, которые не создают угрозу для соответствия предъявляемым к нему требованиям.

41. Дистрибьюторы, полагающие или имеющие основания предполагать, что определенные предоставленные ими на рынке UAS не соответствуют требованиям

настоящего Технического регламента, должны незамедлительно предпринять необходимые корректирующие меры по их приведению в соответствие, по их изъятию либо отзыву. Если UAS представляют риск, дистрибьюторы незамедлительно информируют об этом Орган гражданской авиации с указанием деталей, в частности относящихся к несоответствию и любым предпринятым корректирующим мерам.

42. По обоснованному требованию Органа гражданской авиации дистрибьюторы предоставляют ему всю необходимую информацию и документацию на бумажном носителе или в электронном формате для доказательства соответствия UAS настоящему Техническому регламенту и сотрудничают с ним в отношении любых принятых мер по устранению рисков, которые представляет предоставленная ими на рынке UAS.

Подраздел V

Случаи, когда обязанности производителей

возлагаются на импортеров и дистрибьюторов

43. В целях настоящей главы импортер или дистрибьютор считается производителем и отвечает по обязательствам производителя в случае размещения им на рынке изделия под своим именем или своей торговой маркой либо при модификации уже размещенного на рынке изделия таким образом, что это может вызвать несоответствие его настоящей главе.

Подраздел VI

Идентификация экономических операторов

44. Экономические операторы передают по требованию Органа гражданской авиации идентификационные данные:

1) любого экономического оператора, который поставил им изделие;

2) любого экономического оператора, которому они поставили изделие.

45. Экономические операторы должны быть способны предоставлять информацию, указанную в пункте 44:

1) в течение 10 лет после поставки им изделия;

2) в течение 10 лет после поставки ими изделия.

Раздел 3

Соответствие изделия

Подраздел I

Презумпция соответствия

46. Изделия, соответствующие требованиям стандартов Республики Молдова, которыми принимаются гармонизированные европейские стандарты, ссылки на которые были опубликованы в Официальном журнале Европейского Союза, считаются соответствующими требованиям, предусмотренным в частях 1–6, 16 и 17 приложения, которых касаются эти стандарты или их части.

Перечень стандартов Республики Молдова, которые принимают гармонизированные стандарты, предусмотренные в частях 1–6, 16 и 17, ссылки на которые были опубликованы в Официальном журнале Европейского Союза, разрабатываются и утверждаются приказом Министерства инфраструктуры и регионального развития, периодически обновляются и публикуются в Официальном мониторе Республики Молдова.

Подраздел II

Процедуры оценки соответствия

47. Производитель проводит оценку соответствия изделия, применяя одну из процедур, указанных в пункте 48, в целях установления его соответствия требованиям, предусмотренным в частях 1–6, 16 и 17 приложения. Оценка соответствия учитывает все предусмотренные и предсказуемые условия функционирования.

48. К процедурам, которые применяются в целях оценки соответствия, относятся:

1) контроль производства, предусмотренный в части 7 приложения, когда оценивается соответствие изделия требованиям, установленным в частях 1, 5, 6, 16 и 17 приложения, при условии применения производителем стандартов, применяемых на территории Республики Молдова, в случае всех требований, для которых такие стандарты существуют;

2) испытание типового образца, за которым следует оценка соответствия типу на основе внутреннего производственного контроля, как предусмотрено в части 8 приложения;

3) оценка соответствия на основе полного обеспечения качества, как предусмотрено в части 9 приложения, за исключением оценки соответствия игрушечного изделия согласно Постановлению Правительства № 808/2015 об утверждении Технического регламента о безопасности игрушек.

Подраздел III

Декларация о соответствии

49. Декларация о соответствии, указанная в пункте 20, подтверждает соответствие изделия требованиям, установленным в частях 1–6, 16 и 17 приложения, и в случае UAS определяет ее класс.

50. Структура декларации о соответствии следует образцу, установленному в

части 11 приложения, содержит предусмотренные в данной части элементы и постоянно обновляется.

51. Упрощенная декларация о соответствии, указанная в пункте 20, содержит элементы, предусмотренные в части 12 приложения, и постоянно обновляется. Полный текст декларации о соответствии доступен на официальной веб-странице, указанной в упрощенной декларации о соответствии.

52. Оформляя декларацию о соответствии, производитель принимает на себя ответственность за соответствие изделия требованиям, предусмотренным в настоящей главе.

Подраздел IV

Общие принципы маркировки соответствия

53. Соответствие UAS настоящему Техническому регламенту указывается наличием на UAS маркировки CE, которая подчиняется общим принципам, предусмотренным в статье 231 Закона № 235/2011 о деятельности по аккредитации и оценке соответствия.

Подраздел V

Правила и условия нанесения маркировки соответствия, идентификационного номера нотифицированного органа, этикетки, идентифицирующей класс UAS, и указания уровня звуковой мощности

54. Маркировка соответствия наносится на изделие или на прикрепленную к изделию табличку с данными и должна быть видимой, разборчивой и нестираемой. Если это невозможно или не оправдано из-за размеров изделия, маркировка наносится на упаковку.

55. Этикетка, идентифицирующая класс UA, наносится на UA или, при необходимости, на каждую принадлежность комплекта принадлежностей для класса C5 и на его упаковку и должна быть видимой, разборчивой и нестираемой. Высота этикетки должна составлять не менее 5 мм. Запрещается наносить на изделие маркировки, обозначения или надписи, способные ввести в заблуждение третьих лиц в отношении значения или формы этикетки, идентифицирующей класс.

56. Указание уровня звуковой мощности, предусмотренного в части 14 приложения, наносится, при необходимости, на UA, за исключением случая, когда это невозможно или не оправдано из-за размеров изделия, а также на упаковку и должно быть видимым, разборчивым и нестираемым.

57. Маркировка соответствия и, при необходимости, указание уровня звуковой мощности и этикетки, идентифицирующей класс UA, наносятся до размещения изделия на рынке.

58. В случае применения процедуры оценки соответствия, установленной в части 9 приложения, за маркировкой соответствия следует идентификационный номер нотифицированного органа.

59. Идентификационный номер нотифицированного органа наносится самим нотифицированным органом либо по его указанию производителем или его уполномоченным представителем.

60. Обеспечение правильного использования применяемого режима маркировки соответствия основывается на существующих механизмах, а в случае ненадлежащего использования данной маркировки применяются соответствующие меры.

Подраздел VI

Техническая документация

61. Техническая документация должна содержать все важные данные и подробности, касающиеся средств, которые использует производитель в целях гарантирования того, что изделие соответствует требованиям, предусмотренным в частях 1–6, 16 и 17 приложения. По меньшей мере она должна содержать элементы, предусмотренные в части 10 приложения.

62. Техническая документация оформляется до размещения изделия на рынке и постоянно обновляется.

63. Техническая документация и переписка, касающиеся процедуры испытания типового образца или оценки системы качества производителя составляются на государственном языке или на языке, одобренном Органом гражданской авиации.

64. В случае несоответствия технической документации требованиям, установленным в пунктах 61–63, Орган гражданской авиации может потребовать от производителя или импортера доверить проведение испытания организации, одобренной Органом гражданской авиации, за счет производителя или импортера в указанный период времени, для проверки соответствия изделия требованиям, установленным в частях 1–6, 16 и 17 применяемого к нему приложения.

Раздел 4

Соответствующие UAS, представляющие риск

65. Если в результате проведения оценки согласно пункту 119 устанавливается, что, несмотря на соответствие UAS требованиям настоящего Положения, она представляет риск для здоровья или безопасности людей, Орган гражданской авиации требует от соответствующего хозяйствующего субъекта принять все необходимые меры для того, чтобы данная UAS при размещении на рынке больше не представляла

данного риска, или для изъятия UAS с рынка либо ее отзыва в разумный срок, соразмерный характеру риска.

66. Хозяйствующий субъект обязан принимать соответствующие корректирующие меры в отношении всех UAS, предоставленных им на рынке. Орган гражданской авиации информирует Министерство инфраструктуры и регионального развития обо всех имеющихся подробностях, в частности о необходимых данных для идентификации представляющих риск UAS, о происхождении и цепи снабжения UAS, о характере имеющегося риска, характере и продолжительности принятых мер, соответственно, Министерство инфраструктуры и регионального развития информирует Европейскую комиссию.

Раздел 5

Формальное несоответствие

67. Без ущерба для положений пунктов 119–126 Орган гражданской авиации требует от хозяйствующего субъекта устранить несоответствия в случае установления одной из следующих ситуаций:

1) маркировка CE была нанесена с нарушением требований пунктов 54–60;

2) маркировка CE не была нанесена;

3) идентификационный номер нотифицированного органа, в случае использования процедуры оценки соответствия, был указан с нарушениями или не был указан;

4) не была нанесена этикетка, идентифицирующая класс UA;

5) указание уровня звуковой мощности при ее необходимости не было нанесено;

6) серийный номер не был указан, или его формат неправильный;

7) недоступны руководство или информация;

8) декларация о соответствии отсутствует или не была составлена;

9) декларация о соответствии составлена неправильно;

10) техническая документация недоступна или неполная;

11) отсутствует название производителя или импортера, зарегистрированное торговое наименование или зарегистрированный товарный знак, официальная веб-страница или почтовый адрес.

68. В случае если несоответствие, указанное в пункте 67, не устранено, Орган гражданской авиации принимает предусмотренные в законе меры по ограничению или запрету предоставления UAS на рынке или по обеспечению их отзыва или изъятия с рынка.

Глава III

ТРЕБОВАНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ К UAS, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫМ В КАТЕГОРИЯХ «СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ» И «СПЕЦИФИЧЕСКИЕ», ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ СЛУЧАЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ НА ОСНОВАНИИ ДЕКЛАРАЦИИ

69. Проектирование, производство и техническое обслуживание UAS сертифицируются, если UAS соответствует любому из следующих условий:

1) ее размерная характеристика составляет не менее 3 м, и она спроектирована для эксплуатации над скоплениями людей;

2) она спроектирована для перевозки лиц;

3) она спроектирована в целях перевозки опасных грузов и требует высокого уровня надежности для сокращения рисков для третьих лиц в случае аварии;

4) используется в категории «специфических» операций, а в результате оценки риска устанавливается, что риск операции не может быть снижен соответствующим образом без сертификации UAS;

5) используется в категории «сертифицированные».

70. UAS, подлежащая сертификации, соответствует применяемым требованиям, установленным в Положении об установлении требований и административных процедур сертификации летной годности и экологической сертификации воздушных судов и связанных с ними изделий, запасных частей и приборов, а также о сертификации проектных и производственных организаций, утвержденном Постановлением Правительства № 468/2019, и в Положении о поддержании летной годности воздушных судов и авиационных изделий, частей и устройств, и авторизации предприятий и персонала с полномочиями в данной сфере, утвержденном Постановлением Правительства № 641/2019.

71. За исключением случая, когда требуется сертификация в соответствии с пунктом 69, UAS, используемая в категории «специфические», должна обладать техническими возможностями, установленными в разрешении на эксплуатацию, выданном Органом гражданской авиации, или в стандартном сценарии, описанном в Правилах гражданской авиации, или согласно определению, указанному в сертификате эксплуатанта легких UAS в соответствии с частью С приложения к Положению о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов.

72. За исключением UAS частной конструкции, у всех UAS должен быть единый серийный номер, соответствующий стандарту ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Серийные номера для малых беспилотных авиационных систем), выпуск 2019 г.

