

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/947 AL COMISIEI**din 24 mai 2019****privind normele și procedurile de operare a aeronavelor fără pilot la bord****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 216/2008 și (CE) nr. 552/2004 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului ⁽¹⁾, în special articolul 57,

întrucât:

- (1) Aeronavele fără pilot la bord, indiferent de masa lor, pot opera în același spațiu aerian al cerului unic european ca aeronavele cu pilot la bord, fie ele avioane sau elicoptere.
- (2) Ca și în cazul activităților de aviație cu pilot la bord, în cazul operatorilor, inclusiv al piloților la distanță, de aeronave fără pilot la bord și de sisteme de aeronave fără pilot la bord (*Unmanned Aircraft System – UAS*), precum și în cazul operațiunilor acestor aeronave fără pilot la bord și ale sistemelor de aeronave fără pilot la bord ar trebui să se aplice o punere în aplicare uniformă a normelor și a procedurilor, precum și o respectare uniformă a acestora.
- (3) Date fiind caracteristicile specifice ale operațiunilor UAS, acestea ar trebui să fie la fel de sigure ca cele din sectorul aviației cu pilot la bord.
- (4) Tehnologiile pentru aeronavele fără pilot la bord permit o gamă largă de operațiuni posibile. Pentru a se asigura siguranța persoanelor de la sol și a altor utilizatori ai spațiului aerian în timpul operațiunilor aeronavelor fără pilot la bord, ar trebui stabilite cerințe referitoare la navigabilitate, la organizații, la persoanele implicate în operarea UAS și în operațiunile cu aeronave fără pilot la bord.
- (5) Normele și procedurile aplicabile operațiunilor UAS ar trebui să fie proporționale cu natura și riscul operațiunii sau activității respective și ar trebui să fie adaptate la caracteristicile operaționale ale aeronavei fără pilot la bord în cauză și la caracteristicile zonei de operare, de exemplu densitatea populației, caracteristicile terenului și prezența clădirilor.
- (6) Ar trebui folosite criterii legate de nivelul de risc, dar și alte criterii pentru a stabili trei categorii de operațiuni, și anume „deschise”, „specifice” și „certificate”.
- (7) Operațiunilor UAS ar trebui să li se aplice cerințe proporționale de diminuare a riscurilor în funcție de nivelul de risc implicat, de caracteristicile operaționale ale aeronavei fără pilot la bord în cauză și de caracteristicile zonei de operare.
- (8) Operațiunile din categoria „deschise”, în care ar trebui încadrate operațiunile care prezintă cele mai mici riscuri, nu ar trebui să necesite UAS care fac obiectul unor proceduri standard de verificare a conformității în domeniul aeronautic, ci ar trebui să se desfășoare cu utilizarea claselor UAS definite în Regulamentul delegat (UE) 2019/945 al Comisiei ⁽²⁾.
- (9) Operațiunile din categoria „specifice” ar trebui să includă alte tipuri de operațiuni care prezintă un risc mai ridicat și pentru care ar trebui efectuată o evaluare aprofundată a riscurilor pentru a se indica cerințele necesare pentru ca operațiunea să se deruleze în siguranță.

⁽¹⁾ JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul delegat (UE) 2019/945 al Comisiei din 12 martie 2019 privind sistemele de aeronave fără pilot la bord și operatorii de sisteme de aeronave fără pilot la bord din țări terțe (a se vedea pagina 1 din prezentul Jurnal Oficial)

- (10) Ar trebui să existe un sistem de declarare de către operator pentru a se înlesni punerea în aplicare a prezentului regulament în cazul operațiunilor cu risc scăzut derulate în categoria „specifice” pentru care s-a definit un scenariu standard cu măsuri detaliate de diminuare a riscurilor.
- (11) În principiu, operațiunile din categoria „certificate” ar trebui să fie supuse unor norme referitoare la certificarea operatorului și la licențele piloților la distanță, în plus față de cele referitoare la certificarea aeronavei în temeiul Regulamentului delegat (UE) 2019/945.
- (12) Certificatul eliberat de autoritățile competente pentru operarea unei aeronave fără pilot la bord, precum și pentru personal, inclusiv pentru piloții la distanță și pentru organizațiile implicate în aceste activități, care este obligatoriu pentru categoria „certificate”, ar putea fi, de asemenea, necesar pentru categoria „specifice” sau pentru aeronavele conforme cu Regulamentul delegat (UE) 2019/945.
- (13) Ar trebui să se stabilească norme și proceduri pentru dispunerea însemnelor și identificarea aeronavelor fără pilot la bord și pentru înregistrarea operatorilor de aeronave fără pilot la bord sau înmatricularea aeronavelor fără pilot la bord certificate.
- (14) Operatorii de aeronave fără pilot la bord ar trebui să fie înregistrați în cazul în care operează o aeronavă fără pilot la bord care, în caz de impact, poate imprima unei persoane o energie cinetică de peste 80 jouli sau a cărei operare prezintă riscuri la adresa vieții private, a protecției datelor cu caracter personal, a securității sau a mediului.
- (15) Studiile au demonstrat că aeronavele fără pilot la bord cu o masă la decolare mai mare sau egală cu 250 g prezintă riscuri la adresa securității și, prin urmare, operatorii UAS ai unor astfel de aeronave fără pilot la bord ar trebui să aibă obligația de a se înregistra atunci când operează respectivele aeronave în categoria „deschise”.
- (16) Având în vedere riscurile la adresa vieții private și a protecției datelor cu caracter personal, operatorii de aeronave fără pilot la bord ar trebui să fie înregistrați dacă operează o aeronavă fără pilot la bord echipată cu un senzor capabil să colecteze date cu caracter personal. Această prevedere nu ar trebui să se aplice însă aeronavelor fără pilot la bord care sunt considerate jucării în sensul Directivei 2009/48/CE al Parlamentului European și al Consiliului privind siguranța jucăriilor⁽³⁾.
- (17) Informațiile referitoare la înmatricularea aeronavelor fără pilot la bord certificate și la înregistrarea operatorilor de aeronave fără pilot la bord care fac obiectul unei cerințe de înmatriculare sau de înregistrare ar trebui să fie stocate în sisteme naționale de înmatriculare sau de înregistrare digitale, armonizate și interoperabile, care să permită autorităților competente accesul la respectivele informații și schimbul de astfel de informații. Mecanismele de asigurare a interoperabilității registrelor naționale prevăzute în prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere normelor aplicabile viitorului registru menționat la articolul 74 din Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (18) În conformitate cu articolul 56 alineatul (8) din Regulamentul (UE) 2018/1139, prezentul regulament nu aduce atingere posibilității statelor membre de a stabili norme interne pentru a supune anumitor condiții operarea aeronavelor fără pilot la bord din motive care nu se încadrează în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2018/1139, inclusiv siguranța publică sau protecția vieții private și a datelor cu caracter personal în conformitate cu legislația Uniunii.
- (19) Sistemele naționale de înmatriculare sau de înregistrare ar trebui să respecte legislația aplicabilă la nivelul Uniunii și la nivel național în ceea ce privește viața privată și prelucrarea datelor cu caracter personal, iar informațiile stocate în aceste sisteme de înmatriculare sau de înregistrare ar trebui să fie ușor accesibile⁽⁴⁾.
- (20) Operatorii și piloții la distanță ai UAS ar trebui să se asigure că dețin informațiile corespunzătoare cu privire la normele Uniunii și normele naționale aplicabile în cazul operațiunilor avute în vedere, în special în ceea ce privește siguranța, respectarea vieții private, protecția datelor, răspunderea, asigurările, securitatea și protecția mediului înconjurător.
- (21) Unele zone, cum ar fi spitalele, adunările de persoane, instalațiile și structurile de tipul unităților penitenciare sau al uzinelor, clădirile autorităților guvernamentale de nivel înalt și foarte înalt, zonele de conservare a naturii sau anumite elemente ale infrastructurii de transport, pot fi deosebit de sensibile la unele tipuri de operațiuni UAS sau la totalitatea acestora. Ar trebui să nu se aducă atingere posibilității statelor membre de a stabili norme interne pentru a supune anumitor condiții operarea aeronavelor fără pilot la bord din motive care nu se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament, inclusiv protecția mediului înconjurător, siguranța publică sau protecția vieții private și a datelor cu caracter personal în conformitate cu legislația Uniunii.

⁽³⁾ Directiva 2009/48/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 iunie 2009 privind siguranța jucăriilor (JO L 170, 30.6.2009, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

- (22) Zgomotul și emisiile aeronavelor fără pilot la bord ar trebui reduse cât mai mult posibil, ținând seama de condițiile de operare și de diferitele caracteristici specifice ale fiecărui stat membru, cum ar fi densitatea populației, atunci când zgomotul și emisiile reprezintă un motiv de îngrijorare. Pentru a înlesni acceptarea de către societate a operațiunilor UAS, Regulamentul delegat (UE) 2019/945 include un nivel maxim al zgomotului pentru aeronavele fără pilot la bord operate în apropierea oamenilor în categoria „deschise”. Pentru categoria „specifice”, operatorul are obligația de a elabora îndrumări pentru piloții săi la distanță, astfel încât toate operațiunile de zbor să fie efectuate într-un mod care să reducă la minimum neplăcerile cauzate oamenilor și animalelor.
- (23) Certificatele naționale actuale ar trebui să fie adaptate la certificatele care respectă cerințele prezentului regulament.
- (24) Pentru a se asigura punerea în aplicare corespunzătoare a prezentului regulament, ar trebui stabilite măsuri tranzitorii adecvate. Mai exact, statele membre și părțile interesate ar trebui să dispună de suficient timp pentru a-și adapta procedurile la noul cadru de reglementare înainte ca prezentul regulament să înceapă să se aplice.
- (25) Ar trebui ca noul cadru de reglementare pentru operațiunile UAS să nu aducă atingere obligațiilor aplicabile în materie de mediu și de protecție a naturii care decurg din legislația națională sau din legislația Uniunii.
- (26) Deși sistemul „U-space”, care include infrastructura, serviciile și procedurile necesare pentru a garanta siguranța operațiunilor UAS și care sprijină integrarea acestora în sistemul aviatic, este în curs de dezvoltare, prezentul regulament ar trebui să includă deja cerințe pentru punerea în aplicare a trei dintre fundamentele sistemului U-space, și anume înmatricularea și înregistrarea, geovigilența și identificarea la distanță, care vor trebui apoi definitivitate.
- (27) Întrucât aeromodelele sunt considerate UAS și având în vedere nivelul bun de siguranță demonstrat de operațiunile cu aeromodele derulate în cadrul cluburilor și al asociațiilor, ar trebui să se facă o tranziție fără probleme de la diferitele sisteme naționale la noul cadru de reglementare al Uniunii, astfel încât cluburile și asociațiile de aeromodelism să poată continua să funcționeze ca în prezent, precum și pentru a se lua în considerare cele mai bune practici existente în statele membre.
- (28) În plus, având în vedere nivelul bun de siguranță atins de aeronavele din clasa C4, după cum se prevede în anexa la prezentul regulament, ar trebui să se permită ca operațiunile cu risc scăzut ale acestor aeronave să fie efectuate în categoria „deschise”. Astfel de aeronave, utilizate adesea de operatorii de aeromodele, sunt comparativ mai simple decât alte clase de aeronave fără pilot la bord și, prin urmare, nu ar trebui să facă obiectul unor cerințe tehnice disproporționate.
- (29) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în conformitate cu articolul 127 din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiectul

Prezentul regulament stabilește dispoziții detaliate pentru operarea sistemelor de aeronave fără pilot la bord, precum și pentru personalul, inclusiv pentru piloții la distanță, și pentru organizațiile implicate în respectivele operațiuni.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1139.

Se aplică, de asemenea, următoarele definiții:

1. „sistem de aeronavă fără pilot la bord” (UAS) înseamnă o aeronavă fără pilot la bord și echipamentul cu care este comandată de la distanță;
2. „operator de sisteme de aeronave fără pilot la bord” („operator UAS”) înseamnă orice persoană fizică sau juridică care operează sau intenționează să opereze unul sau mai multe UAS;
3. „mulțimi” înseamnă adunări în care persoanele nu se pot dispersa din cauza densității populației prezente;

4. „zonă geografică UAS” înseamnă o porțiune de spațiu aerian stabilită de autoritatea competentă care facilitează, restricționează sau exclude operațiunile UAS pentru a combate riscurile legate de siguranță, viața privată, protecția datelor cu caracter personal, securitate sau mediu asociate operațiunilor UAS;
5. „robustețe” înseamnă proprietatea măsurilor de diminuare a riscurilor rezultată din combinația dintre câștigul în materie de siguranță oferit de măsurile de diminuare a riscurilor și nivelul de asigurare și de integritate că respectivul câștig în materie de siguranță este obținut;
6. „scenariu standard” înseamnă un tip de operațiune cu UAS din categoria „specifice”, astfel cum este definit în apendicele 1 la anexă, pentru care s-a identificat o listă precisă de măsuri de diminuare a riscurilor, în așa fel încât autoritatea competentă să poată considera satisfăcătoare declarațiile în care operatorii declară că vor aplica măsurile de diminuare a riscurilor atunci când execută acest tip de operațiune;
7. „operațiune în raza vizuală” (*Visual Line of Sight Operation – VLOS*) înseamnă un tip de operațiune UAS în care pilotul la distanță este capabil să mențină în mod nemijlocit contactul vizual continuu cu aeronava fără pilot la bord și care permite pilotului la distanță să controleze traiectoria de zbor a aeronavei fără pilot la bord în raport cu alte aeronave, persoane și obstacole pentru evitarea coliziunilor;
8. „operațiune în afara razei vizuale” (*Beyond Visual Line of Sight Operation – BVLOS*) înseamnă un tip de operațiune UAS care nu se efectuează în VLOS;
9. „certificat de operator UAS ușor” (*Light UAS Operator Certificate – LUC*) înseamnă un certificat eliberat unui operator UAS de către o autoritate competentă, astfel cum se prevede în partea C din anexă;
10. „club sau asociație de aeromodelism” înseamnă o organizație stabilită în mod legal într-un stat membru cu scopul de a desfășura zboruri de agrement, demonstrații aeriene, activități sportive sau activități competiționale cu ajutorul UAS;
11. „mărfuri periculoase” înseamnă articole sau substanțe care pot prezenta un risc pentru sănătate, siguranță, bunuri sau mediu în cazul unui incident sau accident și pe care le transportă aeronavele fără pilot la bord drept sarcină utilă, printre care se numără îndeosebi:
 - (a) explozivii (pericol de explozie în masă, pericol de detonare sau de proiectare, pericol minor de explozie, pericol major de incendiu, agenți de detonare, explozibili extrem de inerți);
 - (b) gazele (gaz inflamabil, gaz neinflamabil, gaz otrăvitor, oxigen, pericol de inhalare);
 - (c) lichidele inflamabile (lichide inflamabile; combustibil, păcură, benzină);
 - (d) substanțele solide inflamabile (substanțe solide inflamabile, substanțe solide combustibile spontan, periculoase în contact cu apa);
 - (e) agenții oxidanți și peroxizii organici;
 - (f) substanțele toxice și infecțioase (otrăvă, pericol biologic);
 - (g) substanțele radioactive;
 - (h) substanțele corozive;
12. „sarcină utilă” înseamnă orice instrument, mecanism, echipament, piesă, aparat, dispozitiv auxiliar sau accesoriu, inclusiv echipamentele de comunicații, care este instalat în aeronavă sau atașat la aceasta, fără să fie utilizat sau destinat utilizării pentru operarea sau comanda unei aeronave în zbor și fără să facă parte din corpul aeronavei, din motor sau din elice;
13. „identificare directă la distanță” înseamnă un sistem care asigură difuzarea locală a informațiilor despre o aeronavă fără pilot la bord aflată în operare, inclusiv a însemnelor aeronavei fără pilot la bord, astfel încât respectivele informații să poată fi obținute fără acces fizic la aeronava fără pilot la bord;
14. „mod «urmărire»” înseamnă un mod de operare a unui UAS în care aeronava fără pilot la bord îl urmează în mod constant pe pilotul la distanță pe o rază predeterminată;
15. „geovigilență” înseamnă o funcție care, pe baza datelor furnizate de statele membre, detectează o posibilă încălcare a limitărilor spațiului aerian și avertizează piloții la distanță astfel încât aceștia să poată lua măsuri prompte și eficiente pentru a preveni încălcarea respectivă;
16. „UAS de construcție privată” înseamnă un UAS asamblat sau fabricat pentru uzul propriu al constructorului, cu excepția UAS asamblate din seturi de piese introduse pe piață ca kit individual gata de asamblare;
17. „operațiune autonomă” înseamnă o operațiune în cursul căreia o aeronavă fără pilot la bord operează fără ca pilotul la distanță să poată interveni;
18. „persoane neimplicate” înseamnă persoanele care nu participă la operațiunea UAS sau care nu cunosc instrucțiunile și măsurile de securitate dispuse de operatorul UAS;
19. „punere la dispoziție pe piață” înseamnă orice furnizare a unui produs spre distribuție, consum sau utilizare pe piața Uniunii în cursul unei activități comerciale, fie contra cost, fie gratuit;

20. „introducere pe piață” înseamnă prima punere la dispoziție a unui produs pe piața Uniunii;
21. „suprafață controlată la sol” înseamnă suprafața de la sol în care este operat UAS și în cadrul căreia operatorul UAS poate asigura prezența doar a persoanelor implicate;
22. „masă maximă la decolare” („MTOM”) înseamnă masa totală a aeronavei fără pilot la bord, inclusiv sarcina utilă și combustibilul, astfel cum este definită de producător sau de constructor, la care poate fi operată aeronava fără pilot la bord;
23. „planor fără pilot la bord” înseamnă o aeronavă fără pilot la bord care este susținută în zbor de reacția dinamică a aerului asupra suprafețelor portante fixe și al cărei zbor liber nu depinde de un motor. Planorul fără pilot la bord poate fi echipat cu un motor care se folosește în caz de urgență.

Articolul 3

Categoriile de operațiuni UAS

Operațiunile UAS se efectuează în categoriile „deschise”, „specifice” sau „certificate”, definite la articolele 4, 5 și, respectiv, 6, sub rezerva următoarelor condiții:

- (a) operațiunile UAS din categoria „deschise” nu necesită o autorizație de operare prealabilă și nici o declarație operațională din partea operatorului UAS înainte ca operațiunea să aibă loc;
- (b) operațiunile UAS din categoria „specifice” necesită o autorizație de operare eliberată de autoritatea competentă în temeiul articolului 12 sau o autorizație obținută în conformitate cu articolul 16 sau, în condițiile definite la articolul 5 alineatul (5), o declarație care trebuie întocmită de un operator UAS;
- (c) operațiunile UAS din categoria „certificate” necesită certificarea UAS în temeiul Regulamentului delegat (UE) 2019/945, precum și certificarea operatorului și, după caz, deținerea de către pilotul la distanță a unei licențe.

Articolul 4

Operațiuni UAS din categoria „deschise”

- (1) Operațiunile sunt clasificate drept operațiuni UAS din categoria „deschise” numai în cazul în care se îndeplinesc următoarele cerințe:
 - (a) UAS se încadrează într-una dintre clasele stabilite în Regulamentul delegat (UE) 2019/945, este de construcție privată sau îndeplinește condițiile definite la articolul 20;
 - (b) aeronava fără pilot la bord are o masă maximă la decolare mai mică de 25 kg;
 - (c) pilotul la distanță se asigură că aeronava fără pilot la bord păstrează o distanță de siguranță față de oameni și că nu zboară pe deasupra mulțimilor;
 - (d) pilotul la distanță menține aeronava fără pilot la bord în permanență în VLOS, cu excepția cazului în care zboară în modul „urmărire” sau în care se utilizează un observator de aeronave fără pilot la bord, astfel cum se precizează în partea A din anexă;
 - (e) în timpul zborului, aeronava fără pilot la bord este menținută la maximum 120 de metri față de cel mai apropiat punct al suprafeței pământului, cu excepția cazului în care survolează un obstacol, astfel cum se precizează în partea A din anexă;
 - (f) în timpul zborului, aeronava fără pilot la bord nu transportă mărfuri periculoase și nu lansează niciun material.
- (2) Operațiunile UAS din categoria „deschise” se împart în trei subcategorii în conformitate cu cerințele stabilite în partea A din anexă.