73. Каждое UA, предназначенное для эксплуатации в категории «специфические» на высоте менее 120 м, должно быть оснащено системой дистанционной идентификации, которая позволяет:

1) загрузить необходимый регистрационный номер эксплуатанта UAS в систему регистрации. Система проводит контроль последовательности проверки целостности полного ряда, предоставленного эксплуатанту UAS в момент регистрации. В случае непоследовательности UAS должна отправить сообщение об ошибке эксплуатанту UAS;

2) периодически передавать по меньшей мере следующие данные в режиме реального времени на всем протяжении полета, таким образом, чтобы их могли получать существующие мобильные устройства:

a) единый серийный номер UA согласно пункту 72 или, если это UA частной конструкции – единый серийный номер вспомогательного устройства, как установлено в части 6 приложения;

b) указание времени, географического положения UA и его высоты над поверхностью или точкой взлета;

c) курс маршрута, измеряемый по часовой стрелке от географического севера, и скорость UA относительно земли;

d) географическое положение дистанционного пилота;

e) указание чрезвычайного положения UAS.

3) снижение возможности управления функциями системы прямой дистанционной идентификации.

Глава IV

НОТИФИКАЦИЯ ОРГАНОВ ПО ОЦЕНКЕ СООТВЕТСТВИЯ

Раздел 1

Нотификация. Нотифицирующий орган

74. Министерство инфраструктуры и регионального развития уведомляет Европейскую комиссию об органах по оценке соответствия, признанных для выполнения задач по оценке соответствия в качестве третьих сторон, в соответствии с настоящим Положением.

75. Министерство инфраструктуры и регионального развития является нотифицирующим органом, ответственным за введение и выполнение необходимых процедур для оценки и нотификации органов по оценке соответствия и мониторинга нотифицированных органов.

76. Оценка, указанная в пункте 77, проводится национальным органом по аккредитации, созданным в соответствии с Законом № 235/2011 о деятельности по аккредитации и оценке соответствия.

77. Нотифицирующий орган принимает на себя всю ответственность за задачи, выполняемые органом, указанным в пункте 78.

Раздел 2

Требования к нотифицирующему органу.

Обязанность нотифицирующего органа по

информированию

78. Министерство инфраструктуры и регионального развития в качестве нотифицирующего органа:

1) обеспечивает отсутствие конфликта интересов с органами по оценке соответствия;

2) гарантирует объективность и беспристрастность своей деятельности.

79. Любое решение, касающееся нотификации органа по оценке соответствия, принимается лицами из состава Министерства инфраструктуры и регионального развития при условии, что они участвовали в оценке.

80. Министерство инфраструктуры и регионального развития не предлагает и не проводит мероприятия, выполняемые органами по оценке соответствия, и не предоставляет консультационные услуги на коммерческой или конкурентной основе, а также гарантирует конфиденциальность получаемой им информации.

81. В целях выполнения функций Министерство инфраструктуры и регионального развития участвует в обмене опытом по политике нотификации, организованном Европейской Комиссией.

82. Министерство инфраструктуры и регионального развития информирует Европейскую комиссию о применяемых им процедурах для оценки и нотификации органов по оценке соответствия и для мониторинга нотифицированных органов, а также о любых связанных с ними изменениях.

Раздел 3

Требования к нотифицированным

органам. Презумпция соответствия

нотифицированных органов

83. В целях нотификации орган по оценке соответствия должен соответствовать

следующим требованиям:

1) быть зарегистрированным в качестве юридического лица согласно положениям Закона № 220/2007 о государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей;

2) быть сторонним органом, независимым от организации или UAS, которые им оцениваются. Орган по оценке соответствия, входящий в объединение предприятий, которое представляет собой предприятия, участвующие в проектировании, производстве, поставке, сборке и использовании или техническом обслуживании UAS, которые им оцениваются, может считаться таким органом при условии доказательства им своей независимости и отсутствия любого конфликта интересов;

3) его руководящий персонал высшего уровня и персонал, ответственный за выполнение обязанностей по оценке соответствия, не должен выступать проектировщиком, производителем, поставщиком, покупателем, собственником, пользователем или субъектом по техническому обслуживанию UAS, которые им оцениваются, а также представителем одной из этих сторон. Это не препятствует использованию оцениваемых UAS, которые необходимы для операций органа по оценке соответствия, или использованию этих UAS в личных целях;

4) его руководящий персонал высшего уровня и персонал, ответственный за выполнение обязанностей по оценке соответствия, не должен участвовать непосредственным образом в проектировании, производстве, продаже, использовании или техническом обслуживании UAS, и не должен представлять стороны, участвующие в этих видах деятельности. Они не должны участвовать в деятельности, способной повлиять на их беспристрастность или честность в отношении тех мероприятий по оценке соответствия, для которых они были нотифицированы. Эти требования применяются, главным образом, к консультационным услугам;

5) обеспечить, чтобы деятельность его собственных филиалов или филиалов его субподрядчиков не влияла на конфиденциальность, объективность или беспристрастность их деятельности по оценке соответствия;

6) его персонал должен осуществлять деятельность по оценке соответствия на самом высоком уровне профессиональной неподкупности и с необходимой компетентностью в данной сфере, без всякого давления и стимулов, особенно финансовых, способных повлиять на оценку или на результаты деятельности по оценке соответствия, в частности со стороны лиц или групп лиц, заинтересованных в результатах соответствующей деятельности;

7) быть способным выполнять все обязанности по оценке соответствия, возложенные на него согласно части 8 или 9 приложения, для которой он был нотифицирован, независимо от того, выполняются ли эти обязанности самим органом по оценке соответствия или от его имени и под его ответственность;

8) постоянно располагать для каждой процедуры по оценке соответствия и каждому типу или категории UAS, для которой он нотифицирован:

a) необходимым персоналом с достаточными и соответствующими техническими знаниями и опытом для выполнения обязанностей по оценке соответствия;

b) описаниями процедур, в соответствии с которыми проводится оценка соответствия, с обеспечением прозрачности и возможности воспроизведения соответствующих процедур;

c) соответствующими политиками и процедурами, отличающими обязанности, выполняемые в качестве нотифицированного органа, от других видов деятельности;

d) необходимыми процедурами для осуществления деятельности, учитывая надлежащим образом масштаб предприятия, его сферу деятельности и структуру, степень сложности технологии данной UAS, а также серийности или массовости производственного процесса;

e) необходимыми средствами для выполнения соответствующим образом технических и административных обязанностей, связанных с деятельностью по оценке соответствия, а также доступом ко всему необходимому оборудованию или установкам.

84. Персонал, ответственный за выполнение обязанностей по оценке соответствия, должен обладать:

1) основательной технической и профессиональной подготовкой, охватывающей все мероприятия по оценке соответствия, для которых был нотифицирован орган по оценке соответствия;

2) знаниями о требованиях к выполняемым ими оценкам и соответствующих полномочиях для выполнения данных оценок;

3) способностью разрабатывать сертификаты, учетные документы и отчеты для подтверждения выполнения оценок.

85. Должна гарантироваться беспристрастность органов по оценке соответствия, руководящего персонала высшего уровня и персонала, ответственного за выполнение обязанностей по оценке соответствия.

86. Органы по оценке соответствия заключают договоры страхования гражданской ответственности со страховыми компаниями Республики Молдова и владеют страховыми полисами для возмещения ущерба, который может быть причинен третьим сторонам осуществляемой деятельностью, и перед которыми они несут ответственность в соответствии с Законом № 92/2022 о страховой и перестраховочной деятельности.

87. Персонал органов по оценке соответствия хранит профессиональную тайну в отношении всей информации, полученной им при выполнении своих обязанностей на основании частей 8 и 9 приложения или любого положения национального законодательства, касающегося профессиональной тайны, исключение составляют отношения с регулирующими органами или органами с функцией надзора за рынком. Авторские права и права интеллектуальной собственности защищаются в соответствии

с национальным законодательством.

88. Органы по оценке соответствия участвуют или обеспечивают ознакомление персонала, ответственного за выполнение обязанностей по оценке соответствия, с соответствующей деятельностью по стандартизации.

89. Если орган по оценке соответствия доказывает свое соответствие критериям, предусмотренным применяемыми базовыми стандартами, он считается отвечающим требованиям, предусмотренным в пунктах 83–88. Выполнение критериев, предусмотренных применяемыми базовыми стандартами, устанавливается путем аккредитации согласно условиям Закона № 235/2011 о деятельности по аккредитации и оценке соответствия.

Раздел 4

Филиалы нотифицированных органов и передача функций в субподряд нотифицированными органами

90. Если нотифицированный орган передает в субподряд специфические задачи, касающиеся оценки соответствия, или обращается к филиалу, то он обеспечивает соответствие субподрядчика или филиала требованиям, установленным в пунктах 83–88, и информирует об этом Министерство инфраструктуры и регионального развития.

91. Нотифицированный орган принимает на себя всю ответственность за задачи, выполняемые субподрядчиками или филиалами, независимо от места их нахождения.

92. Виды деятельности могут быть переданы в субподряд или осуществляться филиалом только с согласия клиента, в случае, когда договор о предоставлении услуги по оценке соответствия между клиентом и нотифицированным органом содержит такое условие.

93. Нотифицированные органы предоставляют Министерству инфраструктуры и регионального развития соответствующие документы по оценке квалификаций субподрядчика или филиала и видов деятельности, выполняемых ими на основании частей 8 и 9 приложения.

Раздел 5

Заявление о нотификации

94. Для получения статуса нотифицированных органы по оценке соответствия подают заявление о признании в целях нотификации в национальный орган по аккредитации.

95. Национальный орган по аккредитации информирует Министерство инфраструктуры и регионального развития при обращении органа по оценке

соответствия за аккредитацией в целях нотификации, и после предоставления аккредитации передает заявление Министерству инфраструктуры и регионального развития.

96. Заявление сопровождается пакетом документов в соответствии со статьей 143 Закона № 235/2011 о деятельности по аккредитации и оценке соответствия.

Раздел 6

Процедура нотификации

97. Министерство инфраструктуры и регионального развития признает приказом министра органы по оценке соответствия в целях нотификации. Этот приказ обновляется при каждой необходимости. Признание в целях нотификации осуществляется согласно положениям Закона № 235/2011 о деятельности по аккредитации и оценке соответствия.

98. Министерство инфраструктуры и регионального развития признает в целях нотификации только органы по оценке соответствия, выполнившие требования, предусмотренные в пунктах 83–88.

99. Министерство инфраструктуры и регионального развития уведомляет Европейскую комиссию, используя инструмент электронной нотификации, созданный и управляемый Европейской комиссией. Нотификация содержит все подробности о деятельности по оценке соответствия, модуле или модулях оценки соответствия и типов UAS, и о соответствующей аттестации компетенции.

100. Орган по оценке соответствия может осуществлять деятельность нотифицированного органа только в том случае, когда Европейская комиссия не высказала замечаний в течение двух недель после нотификации.

101. Министерство инфраструктуры и регионального развития уведомляет Европейскую комиссию о любых последующих изменениях, внесенных в нотификацию.

Раздел 7

Изменения, вносимые в нотификации

102. Если Министерство инфраструктуры и регионального развития установило или было проинформировано о том, что нотифицированный орган больше не соблюдает требования, предусмотренные в пунктах 83–88, или что он не выполняет свои обязанности, орган инициирует ограничение, приостановление действия или изъятие нотификации в порядке, предусмотренном в Законе № 235/2011 о деятельности по аккредитации и оценке соответствия, в зависимости от серьезности несоблюдения требований или невыполнения соответствующих обязанностей.

103. Министерство инфраструктуры и регионального развития информирует Европейскую комиссию о мерах, принятых на основании пункта 102.

104. В случае ограничения, приостановления действия или изъятия нотификации, или если нотифицированный орган прекратил свою деятельность, он обеспечивает передачу дел об оценке другому органу и информирует об этом Министерство инфраструктуры и регионального развития или, при отсутствии другого нотифицированного органа, обеспечивает их передачу Министерству инфраструктуры и регионального развития и Государственной инспекции по надзору за непищевыми продуктами и защите прав потребителей по их требованию.