Articolul 5

Operațiuni UAS din categoria „specifice”

- (1) În cazul în care nu este îndeplinită una dintre cerințele prevăzute la articolul 4 sau în partea A din anexă, un operator UAS este obligat să obțină o autorizație de operare în temeiul articolului 12 de la autoritatea competentă din statul membru în care este înregistrat.
- (2) Atunci când solicită unei autorități competente o autorizație de operare în temeiul articolului 12, operatorul efectuează o evaluare a riscurilor în conformitate cu articolul 11 și o depune împreună cu cererea, alături de o serie de măsuri corespunzătoare de diminuare a riscurilor.
- (3) În conformitate cu punctul UAS.SPEC.040 prevăzut în partea B din anexă, autoritatea competentă eliberează o autorizație de operare în cazul în care consideră că riscurile operaționale sunt diminuate în mod corespunzător în conformitate cu articolul 12.

- (4) Autoritatea competentă precizează dacă autorizația de operare privește:
- (a) aprobarea unei singure operațiuni sau a unui număr de operațiuni cu indicarea momentului și/sau a locului (locurilor) efectuării acestora. Autorizația de operare include lista exactă asociată a măsurilor de diminuare a riscurilor;
 - (b) aprobarea unui LUC, în conformitate cu partea C din anexă.
- (5) În cazul în care operatorul UAS depune o declarație la autoritatea competentă din statul membru de înregistrare în conformitate cu punctul UAS.SPEC.020 prevăzut în partea B din anexă pentru o operațiune care urmează un scenariu standard, astfel cum este definit în apendicele 1 la anexa respectivă, nu este necesar ca operatorul UAS în cauză să obțină o autorizație de operare în conformitate cu alineatele (1)-(4) și se aplică procedura prevăzută la articolul 12 alineatul (5).
- (6) Nu este necesară deținerea unei autorizații de operare sau depunerea unei declarații în cazul:
- (a) operatorilor UAS care dețin un LUC cu privilegiile corespunzătoare în conformitate cu punctul UAS.LUC.060 din anexă;
 - (b) operațiunilor efectuate în cadrul cluburilor și asociațiilor de aeromodelism care au primit o autorizație în conformitate cu articolul 16.

Articolul 6

Operațiuni UAS din categoria „certificate”

- (1) Operațiunile sunt clasificate drept operațiuni UAS din categoria „certificate” numai în cazul în care se îndeplinesc următoarele cerințe:
- (a) UAS este certificat în temeiul articolului 40 alineatul (1) literele (a), (b) și (c) din Regulamentul delegat (UE) 2019/945 și
 - (b) operațiunea se desfășoară în oricare dintre următoarele condiții:
 - (i) deasupra mulțimilor;
 - (ii) presupune transportul de persoane;
 - (iii) presupune transportul de mărfuri periculoase, ceea ce poate genera un risc ridicat pentru terți în caz de accident.
- (2) În plus, operațiunile UAS sunt clasificate drept operațiuni UAS din categoria „certificate” în cazul în care autoritatea competentă, pe baza evaluării riscurilor prevăzute la articolul 11, consideră că riscul operațiunii nu poate fi redus în mod corespunzător fără certificarea UAS și a operatorului UAS și, după caz, fără ca pilotul la distanță să dețină o licență.

Articolul 7

Normele și procedurile de operare a UAS

- (1) Operațiunile UAS din categoria „deschise” respectă limitările operaționale stabilite în partea A din anexă.
- (2) Operațiunile UAS din categoria „specifice” respectă limitările operaționale stabilite în autorizația de operare menționată la articolul 12 sau în autorizația menționată la articolul 16 sau într-un scenariu standard definit în apendicele 1 la anexă, conform declarației operatorului UAS.

Prezentul alineat nu se aplică în cazul în care operatorul UAS deține un LUC cu privilegiile corespunzătoare.

Operațiunile UAS din categoria „specifice” fac obiectul cerințelor operaționale aplicabile prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei ⁽⁵⁾.

⁽⁵⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (JO L 281, 13.10.2012, p. 1).

(3) Operațiunile UAS din categoria „certificate” fac obiectul cerințelor operaționale aplicabile prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 și în Regulamentele (UE) nr. 965/2012 ⁽⁶⁾ și (UE) nr. 1332/2011 ⁽⁷⁾ ale Comisiei.

Articolul 8

Norme și proceduri în materie de competență a piloților la distanță

- (1) Piloții la distanță care operează UAS în categoria „deschise” respectă cerințele în materie de competență stabilite în partea A din anexă.
- (2) Piloții la distanță care operează UAS în categoria „specifice” respectă cerințele în materie de competență stabilite în autorizația de operare de către autoritatea competentă sau în scenariul standard definit în apendicele 1 la anexă sau astfel cum sunt definite în LUC și dispun de cel puțin următoarele competențe:
- (a) capacitatea de a aplica proceduri operaționale (proceduri normale și de urgență, planificarea zborurilor, inspecții înainte și după zbor);
 - (b) capacitatea de a gestiona comunicațiile aeronautice;
 - (c) gestionarea automatizării și a traiectoriei de zbor a aeronavei fără pilot la bord;
 - (d) capacități de lider, de lucru în echipă și de autogestionare;
 - (e) capacitatea de soluționare a problemelor și de a lua decizii;
 - (f) conștientizarea situației;
 - (g) gestionarea sarcinilor de lucru;
 - (h) coordonarea sau delegarea, după caz.
- (3) Piloții la distanță care efectuează operațiuni în cadrul unor cluburi sau asociații de aeromodelism respectă cerințele minime în materie de competență definite în autorizația acordată în conformitate cu articolul 16.

Articolul 9

Vârsta minimă a piloților la distanță

- (1) Vârsta minimă a piloților la distanță care operează un UAS în categoriile „deschise” și „specifice” este de 16 ani.
- (2) Nu se prevede o vârstă minimă a piloților la distanță:
- (a) atunci când operează, în subcategoria A1 specificată în partea A din anexa la prezentul regulament, un UAS din clasa C0 definit în partea 1 din anexa la Regulamentul delegat (UE) 2019/945 care este o jucărie în sensul Directivei 2009/48/CE;
 - (b) în cazul UAS de construcție privată cu o masă maximă la decolare mai mică de 250 g;
 - (c) atunci când efectuează operațiuni sub supravegherea directă a unui pilot la distanță care respectă articolul 8 alineatul (1).
- (3) Statele membre pot reduce vârsta minimă, urmând o abordare bazată pe riscuri care ia în considerare riscurile specifice asociate operațiunilor de pe teritoriul lor:
- (a) cu până la patru ani în cazul piloților la distanță care operează în categoria „deschise”;
 - (b) cu până la doi ani în cazul piloților la distanță care operează în categoria „specifice”.
- (4) În cazul în care un stat membru reduce vârsta minimă pentru piloții la distanță, respectivii piloți la distanță sunt autorizați să opereze UAS numai pe teritoriul statului membru respectiv.
- (5) Statele membre pot defini o vârstă minimă diferită pentru piloții la distanță care efectuează operațiuni în cadrul unor cluburi sau asociații de aeromodelism pe baza autorizației eliberate în conformitate cu articolul 16.

⁽⁶⁾ Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

⁽⁷⁾ Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 al Comisiei din 16 decembrie 2011 de stabilire a unor cerințe comune privind utilizarea spațiului aerian și a unor proceduri comune de operare pentru evitarea coliziunii în zbor (JO L 336, 20.12.2011, p. 20).

Articolul 10

Normele și procedurile în materie de navigabilitate a UAS

Cu excepția cazului în care sunt de construcție privată sau sunt utilizate pentru operațiunile menționate la articolul 16 sau cu excepția cazului în care îndeplinesc condițiile definite la articolul 20, UAS utilizate în operațiunile prevăzute în prezentul regulament respectă cerințele și procedurile în materie de navigabilitate definite în actele delegate adoptate în temeiul articolului 58 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

Articolul 11

Norme aplicabile derulării unei evaluări a riscurilor operaționale

- (1) O evaluare a riscurilor operaționale:
 - (a) descrie caracteristicile operațiunii UAS;
 - (b) propune obiective adecvate de siguranță operațională;
 - (c) identifică riscurile la sol și în aer asociate operațiunii, având în vedere toate cele de mai jos:
 - (i) măsura în care activitatea ar putea pune în pericol părți terțe sau bunuri materiale de la sol;
 - (ii) complexitatea, performanțele și caracteristicile operaționale ale aeronavei folosite;
 - (iii) scopul zborului, tipul de UAS, probabilitatea de coliziune cu alte aeronave și clasa de spațiu aerian utilizat;
 - (iv) tipul, amploarea și complexitatea operațiunii sau a activității UAS, inclusiv, după caz, volumul și tipul de trafic gestionat de organizația sau persoana responsabilă;
 - (v) măsura în care persoanele care intră sub incidența riscurilor asociate operațiunii UAS pot să evalueze și să controleze respectivele riscuri.
 - (d) identifică o gamă de măsuri posibile de diminuare a riscurilor;
 - (e) stabilește nivelul necesar de robustețe al măsurilor de diminuare a riscurilor selectate, astfel încât operațiunea să poată fi desfășurată în condiții de siguranță.
- (2) Descrierea operațiunii UAS include cel puțin următoarele:
 - (a) natura activităților desfășurate;
 - (b) mediul operațional și zona geografică ale operațiunii avute în vedere, în special populația survolată, orografia, tipurile de spațiu aerian și volumul de spațiu aerian în care se va desfășura operațiunea, precum și volumul de spațiu aerian păstrat ca marjă de risc necesară, inclusiv cerințele operaționale pentru zonele geografice;
 - (c) complexitatea operațiunii, în special planificarea și execuția, competențele, experiența și componența personalului și mijloacele tehnice necesare care sunt prevăzute pentru desfășurarea operațiunii;
 - (d) caracteristicile tehnice ale UAS, inclusiv performanța acestuia în raport cu condițiile operațiunii planificate și, după caz, numărul său de înmatriculare;
 - (e) competența personalului de a efectua operațiunea, inclusiv componența, rolul, responsabilitățile, pregătirea și experiența recentă a acestuia.
- (3) Evaluarea propune un nivel țintă de siguranță care este echivalent cu nivelul de siguranță din domeniul activităților de aviație cu pilot la bord, având în vedere caracteristicile specifice ale operării UAS.
- (4) Identificarea riscurilor include determinarea tuturor celor de mai jos:
 - (a) riscul la sol nediminuat al operațiunii, ținându-se seama de tipul de operațiune și de condițiile în care se desfășoară operațiunea, incluzând cel puțin următoarele criterii:
 - (i) VLOS sau BVLOS;
 - (ii) densitatea populației din zonele survolate;
 - (iii) zborul deasupra mulțimilor;
 - (iv) caracteristicile dimensionale ale aeronavei fără pilot la bord;