[Пкт.104 изменен ПП774 от 11.10.23, MO437-440/21.11.23 ст.1047; в силу с 21.11.23]

Раздел 8

Оспаривание компетенции

нотифицированных органов

105. В случаях расследования Европейской комиссией компетенции определенного нотифицированного органа или продолжения выполнения нотифицированным органом возложенных на него требований и обязанностей Министерство инфраструктуры и регионального развития, по запросу, предоставляет ей всю информацию, которой была обоснована нотификация или сохранение компетенции данного органа.

106. Если Европейская комиссия устанавливает, что нотифицированный орган больше не отвечает требованиям к своей нотификации, Министерство инфраструктуры и регионального развития на основе принятого Европейской комиссией исполнительного документа инициирует ограничение, приостановление действия или изъятие нотификации в порядке, предусмотренном в Законе № 235/2011 о деятельности по аккредитации и оценке соответствия.

Раздел 9

Операционные обязанности нотифицированных органов.

Оспаривание решений нотифицированных органов

107. Нотифицированные органы проводят оценку соответствия согласно процедурам, предусмотренным в частях 8 и 9 приложения.

108. Оценка соответствия осуществляется пропорциональным образом, избегая ненужных задач для экономических операторов. Органы по оценке соответствия осуществляют свою деятельность, надлежащим образом учитывая масштаб предприятия, сферу его деятельности и его структуру, степень сложности технологии данной UAS, а также серийность и массовость производственного процесса. В то же время органы по оценке соответствия должны соблюдать степень точности и уровень защиты, необходимые для соответствия UAS требованиям, установленным в настоящем Положении.

109. Если нотифицированный орган по оценке соответствия устанавливает, что производитель не выполняет требования, предусмотренные в частях 1–6, 16 и 17 приложения либо в гармонизированных стандартах, или в других соответствующих технических спецификациях, тогда он требует от производителя принять соответствующие корректирующие меры и не выдает сертификат или решение об оценке.

110. Если в процессе мониторинга соответствия после выдачи сертификата или решения об оценке нотифицированный орган по оценке соответствия устанавливает, что UAS больше не соответствует, тогда он требует от производителя принять надлежащие корректирующие меры и приостанавливает действие сертификата или решения либо изымает их.

111. Если корректирующие меры не принимаются или они не приводят к необходимому результату, нотифицированный орган ограничивает, приостанавливает действие или изымает любой сертификат или решение.

112. Нотифицированные органы обеспечивают знание бенефициарами услуг по оценке и их безоговорочную возможность пользоваться способами оспаривания решений, изданных данными органами, в порядке и пределах, установленных законом.

Раздел 10

Обязанность по информированию,

возлагаемая на нотифицированные

органы по оценке соответствия

113. Нотифицированные органы по оценке соответствия информируют Министерство инфраструктуры и регионального развития:

1) о любом отказе, ограничении, приостановлении действия или изъятии сертификатов испытания типового образца ЕС или решений об оценке;

2) о любых обстоятельствах, затрагивающих область применения или условия нотификации;

3) о любом запросе информации о деятельности по оценке соответствия, полученном от Государственной инспекции по надзору за непищевыми продуктами и защите прав потребителей;

[Пкт.113 подпкт.3) изменен ПП774 от 11.10.23, MO437-440/21.11.23 ст.1047; в силу с 21.11.23]

4) о деятельности по оценке соответствия, проведенной в пределах области применения нотификации, и в связи с любой другой осуществленной деятельностью, включая трансграничную и переданную в субподряд, по требованию.

114. Ежегодно до 1 февраля нотифицированные органы по оценке соответствия

передают Министерству инфраструктуры и регионального развития письменный отчет о своей деятельности за предыдущий календарный год согласно положениям Закона № 235/2011 о деятельности по аккредитации и оценке соответствия.

115. Нотифицированные органы по оценке соответствия предоставляют другим нотифицированным органам, осуществляющим аналогичную деятельность по оценке соответствия, которая касается других типов UAS, имеющую значение информацию об аспектах, связанных с отрицательными результатами оценки соответствия и, по требованию, с положительными результатами оценки соответствия.

116. Нотифицированные органы по оценке соответствия могут участвовать, непосредственно или через назначенного представителя, в отраслевой группе нотифицированных органов, которую координирует Европейская комиссия.

Глава V

НАДЗОР ЗА РЫНКОМ

Раздел 1

Процедура, применяемая на национальном уровне

в отношении UAS, представляющих риск

117. Надзор за рынком и контроль за размещаемыми на рынке UAS осуществляются в соответствии с применяемой нормативной базой по надзору за рынком в части торговли непищевыми продуктами.

118. Орган гражданской авиации является органом, ответственным за надзор за рынком в сфере, регулируемой настоящим Положением.

119. Если Органом гражданской авиации установлено, что UAS, подпадающая под действие настоящего Положения, представляет риск для здоровья или безопасности людей, он проводит оценку данной UAS, охватывающую все применяемые требования, установленные настоящим Положением. Соответствующие хозяйствующие субъекты сотрудничают в этих целях с Органом гражданской авиации по его требованию.

120. Если в процессе оценки, указанной в пункте 119, Орган гражданской авиации устанавливает несоответствие UAS требованиям, предусмотренным настоящим Положением, он незамедлительно требует от данного хозяйствующего субъекта принять все надлежащие корректирующие меры по приведению UAS в соответствие с данными требованиями либо изъять ее с рынка или отозвать ее в разумный срок, соразмерный характеру создаваемого ею риска.

121. Орган гражданской авиации информирует о принятых мерах нотифицированный орган по оценке соответствия, который проводил оценку соответствия.

122. Если Орган гражданской авиации считает, что несоответствие не ограничивается национальной территорией, он информирует Министерство инфраструктуры и регионального развития о результатах оценки и о действиях, затребованных им от хозяйствующего субъекта.

123. Хозяйствующий субъект обеспечивает принятие всех надлежащих корректирующих мер в отношении всех рассматриваемых UAS, которые были им предоставлены на рынке.

124. Если соответствующий хозяйствующий субъект не принимает корректирующие меры в срок, указанный в пункте 120, Орган гражданской авиации принимает все соответствующие меры для запрета или ограничения предоставления UAS на рынке или для изъятия или отзыва UAS с рынка. Орган гражданской авиации информирует Министерство инфраструктуры и регионального развития о принятых мерах.

125. Указанная в пункте 124 информация должна включать все имеющиеся подробности, в том числе необходимые данные для идентификации несоответствующей UAS, о происхождении UAS, о характере заявленного несоответствия и о предполагаемом риске, о продолжительности принятых мер, а также аргументы, представленные соответствующим хозяйствующим субъектом. Орган гражданской авиации указывает, в частности, вызвано ли несоответствие одним из следующих положений:

1) UAS не отвечает требованиям к здоровью или безопасности людей; или

2) имеются недостатки гармонизированных стандартов, указанных в пункте 46, которые предоставляют презумпцию соответствия.

126. Министерство инфраструктуры и регионального развития незамедлительно информирует Европейскую комиссию о мерах, принятых на основании пункта 124.

Раздел 2

Процедура защиты

127. Если после завершения процедуры, предусмотренной в пунктах 123 и 124, возникают замечания по поводу принятой меры или если Европейская комиссия считает, что национальная мера противоречит нормативному акту Европейского Союза, Министерство инфраструктуры и регионального развития и Орган гражданской авиации, по инициативе Европейской комиссии, участвуют в консультациях с вовлеченными сторонами и соответствующими хозяйствующими субъектами для оценки национальной меры. По результатам данной оценки Европейская комиссия информирует Министерство инфраструктуры и регионального развития о том, оправдана ли национальная мера или нет, министерство же, в свою очередь, информирует соответствующих хозяйствующих субъектов.

128. Если мера признается оправданной, Орган гражданской авиации принимает необходимые меры для обеспечения того, чтобы несоответствующие UAS

были изъяты с рынка, и затем информирует Министерство инфраструктуры и регионального развития. Министерство инфраструктуры и регионального развития информирует о принятых мерах Европейскую комиссию.

129. Если мера признается неоправданной, Орган гражданской авиации отзывает эту меру.

Глава VI

МЕХАНИЗМ ПРИМЕНЕНИЯ

130. До даты вступления в силу закона о ратификации Соглашения об оценке соответствия и приемлемости промышленных товаров между Республикой Молдова и Европейским Союзом:

1) допускается предоставление на рынке изделий с маркировкой соответствия SM, нанесенной в соответствии с положениями Закона № 235/2011 о деятельности по аккредитации и оценке соответствия;

2) производитель наносит маркировку соответствия SM и издает декларацию о соответствии в случае, когда оценка соответствия изделий, предназначенных для национального рынка, осуществляется органами по оценке соответствия, признанными путем применения процедур, предусмотренных в подразделе II раздела 3 главы II;

3) наличие на изделии маркировки CE исключает необходимость нанесения на то же оборудование маркировки соответствия SM;

4) положения настоящего постановления, касающиеся маркировки CE, и декларация о соответствии ЕС применяются в равной степени и к маркировке соответствия SM, и к декларации о соответствии;

5) Министерство инфраструктуры и регионального развития признает в целях нотификации органы, осуществляющие оценку соответствия изделий в соответствии с процедурами, предусмотренными в подразделе II раздела 3 главы II;

6) требования к нотифицированным органам по оценке соответствия применяются и к признанным органам по оценке соответствия, имеющим аналогичный правовой режим, согласно положениям Закона № 235/2011 о деятельности по аккредитации и оценке соответствия;

7) перечень признанных органов по оценке соответствия с конкретными задачами, для которых они были признаны, и их идентификационные номера управляются Национальным центром по аккредитации «MOLDAC» и публикуются на его официальной веб-странице;

8) обязанности и ответственность производителя, его уполномоченного представителя, импортера или дистрибьютора, юридических лиц с местонахождением в Республике Молдова в отношении изделий, предоставляемых на рынке с маркировкой соответствия SM, сопровождаемых декларацией о соответствии,

соответствуют обязанностям и ответственности, предусмотренным настоящим постановлением для оборудования с маркировкой CE, сопровождаемого декларацией о соответствии ЕС.

Приложение

к Положению о беспилотных

авиационных системах

Часть I

Требования к беспилотной авиационной

системе класса C0

Беспилотная авиационная система класса C0 (UAS C0) содержит следующую идентифицирующую класс этикетку, нанесенную на UA:



UAS C0 соответствует следующим требованиям:

(1) имеет максимальную взлетную массу менее 250 г, включая полезную нагрузку;

(2) максимальная скорость при горизонтальном полете составляет 19 м/с;

(3) может достигать предельной максимальной высоты над точкой взлета, ограниченной до 120 м;

(4) поддается контролю в безопасных условиях с точки зрения характеристик стабильности, маневренности и связи по управлению и контролю дистанционным пилотом на основании инструкций производителя, в соответствии с потребностями, во всех прогнозируемых условиях функционирования, в том числе после поломки одной или, по обстоятельствам, нескольких систем;

(5) спроектирована и сконструирована таким образом, чтобы сводить к минимуму причинение повреждений лицам во время функционирования, без острых краев, кроме случая, когда это неизбежно с технической точки зрения, в соответствии с передовыми практиками проектирования и производства. В случае оснащения винтом UA должно быть спроектировано таким образом, чтобы ограничивалось любое повреждение, которое может быть причинено лопастями винтов;

(6) получает исключительно электрическое питание;

(7) если предусмотрен режим «следуй за мной», и во время включения этой функции остается в радиусе максимум 50 м от дистанционного пилота и позволяет ему вновь получить контроль над UA;

(8) размещается на рынке с сопроводительным руководством, в котором должны быть указаны:

(a) характеристики UA, включая, но не ограничиваясь этим:

(i) класс UA;

(ii) масса UA (с описанием базовой конфигурации) и максимальная взлетная масса;

(iii) общие разрешенные характеристики в отношении массы, размеров, интерфейсов с UA и другие возможные ограничения;

(iv) оборудование и программное обеспечение для дистанционного управления UA; и

(v) описание поведения UA в случае потери связи по управлению и контролю;

(b) четкие инструкции по эксплуатации;

(c) эксплуатационные ограничения (в том числе, среди прочего, метеорологические условия и операции в дневное / ночное время); и

(d) соответствующее описание всех рисков, связанных с операциями UAS, адаптированных к возрасту пользователя;

(9) пункты 4, 5 и 6 не применяются к игрушечным UAS согласно Постановлению Правительства № 808/2015 об утверждении Технического регламента о безопасности игрушек.