- (b) riscul în aer nediminuat al operațiunii, ținându-se seama de toate cele de mai jos:
- (i) volumul exact de spațiu aerian în care va avea loc operațiunea, mărit cu volumul de spațiu aerian necesar pentru procedurile de urgență;
 - (ii) clasa de spațiu aerian;
 - (iii) impactul asupra altor tipuri de trafic aerian și de management al traficului aerian (ATM), îndeosebi:
 - altitudinea la care se derulează operațiunea;
 - dacă spațiul aerian este controlat sau necontrolat;
 - dacă mediul este cel al unui aerodrom sau în afara unui aerodrom;
 - dacă spațiul aerian este deasupra mediului urban sau rural;
 - separarea față de alte tipuri de trafic.
- (5) Identificarea posibilelor măsuri de diminuare a riscurilor necesare pentru atingerea nivelului-țintă de siguranță propus ia în considerare următoarele posibilități:
- (a) măsurile de izolare a persoanelor de la sol;
 - (b) limitările operaționale strategice aplicabile operațiunii UAS, îndeosebi:
 - (i) restricționarea volumelor geografice în care se desfășoară operațiunea;
 - (ii) restricționarea duratei sau a programării slotului orar în care are loc operațiunea;
 - (c) diminuarea strategică a riscurilor cu ajutorul unor reguli de zbor comune sau al unei structuri și al unor servicii comune pentru spațiul aerian;
 - (d) capacitatea de a face față eventualelor condiții nefavorabile de operare;
 - (e) factorii de organizare, cum ar fi procedurile operaționale și de întreținere elaborate de operatorul UAS și procedurile de întreținere conforme cu manualul de utilizare al producătorului;
 - (f) nivelul de competență și de expertiză al personalului implicat în siguranța zborului;
 - (g) riscul de eroare umană în aplicarea procedurilor operaționale;
 - (h) caracteristicile de proiectare și performanța UAS, în special:
 - (i) disponibilitatea mijloacelor de diminuare a riscurilor de coliziune;
 - (ii) disponibilitatea sistemelor de limitare a energiei la impact sau a frangibilității aeronavelor fără pilot la bord;
 - (iii) proiectarea UAS la standarde recunoscute și proiectarea pentru funcționare în caz de avarie.
- (6) Se evaluează robustețea măsurilor propuse de diminuare a riscurilor pentru a se stabili dacă acestea sunt proporționale cu obiectivele de siguranță și cu riscurile operațiunii avute în vedere, în special pentru a se asigura siguranța fiecărei etape a operațiunii.

Articolul 12

Autorizarea operațiunilor din categoria „specifice”

- (1) Autoritatea competentă analizează evaluarea riscurilor și robustețea măsurilor de diminuare pe care le propune operatorul UAS pentru a menține siguranța operațiunii UAS în toate fazele de zbor.
- (2) Autoritatea competentă acordă o autorizație de operare atunci când concluzia evaluării este că:
- (a) obiectivele de siguranță operațională țin seama de riscurile operațiunii;
 - (b) mixul de măsuri de diminuare prevăzute în raport cu condițiile operaționale de executare a operațiunilor, competența personalului implicat și caracteristicile tehnice ale aeronavei fără pilot la bord sunt adecvate și suficient de robuste pentru a menține operarea în condiții de siguranță, având în vedere riscurile identificate la sol și în aer;
 - (c) operatorul UAS a depus o declarație prin care confirmă că operațiunea avută în vedere respectă toate normele Uniunii și normele naționale care i se aplică, în special în ceea ce privește respectarea vieții private, protecția datelor, răspunderea, asigurările, securitatea și protecția mediului înconjurător.
- (3) În cazul în care operațiunea nu este considerată suficient de sigură, autoritatea competentă informează solicitantul în consecință, indicându-i motivele refuzului său de a elibera autorizația de operare.

- (4) Autorizația de operare acordată de autoritatea competentă detaliază:
- (a) sfera autorizației;
 - (b) condițiile „specifice” care se aplică:
 - (i) operațiunii UAS și limitărilor operaționale;
 - (ii) nivelului de competență necesar al operatorului UAS și, după caz, al piloților la distanță;
 - (iii) caracteristicilor tehnice ale UAS, inclusiv certificării UAS, dacă este cazul;
 - (c) următoarele informații:
 - (i) numărul de înregistrare al operatorului UAS și caracteristicile tehnice ale UAS;
 - (ii) o trimitere la evaluarea riscurilor operaționale realizată de operatorul UAS;
 - (iii) limitele operaționale și condițiile operațiunii;
 - (iv) măsurile de diminuare a riscurilor pe care trebuie să le aplice operatorul UAS;
 - (v) locul (locurile) în care operațiunea este autorizată să aibă loc și oricare alte locuri dintr-un stat membru în conformitate cu articolul 13;
 - (vi) toate documentele și înregistrările relevante pentru respectivul tip de operațiune și tipul de evenimente care trebuie raportate în plus față de cele definite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁸⁾.
- (5) La primirea declarației menționate la articolul 5 alineatul (5), autoritatea competentă:
- (a) verifică dacă aceasta conține toate elementele prevăzute la punctul UAS.SPEC.020 subpunctul 2 din anexă;
 - (b) în caz afirmativ, transmite operatorului UAS o confirmare de primire a unei declarații complete fără întârzieri nejustificate, astfel încât operatorul să poată începe operațiunea.

Articolul 13

Operațiuni transfrontaliere sau operațiuni în afara statului de înregistrare

(1) În cazul în care un operator UAS intenționează să desfășoare o operațiune în categoria „specifice” pentru care a fost deja acordată o autorizație de operare în conformitate cu articolul 12 și care se intenționează să aibă loc parțial sau în întregime în spațiul aerian al unui alt stat membru decât statul membru de înregistrare, operatorul UAS prezintă autorității competente a statului membru în care se intenționează efectuarea operațiunii o cerere care include următoarele informații:

- (a) o copie a autorizației de operare acordate operatorului UAS în conformitate cu articolul 12 și
- (b) locul (locurile) operațiunii avute în vedere, inclusiv măsurile actualizate de diminuare a riscurilor, dacă este necesar, pentru a combate riscurile identificate în temeiul articolului 11 alineatul (2) litera (b) care sunt specifice spațiului aerian local, caracteristicilor reliefului și ale populației și condițiilor climatice.

(2) La primirea cererii prevăzute la alineatul (1), autoritatea competentă a statului membru în care se intenționează efectuarea operațiunii o evaluează fără întârzieri nejustificate și furnizează autorității competente a statului membru de înregistrare și operatorului UAS o confirmare a faptului că măsurile actualizate de diminuare a riscurilor menționate la alineatul (1) litera (b) sunt corespunzătoare pentru operațiunea respectivă în locul avut în vedere. La primirea respectivei confirmări, operatorul UAS poate începe operațiunea avută în vedere, iar statul membru de înregistrare înregistrează măsurile actualizate de diminuare a riscurilor pe care operatorul UAS trebuie să le aplice în autorizația de operare eliberată în conformitate cu articolul 12.

(3) În cazul în care un operator UAS intenționează să desfășoare o operațiune în categoria „specifice” pentru care a fost deja întocmită o declarație în conformitate cu articolul 5 alineatul (5) și care se intenționează să aibă loc parțial sau în întregime în spațiul aerian al unui alt stat membru decât statul membru de înregistrare, operatorul UAS prezintă autorității competente a statului membru în care se intenționează efectuarea operațiunii o copie a declarației prezentate statului de înregistrare, precum și o copie a confirmării de primire a unei declarații complete.

⁽⁸⁾ Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (JO L 122, 24.4.2014, p. 18).

Articolul 14

Înregistrarea operatorilor UAS și înmatricularea UAS certificate

(1) Statele membre instituie și mențin sisteme de înmatriculare și de înregistrare exacte pentru UAS al căror proiect face obiectul certificării și pentru operatorii UAS a căror activitate poate prezenta un risc la adresa siguranței, a securității și a protecției vieții private, a datelor cu caracter personal sau a mediului înconjurător.

(2) Sistemele de înregistrare a operatorilor UAS trebuie prevăzute cu câmpurile necesare pentru introducerea și schimbul următoarelor informații:

- (a) numele complet și data nașterii în cazul persoanelor fizice, precum și numele și numărul de identificare în cazul persoanelor juridice;
- (b) adresa operatorilor UAS;
- (c) adresa de e-mail și numărul de telefon ale acestora;
- (d) un număr de poliță de asigurare pentru UAS, dacă legislația Uniunii sau legislația națională impune o astfel de poliță;
- (e) confirmarea de către persoanele juridice a următoarei declarații: „Toți membrii personalului direct implicați în operațiuni sunt competenți să își îndeplinească sarcinile, iar UAS va fi operat numai de către piloți la distanță cu un nivel adecvat de competență”;
- (f) autorizațiile de operare și LUC deținute, precum și declarațiile urmate de o confirmare conform articolului 12 alineatul (5) litera (b).

(3) Sistemele de înmatriculare a aeronavelor fără pilot la bord al căror proiect face obiectul certificării trebuie prevăzute cu câmpurile necesare pentru introducerea și schimbul următoarelor informații:

- (a) numele producătorului;
- (b) numărul de fabricație al aeronavei fără pilot la bord, atribuit de producător;
- (c) numărul de serie al aeronavei fără pilot la bord;
- (d) numele complet, adresa, adresa de e-mail și numărul de telefon al persoanei fizice sau juridice sub al cărei nume este înmatriculată aeronava fără pilot la bord.

(4) Statele membre se asigură că sistemele de înmatriculare și de înregistrare sunt digitale și interoperabile și că permit accesul reciproc și schimbul de informații prin intermediul registrului menționat la articolul 74 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

(5) Operatorii UAS au obligația de a se înregistra:

- (a) atunci când operează, în categoria „deschise”, oricare dintre următoarele aeronave fără pilot la bord:
 - (i) cu o MTOM mai mare sau egală cu 250 g sau care în caz de impact pot imprima unei persoane o energie cinetică de peste 80 jouli;
 - (ii) echipate cu un senzor capabil să colecteze date cu caracter personal, cu excepția cazului în care respectă Directiva 2009/48/CE.
- (b) atunci când operează, în categoria „specifice”, o aeronavă fără pilot la bord cu orice masă.