Часть II

Требования, применяемые к беспилотной

авиационной системе класса C1

Беспилотная авиационная система класса C1 (UAS C1) содержит следующую идентифицирующую класс этикетку, нанесенную на UA:

UAS C1 соответствует следующим требованиям:

(1) изготовлена из материалов и обладает физическими и летно-техническими характеристиками, которые гарантируют, что в случае столкновения на конечной скорости с головой человека энергия, передаваемая голове человека, составляет менее 80 Дж или, в качестве альтернативы, имеет МТОМ менее 900 г, включая полезную нагрузку;

(2) максимальная скорость при горизонтальном полете составляет 19 м/с;

(3) может достигать максимальной высоты над точкой взлета, ограниченной до 120 м, или оснащена системой, ограничивающей до 120 м высоту над поверхностью или над точкой взлета, либо до значения, которое может быть выбрано дистанционным пилотом. При возможности выбора значения дистанционному пилоту должна быть предоставлена четкая информация о высоте UA над поверхностью или над точкой взлета во время полета;

(4) поддается контролю в безопасных условиях с точки зрения характеристик устойчивости, маневренности и связи данных дистанционным пилотом с соответствующей компетенцией, как указано в Положении о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов, и на основе инструкций производителя, в соответствии с потребностями, во всех прогнозируемых условиях функционирования, в том числе после поломки одной или, по обстоятельствам, нескольких систем;

(5) обладает механической прочностью, необходимой для UA, в том числе любым требующимся коэффициентом безопасности и, при необходимости, устойчивостью, позволяющей ей выдерживать любое напряжение, которому она подвергается во время использования, без возникновения разрыва или деформации, способных нарушить его безопасный полет;

(6) спроектирована и сконструирована таким образом, чтобы сводить к минимуму причинение повреждений лицам во время функционирования, без острых краев, кроме случая, когда это неизбежно с технической точки зрения, в соответствии с передовыми практиками проектирования и производства. В случае оснащения винтом UA должно быть спроектировано таким образом, чтобы ограничивалось любое повреждение, которое может быть причинено лопастями винтов;

(7) в случае потери связи по управлению и контролю существует надежный и предсказуемый метод для восстановления UA связи по управлению и контролю либо, если связь восстановить невозможно, для завершения полета способом, снижающим последствия для третьих сторон в воздухе или на земле;

(8) за исключением случая UA с фиксированным крылом, имеет гарантированный уровень звуковой мощности по шкале A, LWA , установленный в соответствии с частью 13, который не превышает уровни, установленные в части 15;

(9) за исключением случая UA с фиксированным крылом, нанесено указание гарантированного уровня звуковой мощности по шкале A на UA и/или на его упаковку в соответствии с частью 14;

(10) получает исключительно электрическое питание;

(11) имеет единый серийный номер согласно стандарту ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Серийные номера для малых беспилотных авиационных систем) выпуск 2019 г.;

(12) начиная с 1 января 2023 года имеет систему прямой дистанционной идентификации, которая:

(a) позволяет загрузить необходимый регистрационный номер эксплуатанта UAS и любой дополнительный номер, предоставленный системой регистрации. Система осуществляет контроль последовательности, в которой проверяется целостность полного ряда, предоставленного эксплуатанту UAS в момент регистрации. В случае непоследовательности UAS должна отправить сообщение об ошибке эксплуатанту UAS;

(b) обеспечивает в режиме реального времени на всем протяжении полета периодическую прямую передачу с UA по меньшей мере следующих нижеперечисленных данных с помощью открытого и задокументированного протокола передачи, таким образом, чтобы эти данные могли быть приняты непосредственно мобильными устройствами, имеющимися в радиусе передачи сигналов:

(i) регистрационного номера эксплуатанта UAS;

(ii) единого физического серийного номера UA согласно пункту 11;

(iii) временной метки, географического положения UA и его высоты над поверхностью или над точкой взлета;

(iv) курса маршрута, измеряемого по часовой стрелке от географического севера, и скорости UA относительно земли; и

(v) географического положения дистанционного пилота или, при его отсутствии, точки взлета и

(vi) указания чрезвычайного положения UAS;

(c) сокращает возможность изменения функций системы прямой дистанционной идентификации;

(13) оснащена функцией геобдительности, которая предоставляет:

(a) интерфейс для загрузки и обновления данных, касающихся ограничений воздушного пространства, связанных с положением и высотой UA, которых требуют географические зоны UAS, который обеспечивает, чтобы процесс загрузки или обновления этих данных не нарушал их целостность и действительность;

(b) предупреждение дистанционному пилоту в случае выявления возможного нарушения ограничений воздушного пространства; и

(c) адресованную дистанционному пилоту информацию о статусе UA, а также предупреждение в том случае, когда системы позиционирования или навигации UA не могут обеспечивать надлежащую работу системы геобдительности;

(14) если UA имеет функцию, ограничивающую его доступ в определенные зоны или участки воздушного пространства, данная функция должна работать таким образом, чтобы хорошо взаимодействовать с системой управления полетом UA, не оказывая отрицательного влияния на безопасность полета; в то же время дистанционному пилоту должна предоставляться четкая информация в случае, когда данная функция мешает UA заходить в эти зоны или участки соответствующего

воздушного пространства;

(15) отправляет дистанционному пилоту четкое предупреждение в случае, когда заряд батареи UA или его блока управления снижается, чтобы у дистанционного пилота было достаточно времени для осуществления посадки UA в безопасных условиях;

(16) оснащена:

(a) огнями в целях контролируемости UA; и

(b) как минимум одним зеленым проблесковым маячком в целях видимости UA в ночное время, чтобы дать возможность находящемуся на земле лицу отличать UA от воздушного судна с пилотом на борту;

(17) если предусмотрен режим «следуй за мной» и когда эта функция включена, остается в радиусе максимум 50 м от дистанционного пилота и позволяет ему вновь получить контроль над UA;

(18) размещается на рынке с сопроводительной инструкцией производителя, в которой указаны:

(a) характеристики UA, в том числе, среди прочего:

(i) класс UA;

(ii) масса UA (с описанием базовой конфигурации) и максимальная взлетная масса;

(iii) общие характеристики разрешенных полезных нагрузок в отношении массы, размеров, интерфейсов с UA и другие возможные ограничения;

(iv) оборудование и программное обеспечение для дистанционного управления UA;

(v) процедуры загрузки регистрационного номера эксплуатанта UAS в систему дистанционной идентификации;

(vi) ссылка на протокол передачи, используемый для передачи сигналов системы прямой дистанционной идентификации;

(vii) уровень звуковой мощности и

(viii) описание поведения UA в случае потери связи данных и способ восстановления связи по управлению и контролю UA;

(b) четкие инструкции по эксплуатации;

(c) процедура загрузки ограничений воздушного пространства в функцию геобдительности;

(d) инструкции по техническому обслуживанию;

(e) ремонтные процедуры;

(f) эксплуатационные ограничения (в том числе, среди прочего, метеорологические условия и операции в дневное / ночное время); а также

(g) соответствующее описание всех рисков, связанных с операциями UAS;

(19) при оснащении системой сетевой дистанционной идентификации, она должна:

(a) давать возможность в режиме реального времени на всем протяжении полета передачи с UA по меньшей мере нижеперечисленных данных с помощью открытого и задокументированного протокола передачи, чтобы соответствующие данные можно было получить через сеть:

(i) регистрационного номера эксплуатанта UAS, за исключением случая, когда нет перехода к проверке последовательности, указанной в подпункте (a);

(ii) единого серийного номера UA согласно пункту 11;

(iii) временной метки, географического положения UA и его высоты над поверхностью или над точкой взлета;

(iv) курса маршрута, измеряемого по часовой стрелке от географического севера, и наземной скорости UA;

(v) географического положения дистанционного пилота или при его отсутствии точки взлета; и

(vi) указания чрезвычайного положения UAS;

(b) снижать возможность изменения функций системы прямой дистанционной идентификации.

Часть III

Требования, применяемые к беспилотной

авиационной системе класса C2

Беспилотная авиационная система класса C2 (UAS C2) содержит следующую идентифицирующую класс этикетку, нанесенную на UA:

UAS C2 соответствует следующим требованиям:

(1) имеет MTOM менее 4 кг, включая полезную нагрузку;

(2) может достигать максимальной высоты над точкой взлета, ограниченной до 120 м, или оснащена системой, ограничивающей до 120 м высоту над поверхностью или над точкой взлета до значения, которое может быть выбрано дистанционным пилотом. При возможности выбора значения дистанционному пилоту должна быть предоставлена четкая информация о высоте UA над поверхностью или над точкой взлета;

(3) поддается контролю в безопасных условиях с точки зрения характеристик стабильности, маневренности и связи по управлению и контролю дистанционным пилотом с соответствующей компетенцией, как предусмотрено в настоящем Положении, и на основании инструкций производителя, в соответствии с потребностями во всех прогнозируемых условиях функционирования, в том числе после поломки одной или, по обстоятельствам, нескольких систем;

(4) обладает механической прочностью, необходимой для UA, в том числе любым требующимся коэффициентом безопасности и, при необходимости, устойчивостью, позволяющей ей выдерживать любое напряжение, которому она подвергается во время использования, без возникновения разрыва или деформации, способных нарушить ее безопасный полет;

(5) в случае привязного UA имеет длину натяжения кабеля менее 50 м и механическую прочность, которая составляет:

(a) в случае воздушных судов тяжелее воздуха – только в 10 раз меньше веса летательного аппарата при максимальной массе;

(b) в случае воздушных судов легче воздуха – только в 4 раза меньше силы, прилагаемой путем сочетания максимальной статической тяги с аэродинамической силой максимально допустимой скорости ветра во время полета;

(6) спроектирована и сконструирована таким образом, чтобы сводить к минимуму причинение повреждений лицам во время функционирования, без острых краев UA, кроме случая, когда это неизбежно с технической точки зрения, в соответствии с передовыми практиками проектирования и производства. В случае оснащения винтом UA должно быть спроектировано таким образом, чтобы ограничивалось любое повреждение, которое может быть причинено лопастями винтов;

(7) за исключением привязного UA, при потере связи по управлению и контролю существует надежный и предсказуемый метод для восстановления связи UA по управлению и контролю или, если связь восстановить невозможно, для завершения полета способом, снижающим последствия для третьих сторон в воздухе или на земле;

(8) за исключением случая привязного UA, оснащена связью по управлению и контролю, защищенной от несанкционированного доступа к командным и контрольным функциям;

(9) за исключением UA с фиксированным крылом, оснащена режимом работы на малой скорости, который может быть выбран дистанционным пилотом и который

ограничивает скорость относительно земли максимум до 3 м/с;

(10) за исключением UA с фиксированным крылом, имеет гарантированный уровень звуковой мощности по шкале A, LWA , установленный в соответствии с частью 13, который не превышает уровни, установленные в части 15;

(11) за исключением UA с фиксированным крылом, содержит маркировку с указанием гарантированного уровня звуковой мощности по шкале A на UA и/или на его упаковке в соответствии с частью 14;