(6) Operatorii UAS au obligația de a se înregistra în statul membru în care își au reședința dacă sunt persoane fizice sau în statul membru în care își au locul principal de desfășurare a activității dacă sunt persoane juridice și au obligația de a se asigura că informațiile înregistrate despre ei sunt corecte. Un operator UAS nu poate fi înregistrat în mai mult de un stat membru în același timp.

Statele membre emit un număr digital unic de înregistrare și de înmatriculare pentru operatorii UAS și pentru UAS a căror înregistrare și înmatriculare este obligatorie, permițând identificarea lor individuală.

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

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

Însemnele de naționalitate și de înmatriculare ale unei aeronave fără pilot la bord se stabilesc în conformitate cu anexa 7 a OACI. O aeronavă fără pilot la bord nu poate fi înmatriculată în mai mult de un stat în același timp.

(8) Operatorii UAS trebuie să afișeze numărul de înmatriculare pe toate aeronavele fără pilot la bord care îndeplinesc condițiile descrise la alineatul (5).

*Articolul 15***Condiții operaționale pentru zonele geografice UAS**

- (1) Atunci când definesc zonele geografice UAS din motive de siguranță, de securitate, de protecție a vieții private sau de mediu, statele membre pot:
- (a) să interzică o parte sau totalitatea operațiunilor UAS, să impună condiții speciale în cazul unora sau al tuturor operațiunilor UAS sau să solicite o autorizație de operare prealabilă pentru o parte sau pentru totalitatea operațiunilor UAS;
 - (b) să supună operațiunile UAS unor standarde de mediu specificate;
 - (c) să permită numai accesul anumitor clase de UAS;
 - (d) să permită numai accesul UAS care au anumite caracteristici tehnice, în special sisteme de identificare la distanță sau sisteme de geovigilență.
- (2) Pe baza unei evaluări a riscurilor efectuate de autoritatea competentă, statele membre pot desemna anumite zone geografice în care operațiunile UAS sunt exceptate de la una sau mai multe dintre cerințele categoriei „deschise”.
- (3) În cazul în care, în temeiul alineatului (1) sau (2), definesc zone geografice UAS în scopul geovigilenței, statele membre se asigură că informațiile referitoare la zonele geografice UAS, inclusiv perioada de valabilitate a acestora, sunt puse la dispoziția publicului într-un format digital unic comun.

*Articolul 16***Operațiuni UAS efectuate în cadrul cluburilor și asociațiilor de aeromodelism**

- (1) La cererea unui club sau a unei asociații de aeromodelism, autoritatea competentă poate elibera o autorizație de operațiuni UAS în cadrul cluburilor și asociațiilor de aeromodelism.
- (2) Autorizația menționată la alineatul (1) se eliberează în conformitate cu oricare dintre următoarele:
- (a) normele naționale relevante;
 - (b) procedurile consacrate, structura organizațională și sistemul de management al clubului sau al asociației de aeromodelism, asigurându-se că:
 - (i) piloții la distanță care efectuează operațiuni în cadrul cluburilor sau al asociațiilor de aeromodelism sunt informați cu privire la condițiile și limitările definite în autorizația eliberată de autoritatea competentă;
 - (ii) piloții la distanță care efectuează operațiuni în cadrul cluburilor sau al asociațiilor de aeromodelism beneficiază de asistență în vederea obținerii competenței minime necesare pentru a opera UAS în condiții de siguranță și în conformitate cu condițiile și limitările definite în autorizație;
 - (iii) clubul sau asociația de aeromodelism ia măsuri corespunzătoare atunci când i se aduce la cunoștință că un pilot la distanță care efectuează operațiuni în cadrul cluburilor sau al asociațiilor de aeromodelism nu respectă condițiile și limitările definite în autorizație și, dacă este necesar, informează autoritatea competentă;
 - (iv) la cererea autorității competente, clubul sau asociația de aeromodelism furnizează documentația necesară pentru supraveghere și monitorizare.
- (3) Autorizația menționată la alineatul (1) precizează condițiile în care pot fi efectuate operațiuni în cadrul cluburilor sau al asociațiilor de aeromodelism și se limitează la teritoriul statului membru în care este eliberată.
- (4) Statele membre pot permite cluburilor și asociațiilor de aeromodelism să își înregistreze membrii în sistemele de înregistrare instituite în conformitate cu articolul 14 în numele acestora. În caz contrar, membrii cluburilor și asociațiilor de aeromodelism au obligația de a se înregistra ei înșiși în conformitate cu articolul 14.

*Articolul 17***Desemnarea autorității competente**

- (1) Fiecare stat membru desemnează una sau mai multe entități în calitate de autoritate competentă pentru sarcinile menționate la articolul 18.

- (2) În cazul în care desemnează mai mult de o entitate ca autoritate competentă, un stat membru:
- (a) definește în mod clar domeniile de competență ale fiecărei autorități competente din punctul de vedere al responsabilităților;
 - (b) instituie un mecanism de coordonare corespunzător între entitățile respective pentru a asigura supravegherea eficientă a tuturor organizațiilor și persoanelor care fac obiectul prezentului regulament.

Articolul 18

Sarcinile autorității competente

Autoritatea competentă este responsabilă cu:

- (a) aplicarea prezentului regulament;
- (b) eliberarea, suspendarea sau revocarea certificatelor operatorilor UAS și a licențelor piloților la distanță care operează în categoria de operațiuni UAS „certificate”;
- (c) eliberarea, pentru piloții la distanță, a unei dovezi a susținerii unui examen teoretic online în conformitate cu punctele UAS.OPEN.020 și UAS.OPEN.040 din anexă, precum și eliberarea, modificarea, suspendarea, limitarea sau revocarea certificatelor de competență ale piloților la distanță în conformitate cu punctul UAS.OPEN.030 din anexă;
- (d) eliberarea, modificarea, suspendarea, limitarea sau revocarea autorizațiilor de operare și a LUC, precum și verificarea caracterului complet al declarațiilor care sunt necesare pentru a efectua operațiuni UAS din categoria „specifice”;
- (e) păstrarea documentelor, a înregistrărilor și a rapoartelor legate de autorizațiile de operare a UAS, declarațiile, certificatele de competență ale piloților la distanță și LUC;
- (f) punerea la dispoziție, într-un format digital unic comun, a informațiilor referitoare la zonele geografice UAS identificate de statele membre și stabilite în spațiul aerian național al statului său;
- (g) emiterea unei confirmări de primire a unei declarații complete în conformitate cu articolul 12 alineatul (5) litera (b) sau a unei confirmări în conformitate cu articolul 13 alineatul (2);
- (h) dezvoltarea unui sistem de supraveghere bazat pe riscuri pentru:
 - (i) operatorii UAS care au depus o declarație sau care dețin o autorizație de operare sau un LUC;
 - (ii) cluburile și asociațiile de aeromodelism care dețin o autorizație menționată la articolul 16;
- (i) pentru alte operațiuni decât cele din categoria „deschise”, întocmirea planificării auditurilor pe baza profilului de risc, a nivelului de conformare și a performanței în materie de siguranță ale operatorilor UAS care au depus o declarație sau care dețin un certificat eliberat de autoritatea competentă;
- (j) pentru alte operațiuni decât cele din categoria „deschise”, efectuarea de inspecții în ceea ce privește operatorii UAS care au depus o declarație sau dețin un certificat eliberat de autoritatea competentă ce inspectează UAS, precum și asigurarea conformării cu prezentul regulament a operatorilor UAS și a piloților la distanță;
- (k) punerea în aplicare a unui sistem de detectare și de examinare a incidentelor de neconformitate care sunt imputabile operatorilor UAS ce desfășoară operațiuni în categoriile „deschise” sau „specifice” și care au fost raportate în conformitate cu articolul 19 alineatul (2);
- (l) furnizarea de informații și îndrumări, adresate operatorilor UAS, care promovează siguranța operațiunilor UAS;
- (m) instituirea și menținerea de sisteme de înmatriculare și de înregistrare pentru UAS al căror proiect face obiectul certificării și, respectiv, pentru operatorii UAS a căror activitate poate prezenta un risc la adresa siguranței, a securității și a protecției vieții private, a datelor cu caracter personal sau a mediului înconjurător.

Articolul 19

Informații în materie de siguranță

- (1) Autoritățile competente ale statelor membre și autoritățile de supraveghere a pieței și de control menționate la articolul 36 din Regulamentul delegat (UE) 2019/945 cooperează în privința chestiunilor care țin de siguranță și stabilesc proceduri pentru schimbul eficient de informații în materie de siguranță.
- (2) Fiecare operator UAS raportează autorității competente orice eveniment legat de siguranță și face schimb de informații cu privire la UAS pe care le deține în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014.

(3) Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”) și autoritățile competente colectează, analizează și publică informații în materie de siguranță referitoare la operațiunile UAS de pe teritoriul lor în conformitate cu articolul 119 din Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele sale de punere în aplicare.

(4) La primirea oricăreia dintre informațiile menționate la alineatul (1), (2) sau (3), agenția și autoritatea competentă iau măsurile necesare pentru a soluționa orice problemă de siguranță pe baza celor mai bune dovezi și analize disponibile, ținând cont de interdependențele dintre diferitele domenii ale siguranței aviației, și dintre siguranța aviației, securitatea cibernetică și alte domenii tehnice ale reglementării aeronautice.

(5) În cazul în care ia măsuri în conformitate cu alineatul (4), autoritatea competentă sau agenția notifică imediat toate părțile interesate și organizațiile care trebuie să se conformeze măsurilor respective în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele sale de punere în aplicare.

Articolul 20

Dispoziții speciale referitoare la utilizarea anumitor UAS în categoria „deschise”

Operarea tipurilor de UAS în sensul Deciziei nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și al Consiliului (⁹⁾, care nu sunt conforme cu Regulamentul delegat (UE) 2019/945 și care nu sunt de construcție privată, se permite în continuare în următoarele condiții, atunci când au fost introduse pe piață înainte de 1 iulie 2022:

- (a) în subcategoria A1, astfel cum este definită în partea A din anexă, cu condiția ca aeronava fără pilot la bord să aibă o masă maximă la decolare mai mică de 250 g, inclusiv sarcina sa utilă;
- (b) în subcategoria A3, astfel cum este definită în partea A din anexă, cu condiția ca aeronava fără pilot la bord să aibă o masă maximă la decolare mai mică de 25 kg, inclusiv combustibilul și sarcina sa utilă.

Articolul 21

Adaptarea autorizațiilor, a declarațiilor și a certificatelor

(1) Autorizațiile acordate operatorilor UAS, certificatele de competență de pilot la distanță și declarațiile întocmite de operatorii UAS sau documentele echivalente, eliberate în temeiul legislației naționale, rămân valabile până la 1 iulie 2021.

(2) Până la 1 iulie 2021, statele membre preschimbă certificatele existente de competență de pilot la distanță și autorizațiile sau declarațiile operatorilor lor UAS sau documentele echivalente, inclusiv pe cele eliberate până la data respectivă, în conformitate cu prezentul regulament.

(3) Fără a aduce atingere articolului 14, se permite continuarea operațiunilor UAS efectuate în cadrul cluburilor și asociațiilor de aeromodelism în conformitate cu normele naționale relevante și fără deținerea unei autorizații în conformitate cu articolul 16 până la 1 iulie 2022.

Articolul 22

Dispoziții tranzitorii

Fără a aduce atingere articolului 20, utilizarea în categoria „deschise” a unor UAS care nu respectă cerințele din părțile 1-5 din anexa la Regulamentul delegat (UE) 2019/945 este permisă pe o perioadă de tranziție de doi ani care începe la un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, sub rezerva următoarelor condiții:

- (a) aeronavele fără pilot la bord cu o masă maximă la decolare mai mică de 500 g sunt operate în conformitate cu cerințele operaționale stabilite în partea A punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 1 din anexă de către un pilot la distanță cu un nivel de competență definit de statul membru în cauză;
- (b) aeronavele fără pilot la bord cu o masă maximă la decolare mai mică de 2 kg sunt operate prin menținerea unei distanțe orizontale de cel puțin 50 de metri față de oameni, iar piloții la distanță au un nivel de competență cel puțin echivalent cu cel prevăzut în partea A punctul UAS.OPEN.030 subpunctul 2 din anexă;
- (c) aeronavele fără pilot la bord cu o masă maximă la decolare mai mare de 2 kg și mai mică de 25 kg sunt operate în conformitate cu cerințele operaționale stabilite la punctul UAS.OPEN.040 subpunctele 1 și 2, iar piloții la distanță au un nivel de competență cel puțin echivalent cu cel prevăzut în partea A punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 4 litera (b) din anexă.

⁽⁹⁾ Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 iulie 2008 privind un cadru comun pentru comercializarea produselor și de abrogare a Deciziei 93/465/CEE a Consiliului (JO L 218, 13.8.2008, p. 82).

*Articolul 23***Intrare în vigoare și aplicare**

(1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 iulie 2020.

(2) Articolul 5 alineatul (5) se aplică de la data la care apendicele 1 la anexă se modifică astfel încât să includă scenariile standard aplicabile. În conformitate cu articolul 5 alineatul (5), statele membre pot accepta declarații ale operatorilor UAS pe baza scenariilor standard naționale, dacă scenariile respective îndeplinesc cerințele de la punctul UAS.SPEC.020 din anexă până la modificarea prezentului regulament pentru a include scenariul standard în apendicele 1 la anexă.

(3) Articolul 15 alineatul (3) se aplică de la 1 iulie 2021.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 24 mai 2019.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER

ANEXĂ

OPERAȚIUNI UAS DIN CATEGORIILE „DESCHISE” ȘI „SPECIFICE”

PARTEA A

OPERAȚIUNI UAS DIN CATEGORIA „DESCHISE”

UAS.OPEN.010 Dispoziții generale

1. Categoria operațiunilor „deschise” ale UAS este împărțită în trei subcategorii A1, A2 și A3, pe baza unor limitări operaționale, a unor cerințe aplicabile pilotului la distanță și a cerințelor tehnice aplicabile UAS.
2. În cazul în care operațiunea UAS presupune zborul aeronavei fără pilot la bord cu pornire de la o ridicătură naturală a terenului sau pe deasupra unui teren cu ridicături naturale, aeronava fără pilot la bord trebuie menținută la o distanță de până la 120 de metri față de cel mai apropiat punct de pe suprafața pământului. Măsurarea distanțelor se adaptează în funcție de caracteristicile geografice ale reliefului, cum ar fi câmpiile, dealurile, munții.
3. Atunci când o aeronavă fără pilot la bord este operată în limita unei distanțe orizontale de 50 de metri față de un obstacol artificial cu o înălțime mai mare de 105 metri, la cererea entității care răspunde de respectivul obstacol, înălțimea maximă a operațiunii UAS poate fi mărită cu până la 15 metri peste înălțimea obstacolului.
4. Prin derogare de la subpunctul 2, planoarele fără pilot la bord cu o MTOM, inclusiv sarcina utilă, mai mică de 10 kg pot fi operate la o distanță de peste 120 de metri față de cel mai apropiat punct al suprafeței pământului, cu condiția ca planorul fără pilot la bord să nu fie pilotat niciodată la mai mult de 120 de metri înălțime față de pilotul la distanță.

UAS.OPEN.020 Operațiuni UAS din subcategoria A1

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

1. în cazul aeronavelor fără pilot la bord menționate la subpunctul 5 litera (d), trebuie să se desfășoare astfel încât pilotul la distanță să nu opereze aeronava fără pilot la bord deasupra mulțimilor și să anticipeze că nu o va pilota deasupra niciunei persoane neimplicate în operațiune. În cazul zborului neprevăzut deasupra unor persoane neimplicate, pilotul la distanță trebuie să reducă cât mai mult posibil timpul în care aeronava fără pilot la bord zboară deasupra respectivelor persoane;
2. în cazul unei aeronave fără pilot la bord menționate la subpunctul 5 literele (a), (b) și (c), trebuie să se desfășoare astfel încât pilotul la distanță al aeronavei fără pilot la bord să poată pilota UAS deasupra persoanelor neimplicate, dar să nu îl piloteze niciodată deasupra mulțimilor;
3. prin derogare de la articolul 4 alineatul (1) litera (d), atunci când este activat modul „urmărire”, trebuie să se desfășoare până la maximum 50 de metri distanță față de pilotul la distanță;
4. să fie executate de un pilot la distanță:
 - (a) familiarizat cu manualul de utilizare furnizat de producătorul UAS;
 - (b) în cazul unei aeronave fără pilot la bord din clasa C1, astfel cum este definită în partea 2 din anexa la Regulamentul delegat (UE) 2019/945, care a finalizat un curs de pregătire online în urma căruia a promovat un examen teoretic online organizat de autoritatea competentă sau de o entitate recunoscută de autoritatea competentă a statului membru de înregistrare al operatorului UAS. Examenul cuprinde 40 de întrebări cu variante multiple de răspuns repartizate în mod corespunzător pe următoarele subiecte:
 - (i) siguranță aeriană;
 - (ii) restricții de spațiu aerian;
 - (iii) reglementare aeronautică;
 - (iv) limitele performanțelor umane;
 - (v) proceduri operaționale;
 - (vi) cunoașterea generală a UAS;

- (vii) protecția datelor și a vieții private;
 - (viii) asigurări;
 - (ix) securitate;
5. să fie efectuate cu o aeronavă fără pilot la bord care:
- (a) are o MTOM, inclusiv sarcina utilă, mai mică de 250 g și o viteză maximă de exploatare mai mică de 19 m/s, în cazul unui UAS de construcție privată; sau
 - (b) îndeplinește cerințele definite la articolul 20 litera (a);
 - (c) este marcată ca aparținând clasei C0 și îndeplinește cerințele clasei respective, astfel cum sunt definite în partea 1 din anexa la Regulamentul delegat (UE) 2019/945; sau
 - (d) este marcată ca aparținând clasei C1, îndeplinește cerințele clasei respective, astfel cum sunt definite în partea 2 din anexa la Regulamentul delegat (UE) 2019/945, și este operată cu sistemele de identificare directă la distanță și de geovigilență activate și actualizate.

UAS.OPEN.030 Operațiuni UAS din subcategoria A2

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

1. să se desfășoare astfel încât aeronava fără pilot la bord să nu zboare deasupra persoanelor neimplicate, iar operațiunile UAS să aibă loc la o distanță orizontală de siguranță de cel puțin 30 de metri față de acestea; pilotul la distanță poate reduce distanța orizontală de siguranță până la un minim de 5 metri față de persoanele neimplicate atunci când operează o aeronavă fără pilot la bord cu modul viteză redusă activat și după ce evaluează situația în ceea ce privește:
 - (a) condițiile meteorologice;
 - (b) performanțele aeronavei fără pilot la bord;
 - (c) segregarea zonei survolate;
2. să fie executate de un pilot la distanță, care este familiarizat cu manualul utilizatorului furnizat de producătorul UAS și care deține un certificat de competență de pilot la distanță eliberat de autoritatea competentă sau de o entitate recunoscută de autoritatea competentă a statului membru de înregistrare al operatorului UAS. Respectivul certificat se obține după întrunirea tuturor condițiilor enumerate mai jos în ordinea indicată:
 - (a) finalizarea unui curs de pregătire online și promovarea unui examen teoretic online în conformitate cu punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 4 litera (b);
 - (b) finalizarea unei pregătiri practice autodidactice în condițiile de operare pentru subcategoria A3 prevăzute la punctul UAS.OPEN.040 subpunctele 1 și 2;
 - (c) declararea finalizării unei pregătiri practice autodidactice definite la litera (b) și promovarea unui examen teoretic suplimentar organizat de autoritatea competentă sau de o entitate recunoscută de autoritatea competentă a statului membru de înregistrare al operatorului UAS. Examenul cuprinde cel puțin 30 de întrebări cu variante multiple de răspuns menite să evalueze cunoștințele pilotului la distanță cu privire la măsurile tehnice și operaționale de diminuare a riscurilor la sol, repartizate în mod corespunzător pe următoarele subiecte:
 - (i) meteorologie;
 - (ii) performanța de zbor a UAS;
 - (iii) măsuri tehnice și operaționale de diminuare a riscurilor la sol.
3. să fie executate cu o aeronavă fără pilot la bord care este marcată ca aparținând clasei C2, îndeplinește cerințele clasei respective, astfel cum sunt definite în partea 3 din anexa la Regulamentul delegat (UE) 2019/945, și este operată cu sistemele de identificare directă la distanță și de geovigilență activate și actualizate.