(12) получает исключительно электрическое питание;

(13) имеет единый серийный номер согласно стандарту ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Серийные номера для малых беспилотных авиационных систем), выпуск 2019 г.;

(14) начиная с 1 января 2023 года имеет систему прямой дистанционной идентификации, которая:

(a) позволяет загрузить необходимый регистрационный номер эксплуатанта UAS и любой дополнительный номер, предоставленный системой регистрации. Система осуществляет контроль последовательности, в которой проверяется целостность полного ряда, предоставленного эксплуатанту UAS в момент регистрации. В случае отсутствия последовательности UAS должна отправить сообщение об ошибке эксплуатанту UAS;

(b) обеспечивает в режиме реального времени на всем протяжении полета периодическую прямую передачу с UA по меньшей мере нижеперечисленных данных с помощью открытого и задокументированного протокола передачи, таким образом, чтобы эти данные могли быть приняты непосредственно мобильными устройствами, имеющимися в радиусе передачи сигналов:

i) регистрационного номера эксплуатанта UAS, за исключением случая, когда нет перехода к проверке последовательности, указанной в подпункте (a);

(ii) единого серийного номера UA согласно пункту 13;

(iii) временной метки, географического положения UA и его высоты над поверхностью или над точкой взлета;

(iv) курса маршрута, измеряемого по часовой стрелке от географического севера, и скорости UA относительно земли;

(v) географического положения дистанционного пилота или при его отсутствии точки взлета; и

(vi) указания чрезвычайного положения UAS;

(c) сокращает возможность изменения функций системы прямой дистанционной идентификации;

(15) оснащена функцией геобдительности, которая предоставляет:

(a) интерфейс для загрузки и обновления данных, касающихся ограничений воздушного пространства, связанных с положением и высотой, которых требуют географические зоны UAS, который обеспечивает, чтобы процесс загрузки или обновления этих данных не нарушал их целостность и действительность;

(b) предупреждение дистанционному пилоту в случае выявления возможного нарушения ограничений воздушного пространства; и

(c) адресованную дистанционному пилоту информацию о статусе UA, а также предупреждение в том случае, когда его системы позиционирования или навигации не могут обеспечивать надлежащую работу функции геобдительности;

(16) если UA имеет функцию, ограничивающую его доступ в определенные зоны или участки воздушного пространства, данная функция должна работать таким образом, чтобы хорошо взаимодействовать с системой управления полетом UA, не оказывая отрицательного влияния на безопасность полета; в то же время дистанционному пилоту должна предоставляться четкая информация в случае, когда данная функция мешает UA заходить в эти зоны или участки соответствующего воздушного пространства;

(17) отправляет дистанционному пилоту четкое предупреждение в случае, когда заряд батареи UA или его блока управления снижается, чтобы у дистанционного пилота было достаточно времени для осуществления посадки UA в безопасных условиях;

(18) оснащена:

(1) огнями в целях контролируемости UA; и

(2) как минимум одним зеленым проблесковым маячком в целях видимости UA в ночное время, чтобы дать возможность находящемуся на земле лицу отличать UA от воздушного судна с пилотом на борту;

(19) размещается на рынке с сопроводительной инструкцией производителя, в которой указаны:

(a) характеристики UA, в том числе, среди прочего:

- класс UA;

- масса UA (с описанием базовой конфигурации) и максимальная взлетная масса (MTOM);

- общие характеристики разрешенных полезных нагрузок в отношении массы, размеров, интерфейсов UA и другие возможные ограничения;

- оборудование и программное обеспечение для дистанционного управления UA;

- процедуры загрузки регистрационного номера эксплуатанта UAS в систему дистанционной идентификации;

- ссылка на протокол передачи, используемый для передачи сигналов системы прямой дистанционной идентификации;

- уровень звуковой мощности; и

- описание поведения UA в случае потери связи по управлению и контролю, а также способа восстановления связи по управлению и контролю UA; и

(b) четкие инструкции по эксплуатации;

(c) процедура загрузки ограничений воздушного пространства в функцию геобдительности;

(d) инструкции по техническому обслуживанию;

(e) процедуры восстановления;

(f) эксплуатационные ограничения (включая, но не ограничиваясь этим, метеорологические условия и операции в дневное / ночное время); а также

(g) соответствующее описание всех рисков, связанных с операциями UAS;

(20) при оснащении системой сетевой дистанционной идентификации, она должна:

(a) обеспечивать в режиме реального времени на всем протяжении полета передачу с UA по меньшей мере нижеперечисленных данных с помощью открытого и задокументированного протокола передачи, чтобы соответствующие данные можно было получить через сеть:

(i) регистрационного номера эксплуатанта UAS, за исключением случая, когда нет перехода к проверке последовательности, указанной в подпункте (a) пункта 14;

(ii) единого серийного номера UA согласно пункту 13;

(iii) временной метки, географического положения UA и его высоты над поверхностью или над точкой взлета;

(iv) курса маршрута, измеряемого по часовой стрелке от географического севера, и скорость UA относительно земли;

(v) географического положения дистанционного пилота или, при его отсутствии, точки взлета; и

(vi) указания чрезвычайного положения UAS;

(b) снижать возможность изменения функций системы прямой дистанционной идентификации.

Часть IV

Требования, применяемые к беспилотной авиационной системе класса C3

Беспилотная авиационная система класса C3 (UAS C3) содержит следующую идентифицирующую класс этикетку, нанесенную на UA:



UAS C3 соответствует следующим требованиям:

(1) имеет MTOM менее 25 кг, включая полезную нагрузку, и максимальный характерный размер менее 3 м;

(2) может достигать максимальной высоты над точкой взлета, ограниченной 120 м, или оснащена системой, ограничивающей до 120 м высоту над поверхностью или точкой взлета либо до значения, которое может быть выбрано дистанционным пилотом. При возможности выбора значения дистанционному пилоту должна быть предоставлена четкая информация о высоте UA над поверхностью или над точкой взлета во время полета;

(3) поддается контролю в безопасных условиях – с точки зрения характеристик стабильности, маневренности и связи по управлению и контролю – пилотом, обладающим соответствующей компетенцией, как предусмотрено в настоящем Положении и в инструкциях производителя, как надлежит во всех прогнозируемых условиях функционирования, в том числе после поломки одной или, по обстоятельствам, нескольких систем;

(4) в случае привязного UA – имеет длину натяжения кабеля менее 50 м и механическую прочность, которая:

(a) для воздушных судов тяжелее воздуха – только в 10 раз меньше веса летательного аппарата максимальной массы;

(b) для воздушных судов легче воздуха – только в 4 раза меньше силы, прилагаемой при сочетании максимальной статической тяги и аэродинамической силы максимально допустимой скорости ветра во время полета;

(5) за исключением привязного UA, в случае потери связи по управлению и контролю существует надежный и предсказуемый метод для восстановления связи UA по управлению и контролю или, если связь восстановить невозможно, для завершения полета способом, сокращающим последствия для третьих сторон в воздухе или на земле;

(6) за исключением UA с фиксированным крылом, содержит маркировку с указанием гарантированного уровня звуковой мощности LWA по шкале A, определенного в соответствии с частью 13, на UA и/или на его упаковке, в соответствии

с частью 14;

(7) получает исключительно электрическое питание;

(8) имеет единый серийный номер согласно стандарту ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Серийные номера для малых беспилотных авиационных систем), выпуск 2019;

(9) за исключением привязных UA, начиная с 1 января 2023 года имеет систему прямой дистанционной идентификации, которая:

(a) позволяет загрузить регистрационный номер необходимого эксплуатанта UAS. Система осуществляет контроль последовательности, в которой проверяется целостность полного ряда, предоставленного эксплуатанту UAS в момент регистрации. В случае непоследовательности UAS должна отправить сообщение об ошибке эксплуатанту UAS;

(b) обеспечивает в режиме реального времени на всем протяжении полета периодическую прямую передачу с UA с помощью открытого и задокументированного протокола передачи, по меньшей мере, нижеперечисленных данных таким образом, чтобы эти данные могли быть приняты непосредственно мобильными устройствами, имеющимися в радиусе передачи сигналов:

(i) регистрационного номера эксплуатанта UAS, выданного ОГА Республики Молдова;

(ii) единого серийного номера UA согласно пункту 8;

(iii) временной метки, географического положения UA и его высоты над поверхностью или над точкой взлета;

(iv) курса маршрута, измеряемого по часовой стрелке от географического севера, и скорости UA относительно земли;

(v) географического положения дистанционного пилота или, при его отсутствии, точки взлета; и

(vi) указания о чрезвычайном положении UAS;

(c) сокращает возможность изменения функций системы прямой дистанционной идентификации;

(10) оснащена функцией геобдительности, которая предоставляет:

(a) интерфейс для загрузки и обновления данных, касающихся ограничений воздушного пространства, связанных с положением и высотой, которых требуют географические зоны UAS, который обеспечивает процесс загрузки или обновления этих данных, при котором не нарушаются их целостность и действительность;

(b) предупреждение дистанционному пилоту в случае выявления возможного

нарушения ограничений воздушного пространства; и

(c) адресованную дистанционному пилоту информацию о статусе UA, а также предупреждение в том случае, когда ее системы позиционирования или навигации не могут обеспечивать надлежащую работу функции геобдительности;

(11) если UA располагает функцией, ограничивающей его доступ в определенные зоны или участки воздушного пространства, данная функция должна работать таким образом, чтобы хорошо взаимодействовать с системой управления полетом UA, не оказывая отрицательного влияния на безопасность полета; в то же время дистанционному пилоту должна предоставляться четкая информация в случае, когда данная функция мешает UA входить в соответствующие зоны или участки воздушного пространства;

(12) за исключением привязного UA, оснащена связью по управлению и контролю, защищенной от несанкционированного доступа к командным и контрольным функциям;

(13) отправляет дистанционному пилоту четкое предупреждение в случае, когда заряд батареи UA или его блока управления снижается, чтобы у дистанционного пилота было достаточно времени для осуществления посадки UA в безопасных условиях;

(14) оснащена:

(a) огнями – в целях контролируемости UA; и

(b) как минимум одним зеленым проблесковым маячком – в целях видимости UA в ночное время, чтобы дать возможность находящемуся на земле лицу отличить UA от воздушного судна с пилотом на борту;

(15) размещается на рынке с сопроводительной инструкцией производителя, в которой указаны:

(a) характеристики UA, в том числе, среди прочего:

- класс UA;

- масса UA (с описанием базовой конфигурации) и максимальная взлетная масса (MTOM);

- общие характеристики разрешенных полезных нагрузок в отношении массы, размеров, интерфейсов с UA и другие возможные ограничения;

- оборудование и программное обеспечение для дистанционного управления UA;

- процедуры загрузки регистрационного номера эксплуатанта UAS в систему дистанционной идентификации;

- ссылка на протокол передачи, используемый для передачи сигналов системы

прямой дистанционной идентификации;

- уровень звуковой мощности;

- описание поведения UA в случае потери связи по управлению и контролю, а также способа восстановления связи по управлению и контролю UA;

(b) четкие инструкции по эксплуатации;

(c) процедура загрузки ограничений воздушного пространства в функцию геобдительности;

(d) инструкции по техническому обслуживанию;

(e) процедуры восстановления;

(f) эксплуатационные ограничения (в том числе, среди прочего, метеорологические условия и операции в дневное/ ночное время); и

(g) соответствующее описание всех рисков, связанных с операциями UAS;

(17) в случае оснащения системой сетевой дистанционной идентификации должна:

(a) обеспечивать в режиме реального времени на всем протяжении полета передачу с UA, по меньшей мере, нижеперечисленных данных, с помощью открытого и задокументированного протокола передачи, так чтобы соответствующие данные можно было получить через сеть:

(i) регистрационного номера эксплуатанта UAS, за исключением случая, когда не имеет место переход к проверке последовательности, указанной в подпункте (a) пункта 9;

(ii) единого серийного номера UA согласно пункту 8;

(iii) временной метки, географического положения UA и его высоты над поверхностью или над точкой взлета;

(iv) курса маршрута, измеряемого по часовой стрелке от географического севера, и скорости UA относительно земли;

(v) географического положения дистанционного пилота или, при его отсутствии, точки взлета; и

(vi) указания о чрезвычайном положении UAS;

(b) снижать возможность изменения функций системы прямой дистанционной идентификации.