UAS.OPEN.040 Operațiuni UAS din subcategoria A3

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

1. să se desfășoare într-o zonă în care pilotul la distanță anticipează că nu va fi pusă în pericol nicio persoană neimplicată pe raza pe care este pilotată aeronava fără pilot la bord și pe întreaga durată a operațiunii UAS;
2. să se desfășoare la o distanță orizontală de siguranță de cel puțin 150 de metri față de zonele rezidențiale, comerciale, industriale sau de agrement;
3. să fie efectuate de un pilot la distanță care a finalizat un curs de pregătire online și a promovat un examen teoretic online astfel cum se definește la punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 4 litera (b);
4. să fie efectuate cu o aeronavă fără pilot la bord care:
 - (a) are o MTOM, inclusiv sarcina utilă, mai mică de 25 kg în cazul unui UAS de construcție privată sau
 - (b) îndeplinește cerințele definite la articolul 20 litera (b);
 - (c) este marcată ca aparținând clasei C2, îndeplinește cerințele clasei respective, astfel cum sunt definite în partea 3 din anexa la Regulamentul delegat (UE) 2019/945, și este operată cu sistemele de identificare directă la distanță și de geovigilență activate și actualizate sau
 - (d) este marcată ca aparținând clasei C3, îndeplinește cerințele clasei respective, astfel cum sunt definite în partea 4 din anexa la Regulamentul delegat (UE) 2019/945, și este operată cu sistemele de identificare directă la distanță și de geovigilență activate și actualizate sau
 - (e) este marcată ca aparținând clasei C4, îndeplinește cerințele clasei respective, astfel cum sunt definite în partea 5 din anexa la Regulamentul delegat (UE) 2019/945.

UAS.OPEN.050 Responsabilitățile operatorului UAS

Operatorul UAS trebuie să întrunească toate condițiile enumerate în continuare:

1. să elaboreze proceduri operaționale adaptate la tipul de operațiune și la riscul implicat;
2. să se asigure că toate operațiunile utilizează spectrul radio în mod eficient și sprijină utilizarea eficientă a acestuia pentru a se evita interferențele dăunătoare;
3. să desemneze un pilot la distanță pentru fiecare operațiune UAS;
4. să se asigure că piloții la distanță și toți ceilalți membri ai personalului care îndeplinesc o sarcină de suport al operațiunilor sunt familiarizați cu manualul de utilizare furnizat de producătorul UAS și că:
 - (a) dețin competența corespunzătoare în subcategoria operațiunilor UAS avute în vedere în conformitate cu punctul UAS.OPEN.020, UAI.OPEN.030 sau UAS.OPEN.040 pentru a-și îndeplini sarcinile sau, în cazul altor membri ai personalului decât piloții la distanță, că au finalizat un curs de pregătire la locul de muncă elaborat de operator;
 - (b) să fie pe deplin familiarizați cu procedurile operatorului UAS;
 - (c) să primească informațiile relevante pentru operațiunea UAS avută în vedere referitoare la zonele geografice publicate de statul membru de operare în conformitate cu articolul 15;
5. să actualizeze informațiile din sistemul de geovigilență, atunci când este cazul, în funcție de locul de operare avut în vedere;
6. în cazul unei operațiuni cu o aeronavă fără pilot la bord dintr-una dintre clasele definite în părțile 1-5 din Regulamentul delegat (UE) 2019/945, să se asigure:
 - (a) că UAS este însoțită de declarația de conformitate UE corespunzătoare, inclusiv de trimiterea la clasa corespunzătoare; și
 - (b) că pe aeronava fără pilot la bord este aplicată eticheta de identificare a clasei;
7. să se asigure că, în cazul unei operațiuni UAS în subcategoria A2 sau A3, toate persoanele implicate prezente în zona operațiunii respective au fost informate cu privire la riscuri și și-au exprimat în mod explicit acordul de a participa.

UAS.OPEN.060 Responsabilitățile pilotului la distanță

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

- (a) să dețină competența corespunzătoare în subcategoria operațiilor UAS avute în vedere în conformitate cu punctul UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 sau UAS.OPEN.040 pentru a-și îndeplini sarcina care îi revine și să aibă asupra sa o dovadă a competenței în timp ce operează UAS, cu excepția cazului în care operează o aeronavă fără pilot la bord menționată la punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 5 litera (a), (b) sau (c);
- (b) să obțină informații actualizate relevante pentru operațiunea UAS avută în vedere referitoare la zonele geografice publicate de statul membru de operare în conformitate cu articolul 15;
- (c) să observe mediul de operare, să verifice prezența obstacolelor și, cu excepția cazului în care efectuează operațiuni în subcategoria A1 cu o aeronavă fără pilot la bord menționată la punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 5 litera (a), (b) sau (c), să verifice prezența oricărei persoane neimplicate;
- (d) să se asigure că UAS se află într-o stare care permite efectuarea în condiții de siguranță a zborului avut în vedere și, dacă este cazul, să verifice dacă identificarea directă la distanță funcționează în mod corespunzător;
- (e) dacă UAS are o sarcină utilă suplimentară, să verifice dacă masa sa nu depășește MTOM definită de producător sau limita MTOM prevăzută pentru clasa în care se încadrează.

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

- (a) să nu îndeplinească sarcini sub influența substanțelor psihoactive sau a alcoolului sau atunci când nu este apt să își îndeplinească sarcinile din cauza unor vătămări corporale, a oboselii, a unor medicamente, a unei boli sau din alte cauze;
 - (b) să mențină aeronava fără pilot la bord în VLOS și să scruteze în permanență spațiul aerian din jurul aeronavei fără pilot la bord pentru a evita orice risc de coliziune cu o aeronavă cu pilot la bord. Pilotul la distanță trebuie să întrerupă zborul în cazul în care operațiunea prezintă un risc pentru alte aeronave, pentru oameni, pentru animale, pentru mediu sau pentru bunuri;
 - (c) să respecte limitările operaționale din zonele geografice definite în conformitate cu articolul 15;
 - (d) să aibă capacitatea de a menține controlul aeronavei fără pilot la bord, cu excepția cazului în care pierde legătura cu aceasta sau atunci când operează o aeronavă fără pilot la bord în zbor liber;
 - (e) să opereze UAS în conformitate cu manualul de utilizare furnizat de producător, inclusiv cu orice limitări aplicabile;
 - (f) să respecte procedurile operatorului, dacă există.
3. În timpul zborului este interzis ca piloții la distanță și operatorii UAS să opereze zborul aproape de zonele în care se derulează o intervenție de urgență sau în interiorul unor astfel de zone, cu excepția cazului în care au primit o permisiune în acest sens de la serviciile de intervenție de urgență responsabile.
4. În sensul subpunctului 2 litera (b), piloții la distanță pot fi asistați de un observator de aeronave fără pilot la bord, care stă lângă ei și care, prin observarea vizuală nemijlocită a aeronavelor fără pilot la bord, ajută pilotul la distanță să efectueze zborul în condiții de siguranță. Între pilotul la distanță și observatorul de aeronave fără pilot la bord trebuie să se stabilească o comunicare clară și eficientă.

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

1. Competența teoretică demonstrată online de pilotul la distanță, prevăzută la punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 4 litera (b) și la punctul UAS.OPEN.040 subpunctul 3, și certificatul de competență de pilot la distanță, prevăzut la punctul UAS.OPEN.030 subpunctul 2, sunt valabile timp de cinci ani.
2. Reinnoirea valabilității competenței teoretice demonstrate online de pilotul la distanță și a certificatului de competență de pilot la distanță sunt condiționate de demonstrarea competențelor în conformitate cu punctul UAS.OPEN.030 subpunctul 2 sau cu punctul UAS.OPEN.020 subpunctul 4 litera (b).

PARTEA B

OPERAȚIUNI UAS DIN CATEGORIA „SPECIFICE”

UAS.SPEC.010 Dispoziții generale

Operatorul UAS furnizează autorității competente o evaluare a riscurilor operaționale pentru operațiunea avută în vedere în conformitate cu articolul 11 sau depune o declarație în cazul în care se aplică punctul UAS.SPEC.020, cu excepția cazului în care operatorul deține un certificat de operator UAS ușor (LUC) cu privilegiile corespunzătoare, în conformitate cu partea C din prezenta anexă. Operatorul UAS evaluează periodic caracterul adecvat al măsurilor de diminuare luate și le actualizează dacă este necesar.

UAS.SPEC.020 Declarație operațională

1. În conformitate cu articolul 5, operatorul UAS poate prezenta autorității competente a statului membru de operare o declarație operațională de conformare alături de un scenariu standard, astfel cum este definit în apendicele 1 la prezenta anexă, ca alternativă la punctele UAS.SPEC.30 și UAS.SPEC.40 în ceea ce privește operațiunile:
 - (a) cu aeronave fără pilot la bord având:
 - (i) dimensiunea maximă caracteristică de până la 3 metri în VLOS, efectuate deasupra unei suprafețe controlate la sol, fiind excluse operațiunile efectuate deasupra mulțimilor;
 - (ii) dimensiunea maximă caracteristică de până la 1 metru în VLOS, fiind excluse operațiunile efectuate deasupra mulțimilor;
 - (iii) dimensiunea maximă caracteristică de până la 1 metru în BLOS, efectuate deasupra zonelor slab populate;
 - (iv) dimensiunea maximă caracteristică de până la 3 metri în BLOS, efectuate deasupra unei suprafețe controlate la sol;
 - (b) efectuate sub înălțimea de 120 de metri de la suprafața pământului și:
 - (i) într-un spațiu aerian necontrolat (clasa F sau G) sau
 - (ii) într-un spațiu aerian controlat după coordonarea și autorizarea individuală a zborului în conformitate cu procedurile publicate pentru zona de operare.
2. Declarația operatorilor UAS trebuie să conțină:
 - (a) informații administrative despre operatorul UAS;
 - (b) o declarație din care să reiasă că operațiunea îndeplinește cerința operațională prevăzută la subpunctul 1 și un scenariu standard, astfel cum este definit în apendicele 1 la anexă;
 - (c) angajamentul operatorului UAS de a respecta măsurile relevante de diminuare a riscurilor necesare pentru siguranța operațiunii, inclusiv instrucțiunile aferente în ceea ce privește operarea, proiectarea aeronavelor fără pilot la bord și competența personalului implicat;
 - (d) o confirmare a operatorului UAS potrivit căreia va exista o asigurare adecvată pentru fiecare zbor efectuat pe baza declarației, dacă legislația Uniunii sau legislația națională impune o astfel de asigurare.
3. La primirea declarației, autoritatea competentă verifică dacă declarația cuprinde toate elementele enumerate la subpunctul 2 și transmite operatorului UAS o confirmare de primire a unei declarații complete fără întârzieri nejustificate.
4. După recepția confirmării de primire a unei declarații complete, operatorul UAS are dreptul de a începe operațiunea.
5. Operatorii UAS notifică fără întârziere autorității competente orice modificare a informațiilor cuprinse în declarația operațională pe care au depus-o.
6. Operatorii UAS care dețin un LUC cu privilegiile corespunzătoare, în conformitate cu prezenta anexă partea C, nu au obligația de a depune declarația.