Часть V

Требования, применяемые к беспилотной

авиационной системе класса C4

Беспилотная авиационная система класса C4 (UAS C4) содержит следующую хорошо видимую этикетку, нанесенную на UA:



UAS C4 (авиамодель, которая эксплуатируется в неконтролируемом воздушном пространстве) соответствует следующим требованиям:

(1) имеет MTOM менее 25 кг, включая полезную нагрузку;

(2) поддается контролю и управлению в безопасных условиях дистанционным пилотом на основе инструкций производителя, как надлежит во всех прогнозируемых условиях функционирования, в том числе после поломки одной или, по обстоятельствам, нескольких систем;

(3) не может быть оснащена автоматическими режимами контроля, за исключением помощи для стабилизации полета, без прямого влияния на траекторию и помощь при потере связи, при условии доступности заданного фиксированного положения приборов управления полетом в случае потери связи;

(4) размещается на рынке с сопроводительной инструкцией производителя, в которой указаны:

(a) характеристики UA, в том числе, среди прочего:

- класс UA;

- масса UA (с описанием базовой конфигурации) и максимальная взлетная масса (MTOM);

- общие характеристики разрешенных полезных нагрузок в отношении массы, размеров, интерфейсов с UA и другие возможные ограничения;

- оборудование и программное обеспечение для дистанционного управления UA и

- описание поведения UA в случае потери связи по управлению и контролю;

(b) четкие инструкции по эксплуатации;

(c) инструкции по техническому обслуживанию;

(d) процедуры восстановления;

(e) эксплуатационные ограничения (в том числе, среди прочего, метеорологические условия и операции в дневное/ночное время); и

(f) соответствующее описание всех рисков, связанных с операциями UAS.

Часть VI

Требования, применяемые к дополнительному

устройству прямой дистанционной идентификации

Дополнительное устройство прямой дистанционной идентификации соответствует следующим требованиям:

(1) дает возможность загрузки необходимого регистрационного номера эксплуатанта UAS в соответствии с Положением о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов и любого дополнительного номера, предоставленного системой регистрации. Система осуществляет контроль последовательности, в которой проверяется целостность полного ряда, предоставленного эксплуатанту UAS в момент регистрации. В случае отсутствия последовательности система должна отправить сообщение об ошибке эксплуатанту UAS;

(2) имеет единый физический серийный номер, соответствующий стандарту ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Серийные номера для малых беспилотных авиационных систем), выпуск 2019, разборчиво нанесенный на устройство и на упаковку или указанный в руководстве пользователя;

(3) обеспечивает в режиме реального времени на всем протяжении полета периодическую прямую передачу с UA с помощью открытого и задокументированного протокола передачи, по меньшей мере, нижеперечисленных данных, так чтобы эти данные могли быть приняты непосредственно мобильными устройствами, имеющимися в радиусе передачи сигналов:

(i) регистрационного номера эксплуатанта UAS во время процесса регистрации, за исключением случая, когда не имеет место переход к контролю последовательности, указанному в пункте (1);

(ii) единого серийного номера дополнительного устройства согласно пункту (2);

(iii) временной метки, географического положения UA и его высоты над поверхностью или над точкой взлета;

(iv) курса маршрута, измеряемого по часовой стрелке от географического севера, и скорости UA относительно земли; и

(v) географического положения дистанционного пилота или, если оно недоступно, положения точки взлета;

(4) сокращает возможность изменения функций системы прямой дистанционной идентификации; и

(5) размещается на рынке с инструкциями производителя, которые содержат

ссылку на протокол передачи, используемый для дистанционной передачи прямого опознавательного сигнала, и инструкции по:

(a) установке модуля на UA; и

(b) загрузке регистрационного номера эксплуатанта UAS.

Часть VII

Модуль A оценки соответствия – Внутренний производственный контроль

1. Внутренний производственный контроль – это процедура оценки соответствия, посредством которой производитель выполняет обязанности, предусмотренные в пунктах 2, 3 и 4 настоящей части, и гарантирует и заявляет под личную ответственность, что соответствующие изделия отвечают требованиям, предусмотренным в частях 1, 5, 6, 16 или 17.

2. Техническая документация

Производитель разрабатывает техническую документацию в соответствии с пунктами 61–64 Положения.

3. Производство

Производитель принимает все необходимые меры для того, чтобы процесс производства и его мониторинг обеспечивали соответствие произведенных изделий технической документации, указанной в пункте 2 настоящей части, и применяемым требованиям, предусмотренным в частях 1, 5, 6, 16 или 17.

4. Маркировка соответствия и декларация о соответствии

(1) Производитель наносит маркировку соответствия и, при необходимости, этикетку, идентифицирующую класс UA, на каждое отдельное изделие, которое соответствует применяемым требованиям, предусмотренным в частях 1, 5, 6, 16 или 17.

(2) Производитель составляет письменную декларацию о соответствии на каждую модель изделия и хранит ее вместе с технической документацией для предоставления Органу гражданской авиации в течение 10 лет после размещения изделия на рынке. Декларация о соответствии должна четко идентифицировать то изделие, для которого она была составлена.

Копия декларации о соответствии должна быть предоставлена, по запросу, соответствующим органам.

5. Уполномоченный представитель

Обязанности производителей, предусмотренные в пункте 4, могут выполняться

уполномоченным представителем от их имени и под их ответственностью, при условии что соответствующие обязанности указаны в доверенности.

Часть VIII

Модули B и C оценки соответствия – испытание типового образца и соответствие типу на основе внутреннего производственного контроля

При ссылке на настоящую часть процедура оценки соответствия должна соответствовать модулям B (испытание типового образца) и C (соответствие типу на основе внутреннего производственного контроля) настоящей части.

Модуль B

Испытание типового образца

1. Испытание типового образца – это та часть процедуры оценки соответствия, в рамках которой нотифицированный орган рассматривает технический проект изделия и проверяет и подтверждает соответствие технического проекта изделия применяемым требованиям, предусмотренным в частях 1–6, 16 и 17.

2. Испытание типового образца осуществляется посредством оценки соответствия технического проекта изделия путем рассмотрения технической документации и дополнительных доказательств, указанных в пункте 3, а также путем испытания показательных для рассматриваемой продукции образцов, одной или нескольких важнейших частей изделия (типовой комбинации продукции и типа проекта).

3. Производитель подает заявление об испытании типового образца только в один выбранный им нотифицированный орган.

Заявление должно содержать:

(1) название и адрес производителя, а если заявление подается уполномоченным представителем – его название и адрес;

(2) письменную декларацию, в которой указано, что аналогичное заявление не было подано в другой нотифицированный орган;

(3) техническую документацию. Техническая документация должна давать возможность оценки изделия с точки зрения соответствия применяемым требованиям настоящего Положения и содержать соответствующие анализ и оценку риска (рисков). Техническая документация должна содержать, при необходимости, элементы, предусмотренные в подразделе VI раздела 3 главы II настоящего Положения;

(4) показательные образцы определенной продукции. Нотифицированный орган может потребовать дополнительные образцы, если это необходимо для выполнения

программы испытаний;

(5) обосновывающие документы, которые показывают, что принятые проектные технические решения являются верными. В этих обосновывающих документах должны быть указаны все использованные документы, главным образом тогда, когда не были применены или были применены не полностью гармонизированные стандарты и/или соответствующие технические спецификации. Обосновывающие документы содержат, при необходимости, результаты испытаний, проведенных в соответствии с другими применяемыми техническими спецификациями соответствующей лабораторией производителя или другой испытательной лабораторией от имени производителя и под его ответственностью.

4. Нотифицированный орган:

В отношении изделия:

(1) рассматривает техническую документацию и обосновывающие документы для оценки соответствия технического проекта.

В отношении образца (образцов):

(2) проверяет, изготовлен ли образец или образцы в соответствии с технической документацией, и определяет элементы, которые были спроектированы в соответствии с применяемыми требованиями гармонизированных стандартов и/или соответствующих технических спецификаций, а также элементы, которые были спроектированы без применения надлежащих требований соответствующих стандартов;

(3) проводит надлежащие осмотры и испытания или распоряжается об их проведении – в случае решения производителя применить технические решения из гармонизированных стандартов и/или соответствующих технических спецификаций – для проверки правильности их применения;

(4) проводит надлежащие осмотры и испытания или распоряжается об их проведении – в случае, когда не применяются технические решения из гармонизированных стандартов и/или соответствующих технических спецификаций – для проверки соответствия принятых производителем решений соответствующим обязательным требованиям законодательного инструмента;

(5) определяет совместно с производителем место проведения осмотров и испытаний.

5. Нотифицированный орган составляет отчет об оценке, в котором фиксируются все мероприятия, выполненные согласно пункту 4, а также их результаты. Без ущерба для своих обязанностей, указанных в пункте 8, нотифицированный орган может разглашать содержание отчета, полностью или частично, только с согласия производителя.

6. Если типовой образец соответствует требованиям настоящего Положения,

нотифицированный орган выдает производителю сертификат испытания типового образца. Данный сертификат содержит название и адрес производителя, выводы испытаний, важнейшие аспекты требований, по которым проводилось испытание, условия действительности (при наличии) и необходимые данные для идентификации утвержденного типа. У сертификата может быть одно или несколько приложений.

Сертификат и приложения к нему должны содержать всю значимую информацию, позволяющую оценить соответствие произведенной продукции испытанному типовому образцу и проверить ее в ходе эксплуатации.

Если типовой образец не соответствует применяемым требованиям настоящего Положения, нотифицированный орган отказывает в выдаче сертификата испытания типового образца и информирует об этом заявителя, подробно излагая причины отказа.

7. Нотифицированный орган постоянно осведомляется о любых изменениях текущего общепризнанного технологического этапа, указывающих на то, что утвержденный типовой образец, возможно, больше не соответствует применяемым требованиям настоящего Положения, и определяет, требуют ли эти изменения углубленных исследований. В случае если таковые необходимы, нотифицированный орган информирует об этом производителя.

Производитель информирует нотифицированный орган, владеющий технической документацией, относящейся к сертификату испытания типового образца, обо всех изменениях утвержденного типового образца, которые могут повлиять на соответствие изделия обязательным требованиям настоящего Положения или условиям действительности соответствующего сертификата. Такие изменения требуют дополнительного утверждения и прилагаются к оригиналу сертификата испытания типового образца.

8. Каждый нотифицированный орган информирует свой нотифицирующий орган о сертификатах испытания типового образца и/или любых приложениях к ним, которые были им выданы или изъяты, и периодически или по запросу предоставляет своему нотифицирующему органу список сертификатов и/или любых приложений к ним, которые были отклонены, приостановлены или ограничены другим образом.

Каждый нотифицированный орган информирует остальные нотифицированные органы о сертификатах испытания типового образца и/или любых приложениях к ним, которые были им выданы или изъяты, приостановлены или ограничены другим образом, и, по запросу, о выданных им сертификатах и/или приложениях к ним.

Комиссия и остальные нотифицированные органы могут получить, по запросу, копию сертификатов испытания типового образца и/или приложений к ним. На основе аргументированного заявления Комиссия может получить копию технической документации и результатов испытаний, проведенных нотифицированным органом.

Нотифицированный орган хранит один экземпляр сертификата испытания типового образца, приложений и вкладышей к нему, а также техническое дело, содержащее поданную производителем документацию, в течение 10 лет после оценки

изделия или до истечения срока действия соответствующего сертификата.

9. Производитель хранит для предоставления национальным органам копию сертификата испытания типового образца, приложений и вкладышей к нему вместе с технической документацией в течение 10 лет после размещения изделия на рынке.

10. Уполномоченный представитель производителя может подать заявление, указанное в пункте 3, и может выполнять обязанности, указанные в пунктах 7 и 9, при условии что они указаны в доверенности.

Модуль С

Соответствие типу на основе внутреннего производственного контроля

1. Соответствие типу на основе внутреннего производственного контроля – это та часть процедуры оценки соответствия, посредством которой производитель выполняет обязанности, предусмотренные в пунктах 2 и 3, и гарантирует и заявляет, что данные изделия соответствуют типу, описанному в сертификате испытания типового образца, и отвечают предусмотренным в Положении требованиям.

2. Производство

Производитель принимает все необходимые меры для того, чтобы процесс производства и его мониторинг обеспечивали соответствие произведенного изделия утвержденному типу, описанному в сертификате испытания типового образца, и применяемым требованиям, предусмотренным в частях 1–6, 16 и 17.

3. Маркировка соответствия и декларация о соответствии

(1) Производитель наносит маркировку соответствия и, при необходимости, этикетку, идентифицирующую класс UA, на каждое отдельное изделие, которое соответствует типу, описанному в сертификате испытания типового образца, и которое отвечает применяемым требованиям, установленным в частях 1–6, 16 и 17.

(2) Производитель составляет письменную декларацию о соответствии на каждый тип изделия и хранит ее для предоставления национальному органу в течение 10 лет после размещения изделия на рынке. В декларации о соответствии должен быть четко обозначен тип изделия, для которого она была составлена.

Копия декларации о соответствии должна быть предоставлена, по запросу, соответствующим органам.

4. Уполномоченный представитель

Обязанности производителя, установленные в пункте 3, могут выполняться уполномоченным представителем от его имени и под его ответственностью, при условии что они указаны в доверенности.

Часть IX

Модуль H оценки соответствия – Соответствие

на основе полного обеспечения качества

1. Соответствие на основе полного обеспечения качества – это процедура оценки соответствия, посредством которой производитель выполняет обязанности, предусмотренные в пунктах 2 и 5, и гарантирует и заявляет под свою ответственность, что данные изделия соответствуют применяемым требованиям, предусмотренным в частях 1–6, 16 и 17.

2. Производство

Производитель должен применять систему качества, утвержденную для проектирования, производства, окончательной проверки и испытания данной продукции, как указано в пункте 3, и подлежащую надзору, указанному в пункте 4.

3. Система обеспечения качества

(1) Производитель подает в выбранный им нотифицированный орган заявление об оценке своей системы качества для соответствующего изделия.

Заявление должно содержать:

(a) название и адрес производителя, а при подаче заявления уполномоченным представителем – его название и адрес;

(b) техническую документацию на каждый тип подлежащей производству продукции, содержащую, при необходимости, элементы, предусмотренные в части 10;

(c) документацию, касающуюся системы качества;

(d) письменную декларацию с указанием того, что аналогичное заявление не было подано в другой нотифицированный орган.

(2) Система качества обеспечивает соответствие изделия требованиям, установленным в Положении.

Все принятые производителем элементы, требования и распоряжения систематически и упорядоченно документируются в форме письменных политик, процедур и инструкций. Документация по системе качества должна давать возможность последовательного толкования программ, планов, руководств и учетных документов по качеству.

Документация должна содержать в особенности соответствующее описание:

(a) целей в вопросах качества и организационной структуры, обязанностей и функций руководящих лиц в отношении проектирования и качества продукции;

(b) технических спецификаций по проектированию, в том числе стандартов, которые будут применяться, и, если соответствующие гармонизированные стандарты

будут применяться не в полном объеме – средств, которые будут использоваться для гарантирования выполнения требований из Положения;

(c) приемов контроля и проверки проектирования, систематических процессов и мероприятий, которые будут использоваться в случае проектирования изделий, относящихся к данному типу продукции;

(d) приемов производства, контроля качества и обеспечения надлежащего качества, систематических процессов и мероприятий, которые будут использоваться;

(e) осмотров и испытаний, которые будут проводиться до, в ходе и после производства, и частоты их проведения;

(f) учетных документов по качеству, таких как инспекционные отчеты и данные проведенных испытаний, данные эталонирования, отчеты о квалификациях и аттестациях задействованного персонала и т. д.;

(g) средств, с помощью которых осуществляется мониторинг выполнения запланированного проекта и изделия необходимого качества и эффективного функционирования системы качества.

(3) Нотифицированный орган оценивает систему качества для определения ее соответствия требованиям, предусмотренным в подпункте (2) пункта 3.

Это предполагает выполнение данных требований в отношении элементов системы качества, которые соответствуют применяемым спецификациям соответствующего гармонизированного стандарта.

Аудиторская группа располагает опытом в области систем менеджмента качества и имеет в своем составе как минимум одного участника с опытом оценщика в сфере соответствующего изделия и технологии данного изделия, знающего применяемые требования настоящего Положения. Аудит включает оценочный визит в помещения производителя. Аудиторская группа анализирует техническую документацию, указанную в букве (b) подпункта (1) пункта 3, для проверки способности производителя определить применяемые требования из настоящего Положения и провести необходимые осмотры с целью обеспечения соответствия изделия данным требованиям.

Решение доводится до сведения производителя или его уполномоченного представителя.

Такое уведомление должно содержать выводы аудита и мотивированное решение об оценке.

(4) Производитель обязуется выполнять обязанности, возлагаемые на него согласно утвержденной системе качества, и поступать таким образом, чтобы она сохраняла свое соответствие и эффективность.

Производитель информирует нотифицированный орган, утвердивший систему

качества, о любом намерении изменить систему качества.

(5) Нотифицированный орган оценивает предлагаемые изменения и решает, будет ли измененная система качества отвечать в дальнейшем требованиям, указанным в подпункте (2) пункта 3, или необходима переоценка.

Нотифицированный орган сообщает производителю о принятом им решении. Уведомление содержит выводы рассмотрения и мотивированное решение об оценке.

4. Надзор под ответственностью нотифицированного органа

(1) Цель надзора состоит в обеспечении правильного выполнения производителем обязанностей, возлагаемых на него согласно утвержденной системе качества.

(2) Производитель разрешает доступ нотифицированного органа в целях оценки в проектные, производственные, инспекционные, испытательные и складские помещения и предоставляет ему любую необходимую информацию, главным образом:

(a) документацию по системе качества;

(b) учетные документы по качеству, такие как документы, предусмотренные в той части системы качества, которая относится к проектированию, например, результаты анализов, расчетов, испытаний и т. д.;

(c) учетные документы по качеству, предусмотренные в той части системы качества, которая относится к производству, такие как отчеты о проверке и данные об испытаниях, данные эталонирования, отчеты о квалификации персонала и т. д.

(3) Нотифицированный орган проводит периодические аудиторские проверки, чтобы удостовериться в том, что производитель поддерживает и применяет систему качества, и предоставляет производителю заключение аудита.

(4) В то же время нотифицированный орган может совершать неожиданные визиты в офис производителя. Во время таких визитов нотифицированный орган может, при необходимости, провести или распорядиться о проведении испытаний UA или UAS в целях проверки надлежащего функционирования системы качества. Он предоставляет производителю отчет о визите и, если проводились испытания, отчет об испытаниях.

5. Маркировка соответствия и декларация о соответствии

(1) Производитель наносит маркировку соответствия и, при необходимости, этикетку, идентифицирующую категорию UAS, в соответствии с требованиями, установленными в Положении, и, под ответственностью нотифицированного органа, указанного в подпункте (1) пункта 3 настоящей части, идентификационный номер последнего на каждое отдельное изделие, которое соответствует применяемым требованиям из Положения.

(2) Производитель составляет письменную декларацию о соответствии на

каждый тип изделия и хранит ее для предоставления национальным органам в течение 10 лет после размещения изделия на рынке. В декларации о соответствии указывается тип изделия, на который она была составлена.

Копия декларации о соответствии предоставляется, по запросу, соответствующим органам.

6. Производитель хранит для предоставления национальным органам в течение 10 лет после размещения изделия на рынке:

(1) техническую документацию, указанную в подпункте (1) пункта 3;

(2) документацию по системе качества, указанную в подпункте (1) пункта 3;

(3) изменение, указанное в подпункте (5) пункта 3, в той форме, в которой оно было утверждено;

(4) решения и отчеты нотифицированного органа, указанные в подпункте (5) пункта 3 и в подпунктах (3) и (4) пункта 4.

7. Каждый нотифицированный орган информирует свой нотифицирующий орган о выданных или отозванных утверждениях систем качества и, периодически или по запросу, предоставляет своему нотифицирующему органу список утверждений систем качества, которые были им отклонены, приостановлены или другим образом ограничены.

Каждый нотифицированный орган информирует остальные нотифицированные органы об утверждениях систем качества, которые были им отклонены, приостановлены или изъяты, и, по запросу, о выданных им утверждениях систем качества.

8. Уполномоченный представитель

Обязанности производителя, установленные в подпунктах (1) и (5) пункта 3 и в пунктах 5 и 6, могут выполняться уполномоченным представителем от его имени и под его ответственностью только при условии, что это указано в доверенности.

Часть X

Содержание технической документации

Производитель составляет техническую документацию. Документация должна обеспечивать возможность проведения оценки соответствия изделия применяемым требованиям.

Техническая документация должна содержать, при необходимости, как минимум следующие элементы:

1) полное описание изделия, в том числе:

(a) фотографии или иллюстрации, отражающие внешние характеристики, маркировки и внутреннюю конфигурацию;

(b) версии любого программного обеспечения или прошивки, участвующих в соблюдении требований, предусмотренных в настоящем Положении;

(c) инструкции производителя и инструкции по установке;

2) рабочий проект, производственные чертежи и схемы компонентов, подузлов, цепей и другие относящиеся к ним данные;

3. описания и разъяснения, необходимые для понимания этих чертежей и схем и функционирования изделия;

4) список гармонизированных стандартов, примененных полностью или частично, а в случаях неприменения соответствующих гармонизированных стандартов – описания технических решений, принятых для выполнения обязательных требований, предусмотренных в статье 4, в том числе список других соответствующих примененных технических спецификаций. В случае частично примененных гармонизированных стандартов техническая документация должна указывать, какие части были применены;

5) копию декларации о соответствии;

6) если был применен модуль оценки соответствия, указанный в части 8, – копию сертификата испытания типового образца и приложений к нему, так, как они были переданы соответствующим нотифицированным органом;

7) результаты проектных расчетов, проведенных осмотров и другие аналогичные важные элементы;

8) отчеты об испытаниях;

9) копии документов, которые были переданы производителем нотифицированному органу, в случае участия такого органа;

10) обосновывающие документы, показывающие соответствие принятых проектных технических решений. В этих обосновывающих документах должен быть указан любой использованный документ, главным образом в случае, когда не были применены или были применены не полностью гармонизированные стандарты и/или соответствующие технические спецификации. Обосновывающие документы содержат, при необходимости, результаты испытаний, проведенных соответствующей лабораторией производителя или другой испытательной лабораторией от имени производителя и под его ответственностью;

11) адреса мест производства и хранения.

Часть XI

Декларация о соответствии

1. Изделие (тип, партия или серийный номер).

2. Название и адрес производителя или его уполномоченного представителя.

3. Настоящая декларация о соответствии составлена под личную ответственность производителя [в случае комплекта принадлежностей производитель комплекта может уточнить, что сертификаты основаны на сертификате UAS, для которой обеспечивается преобразование данного комплекта].

4. Объект декларации [идентификация изделия для возможности прослеживаемости; может включать цветную фотографию достаточно большого разрешения, при необходимости, для идентификации изделий; в случае комплекта принадлежностей уточнить тип UAS, для которого обеспечивается преобразование данного комплекта].

5. Вышеописанный объект декларации относится к классу … [уточнить для UAS номер класса согласно определению, данному в частях 1–5, 16 и 17 настоящего приложения; в случае комплекта принадлежностей уточнить класс, в который переводится UAS].

6. Гарантированный уровень звуковой мощности для данного оборудования UAS составляет … дБ (A) [только для классов UAS 1 – 3 без фиксированного крыла].

7. Вышеописанный объект декларации соответствует применяемому законодательству:

- [указать ссылку на настоящее Положение и приложение, применяемое к классу изделия];

- при необходимости, другие уместные документы.

8. Ссылки на применяемые гармонизированные стандарты или ссылки на остальные технические спецификации, в связи с которыми заявляется о соответствии. Ссылки должны быть указаны вместе с идентификационными номерами и с их версией, а также с датой опубликования, при необходимости.

9. При необходимости, нотифицированный орган … [название, номер] … провел [описание меры вмешательства] … и выдал сертификат испытания типового образца.

10. При необходимости, описание принадлежностей и компонентов, включая программное обеспечение, которые позволяют беспилотному воздушному судну или беспилотной авиационной системе функционировать предусмотренным образом и на которые выдается декларация о соответствии.

11. Дополнительные сведения:

Подписано за и от имени: …

[место и дата выдачи]:

[фамилия, должность] [подпись]:

Часть XII

Упрощенная декларация о соответствии

Упрощенная декларация о соответствии содержит:

- [Название производителя] заявляет, что UAS [идентификация UAS: тип или серийный номер] относится к классу … [для UAS указать номер класса изделия, как определено в частях 1–5, 16 или 17 настоящего приложения; в случае комплекта принадлежностей указать класс, в который переводится UAS] и имеет гарантированный уровень звуковой мощности … дБ(A) [только для UAS без фиксированного крыла классов 1, 2, 3, 5 и 6]

- и соответствует Положению … [список всех регламентов, которым соответствует изделие].

- Декларация о соответствии доступна в полном объеме по адресу: [официальная веб-страница].

Часть XIII

Код испытания на шум

Настоящая часть устанавливает методы измерения авиационного шума, которые должны применяться для определения измеряемых уровней звуковой мощности по шкале A классов UA 1, 2, 3, 5 и 6.

Настоящая часть устанавливает основной стандарт по уровню шума, а также подробный код испытания для измерения уровня звукового давления на измеряемую площадь вокруг источника и для расчета создаваемого источником уровня звуковой мощности.

1. ОСНОВНОЙ СТАНДАРТ ПО УРОВНЯМ ШУМА

Для определения уровня звуковой мощности UA по шкале A, LWA, используется основной стандарт EN ISO 3744:2010 по уровням шума, при условии следующих дополнений:

2. УСЛОВИЯ УСТАНОВКИ И МОНТАЖА

Зона испытания:

UA находится в стационарном полете над звукоотражающей поверхностью (акустически твердой). UA расположено на достаточном расстоянии от любой звукоотражающей стены, или звукоотражающего потолка, или от любого звукоотражающего объекта, так чтобы выполнялись требования приложения A к ISO 3744: 2010 в отношении измерительной поверхности.

Поверхность измерения звука и микрофонная сеть:

UA должно быть полностью заключено в полусферической измерительной поверхности в соответствии с пунктом 7.2.3 EN ISO 3744: 2010.

Количество и положение микрофонов определены в приложении F к EN ISO 3744: 2010.

Начало измерительной поверхности должно находиться в точке O, расположенной в плоскости земли прямо под UA.

3. УСЛОВИЯ РАБОТЫ ВО ВРЕМЯ ИСПЫТАНИЯ

Испытания на шум проводятся при работе роторов UA на скорости, соответствующей стационарному полету UA с МТОМ.

Если UA размещается на рынке с принадлежностями, которые могут быть на нем установлены, UA проходит испытания с данными принадлежностями и без них, во всех своих возможных конфигурациях.

4. РАСЧЕТ СРЕДНЕГО ПО ВРЕМЕНИ УРОВНЯ ЗВУКО-ВОГО ДАВЛЕНИЯ НА ПОВЕРХНОСТИ

Средний по времени уровень звукового давления на поверхности по шкале A определяется как минимум три раза для каждой конфигурации UA. Если разница хотя бы между двумя из установленных значений не превышает 1 дБ, другие измерения не требуются. В противном случае измерения продолжаются до тех пор, пока получаются два значения, разница между которыми не превышает 1 дБ. Средний по времени уровень звукового давления на поверхности, используемый при расчете уровня звуковой мощности одной конфигурации UA – это среднее арифметическое двух наибольших значений, разница между которыми не превышает 1 дБ.

5. СООБЩАЕМАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Отчет должен содержать технические данные, необходимые для идентификации испытуемого источника, а также код испытания на шум и акустические данные. Уровень звукового давления на поверхности по шкале A, подлежащий включению в отчет, – это наибольшее значение разных конфигураций испытуемых UA, округленное к ближайшему целому числу (дроби до 0,5 округляются в меньшую сторону, а дроби, равные 0,5 или более, округляются в большую сторону).

Часть XIV

Указание гарантированного уровня

звуковой мощности

Маркировка, которая указывает на гарантированный уровень звуковой мощности, должна содержать единое значение гарантированного уровня звуковой мощности, выраженное в дБ, знак LWA и пиктограмму следующей формы:



Если маркировка увеличена или уменьшена в зависимости от размеров оборудования, следует соблюдать пропорции, указанные на приведенном выше рисунке. Однако вертикальный размер маркировки должен быть, по возможности, не менее 20 мм.

Часть XV

Максимальный уровень звуковой мощности

по классу UA (в том числе в переходные периоды)

Класс UA	МТОМ *m* в граммах	Максимальный уровень звуковой мощности *LWA* в дБ		
		с даты вступления в силу	через 2 года с даты вступления в силу	через 4 года с даты вступления в силу
C1	$250 \leq m < 900$	85	83	81
C2	$900 \leq m < 4000$	$85 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$	$83 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$	$81 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$

где «lg» – логарифм по основанию 10.

Часть XVI

Требования, применяемые к беспилотной авиационной

системе класса C5 и принадлежностям к C5

UAS C5 содержит следующую идентифицирующую класс этикетку, нанесенную на UA:



UAS C5 должна соответствовать требованиям, определенным в части 4, за исключением тех, которые определены в пунктах (2) и (10) части 4.

Кроме того, она должна отвечать следующим требованиям:

1) являться воздушным судном, иным чем воздушное судно с фиксированным крылом, за исключением привязного;

2) если она оснащена функцией геобдительности – отвечать требованиям пункта 10 части 4;

3) во время полета предоставлять дистанционному пилоту четкую и краткую информацию о высоте UA над поверхностью или над точкой взлета;

4) за исключением привязного UA, должен быть обеспечен режимом работы на малой скорости, который может дистанционно выбираться пилотом и который ограничивает скорость относительно земли максимум до 5 м/с;

5) за исключением привязного UA, предоставлять дистанционному пилоту средство для прекращения полета UA, которое:

(a) должно быть надежным, предсказуемым и независимым от автоматической системы контроля полета и от системы управления; требования применяются также к активации данного средства;

(b) должно заставлять UA снижаться и препятствовать его горизонтальному передвижению с помощью двигателя; и

(c) должно включать средства снижения динамики UA при ударном воздействии;

6) за исключением привязного UA, предоставлять дистанционному пилоту средства для постоянного мониторинга качества связи по управлению и контролю и для получения предупреждения при возникновении вероятности потери связи или такой степени ее нарушения, которая срывает безопасное выполнение операции, а также другого предупреждения в случае потери связи; и

7) кроме того, в отношении информации, указанной в подпункте (a) пункта (15) части 4, – содержать в инструкции производителя описание средства для прекращения полета, предусмотренного в пункте 5;

8) UAS C5 может состоять из UAS C3, оснащенной комплектом принадлежностей, который обеспечивает преобразование UAS C3 в UAS C5. В таком случае этикетка класса C5 должна быть нанесена на все принадлежности.

Комплект принадлежностей может обеспечить только преобразование UAS C3, которая соответствует требованиям пункта 1 и оснащена необходимыми интерфейсами для принадлежностей.

Комплект принадлежностей не должен включать изменения программного обеспечения UAS C3.

Комплект принадлежностей должен быть спроектирован, а каждая принадлежность должна быть идентифицирована таким образом, чтобы обеспечить полную и правильную установку на UAS C3 эксплуатантом UAS на основе инструкций, предоставленных производителем комплекта принадлежностей.

Комплект принадлежностей может быть размещен на рынке независимо от UAS C3, преобразование которых он обеспечивает. В этом случае производитель комплекта принадлежностей должен разместить на рынке один комплект для преобразования, который:

1) не должен влиять на соответствие UAS C3 требованиям части 4;

2) должен обеспечивать соответствие UAS, оснащенной комплектом

принадлежностей, всем дополнительным требованиям, определенным в настоящей части, за исключением вышеизложенного пункта 3; и

3) должен сопровождаться инструкциями производителя, содержащими:

(i) список всех UAS C3, с которыми совместим комплект; и

(ii) инструкции по установке и эксплуатации комплекта принадлежностей.

Часть XVII

Требования, применяемые к беспилотной

авиационной системе класса C6

UAS C6 содержит следующую идентифицирующую класс этикетку, нанесенную на UA:



UAS C6 должна соответствовать требованиям, определенным в части 4, за исключением тех, которые определены в пунктах 2, 7 и 10.

В то же время она должна отвечать следующим требованиям:

1) иметь максимальную скорость относительно земли во время горизонтального полета не более 50 м/с;

2) при оснащении функцией геобдительности соответствовать требованиям пункта (10) части 4;

3) во время полета предоставлять дистанционному пилоту четкую и краткую информацию о географическом положении UA, о его скорости и высоте над поверхностью или над точкой взлета;

4) предоставлять средства для предотвращения нарушения UA горизонтальных и вертикальных границ программируемого эксплуатационного участка;

5) предоставлять дистанционному пилоту средство для прекращения полета UA, которое:

(a) должно быть надежным, предсказуемым и независимым от автоматической системы контроля полета и от системы управления и не зависеть от средств предотвращения нарушения UA горизонтальных и вертикальных границ программируемого эксплуатационного участка, как предусмотрено в пункте 4; требования применяются также к активации данного средства; и

(b) должно заставить UA снизиться и препятствовать его горизонтальному передвижению с помощью двигателя;

6) предоставлять средства для программирования траектории UA;

7) предоставлять дистанционному пилоту средство для постоянного мониторинга качества связи по управлению и контролю и для получения предупреждения при возникновении вероятности потери связи или такой степени нарушения, которая срывает безопасное выполнение операции, а также другого предупреждения в случае потери связи; и

8) дополнительно к информации, представленной в подпункте (a) пункта 14 части 4, содержать в инструкциях производителя:

(a) описание средства для прекращения полета, предусмотренного в пункте 5;

(b) описание средств для предотвращения нарушения UA горизонтальных и вертикальных границ программируемого эксплуатационного участка и меры резервного участка, необходимого в качестве пространства для погрешности в оценке положения, времени реагирования и размаха корректирующего маневра; и

(c) максимально вероятного расстояния полета UA после включения средства для прекращения полета, определенного в пункте 5, которое должно быть принято во внимание эксплуатантом UAS при определении марж наземного риска.