UAS.SPEC.030 Cerere de autorizație de operare

1. Înainte de a începe o operațiune UAS în categoria „specifice”, operatorul UAS trebuie să obțină o autorizație de operare de la autoritatea națională competentă a statului membru de înregistrare, cu excepția cazului în care:
 - (a) se aplică punctul UAS.SPEC.020 sau
 - (b) operatorul UAS deține un LUC cu privilegiile corespunzătoare, în conformitate cu prezenta anexă partea C.
2. Operatorul UAS depune o cerere de autorizație de operare actualizată în cazul în care s-au adus modificări semnificative operațiunii sau măsurilor de diminuare a riscurilor enumerate în autorizația de operare.
3. Cererea de autorizație de operare se bazează pe evaluarea riscurilor menționată la articolul 11 și include, în plus, următoarele informații:
 - (a) numărul de înregistrare al operatorului UAS;
 - (b) numele managerului responsabil sau numele operatorului UAS în cazul unei persoane fizice;
 - (c) evaluarea riscurilor operaționale;
 - (d) o listă a măsurilor de diminuare a riscurilor propuse de operatorul UAS care să ofere autorității competente suficiente informații pentru a putea evalua dacă mijloacele de diminuare a riscurilor sunt adecvate pentru a combate riscurile respective;
 - (e) un manual de operare atunci când este necesar având în vedere riscul și complexitatea operațiunii;
 - (f) o confirmare potrivit căreia va exista o asigurare adecvată la demararea operațiunilor UAS, dacă legislația Uniunii sau legislația națională impune acest lucru.

UAS.SPEC.040 Eliberarea unei autorizații de operare

1. La primirea unei cereri în conformitate cu punctul UAS.SPEC.030, autoritatea competentă eliberează, fără întârzieri nejustificate, o autorizație de operare în conformitate cu articolul 12 atunci când ajunge la concluzia că operațiunea îndeplinește următoarele condiții:
 - (a) sunt furnizate toate informațiile în conformitate cu punctul UAS.SPEC.030 subpunctul 3;
 - (b) există o procedură de coordonare cu furnizorul de servicii relevant pentru spațiul aerian în cauză dacă întreaga operațiune sau o parte a acesteia urmează să se desfășoare într-un spațiu aerian controlat.
2. Autoritatea competentă precizează în autorizația de operare sfera exactă de cuprindere a autorizației în conformitate cu articolul 12.

UAS.SPEC.050 Responsabilitățile operatorului UAS

1. Operatorul UAS trebuie să întrunească toate condițiile enumerate în continuare:
 - (a) să stabilească proceduri și limitări adaptate tipului de operațiune avută în vedere și riscurilor implicate, inclusiv:
 - (i) proceduri operaționale care să asigure siguranța operațiunilor;
 - (ii) proceduri care să asigure că, în cadrul operațiunii avute în vedere, se respectă cerințele de securitate aplicabile zonei de operare;
 - (iii) măsuri de protecție față de intervențiile ilicite și accesul neautorizat;
 - (iv) proceduri care să asigure că toate operațiunile respectă Regulamentul (UE) 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date. În special, operatorul UAS trebuie să efectueze o evaluare a impactului asupra protecției datelor la cererea autorității naționale pentru protecția datelor în conformitate cu articolul 35 din Regulamentul (UE) 2016/679;
 - (v) îndrumări pentru piloții săi la distanță referitoare la planificarea operațiunilor UAS astfel încât să se reducă la minimum neplăcerile cauzate oamenilor și animalelor, inclusiv zgomotul și inconvenientele legate de emisii;
 - (b) să desemneze un pilot la distanță pentru fiecare operațiune sau, în cazul unor operațiuni autonome, să se asigure că, în toate fazele operațiunii, responsabilitățile și sarcinile, îndeosebi cele definite la punctul UAS.SPEC.060 subpunctele 2 și 3, sunt alocate în mod corespunzător în conformitate cu procedurile stabilite în temeiul literii (a) de mai sus;

- (c) să se asigure că toate operațiunile utilizează spectrul radio în mod eficient și sprijină utilizarea eficientă a acestuia pentru a se evita interferențele dăunătoare;
- (d) să se asigure că, înainte de efectuarea operațiunilor, piloții la distanță întrunesc toate condițiile enumerate în continuare:
- (i) dețin competența de a-și îndeplini sarcinile în conformitate cu pregătirea aplicabilă indicată în autorizația de operare sau, în cazul în care se aplică punctul UAS.SPEC.020, în condițiile și limitările definite în scenariul standard corespunzător din apendicele 1 sau astfel cum este definită în LUC;
 - (ii) urmează o pregătire pentru piloții la distanță care se bazează pe formarea de competențe și care include competențele prevăzute la articolul 8 alineatul (2);
 - (iii) urmează o pregătire pentru piloții la distanță, astfel cum este definită în autorizația de operare, pentru operațiunile care necesită o astfel de autorizație, pregătire ce este oferită în cooperare cu o entitate recunoscută de autoritatea competentă;
 - (iv) urmează o pregătire pentru piloții la distanță pentru operațiunile bazate pe o declarație care se desfășoară în conformitate cu măsurile de diminuare a riscurilor definite în scenariul standard;
 - (v) au fost informați cu privire la manualul de operare al operatorului UAS, dacă se prevede în evaluarea riscurilor, și cu privire la procedurile stabilite în conformitate cu litera (a);
 - (vi) obțin informații actualizate relevante pentru operațiunea avută în vedere referitoare la zonele geografice definite în conformitate cu articolul 15;
- (e) să se asigure că, în afară de pilotul la distanță însuși, ceilalți membri ai personalului responsabili cu îndeplinirea sarcinilor indispensabile operării UAS întrunesc toate condițiile enumerate în continuare:
- (i) au finalizat cursul de pregătire la locul de muncă elaborat de operator;
 - (ii) au fost informați cu privire la manualul de operare al operatorului UAS, dacă se prevede în evaluarea riscurilor, și cu privire la procedurile stabilite în conformitate cu litera (a);
 - (iii) au obținut informații actualizate relevante pentru operațiunea avută în vedere referitoare la zonele geografice definite în conformitate cu articolul 15;
- (f) să efectueze fiecare operațiune cu respectarea limitărilor, a condițiilor și a măsurilor de diminuare a riscurilor definite în declarație sau precizate în autorizația de operare;
- (g) să păstreze o evidență a informațiilor referitoare la operațiunile UAS, astfel cum se prevede în declarație sau în autorizația de operare;
- (h) să utilizeze UAS proiectate cel puțin astfel încât, dacă se defectează, să nu poată zbura în afara volumului de spațiu aerian în care are loc operațiunea sau să nu poată provoca un deces. În plus, interfețele om-mașină trebuie să fie de așa natură încât să reducă la minimum riscul de eroare a pilotului și să nu provoace o oboseală excesivă;
- (i) să mențină UAS într-o stare corespunzătoare pentru operarea în condiții de siguranță prin:
- (i) cel puțin, definirea unor instrucțiuni de întreținere și angajarea unui personal de întreținere pregătit și calificat în mod corespunzător și
 - (ii) respectarea punctului UAS.SPEC.100, dacă se impune;
 - (iii) utilizarea unei aeronave fără pilot la bord proiectate să reducă la minimum zgomotul și alte emisii, ținând seama de tipul operațiunilor avute în vedere și de zonele geografice în care zgomotul și alte emisii produse de aeronave reprezintă motive de îngrijorare.

UAS.SPEC.060 Responsabilitățile pilotului la distanță

1. Pilotul la distanță trebuie:

- (a) să nu îndeplinească sarcini sub influența substanțelor psihoactive sau a alcoolului sau atunci când nu este apt să își îndeplinească sarcinile din cauza unor vătămări corporale, a oboselii, a unor medicamente, a unei boli sau din alte cauze;
- (b) să dețină competența de pilot la distanță corespunzătoare, astfel cum este definită în autorizația de operare, în scenariul standard definit în apendicele 1 sau astfel cum este definită în LUC și să aibă asupra sa o dovadă a competenței în timp ce operează UAS.

2. Înainte de a începe o operațiune UAS, pilotul la distanță trebuie să întrunească toate condițiile enumerate în continuare:
 - (a) să obțină informații actualizate relevante pentru operațiunea avută în vedere referitoare la zonele geografice definite în conformitate cu articolul 15;
 - (b) să se asigure că mediul de operare este compatibil cu limitările și cu condițiile autorizate sau declarate;
 - (c) să se asigure că UAS se află într-o stare de siguranță care permite efectuarea în condiții de siguranță a zborului avut în vedere și, dacă este cazul, să verifice dacă identificarea directă la distanță funcționează în mod corespunzător;
 - (d) să se asigure că informațiile despre operațiune au fost puse la dispoziția unității de servicii de trafic aerian (ATS) relevante, a altor utilizatori ai spațiului aerian și a părților interesate relevante, în conformitate cu cerințele din autorizația de operare sau cu condițiile publicate de statul membru pentru zona geografică de operare în conformitate cu articolul 15.
3. În timpul zborului, la distanță, pilotul la distanță trebuie:
 - (a) să respecte limitările și condițiile autorizate sau declarate;
 - (b) să evite orice risc de coliziune cu o aeronavă cu pilot la bord și să întrerupă un zbor în cazul în care continuarea lui poate prezenta un risc la adresa altor aeronave, a oamenilor, a animalelor, a mediului sau a bunurilor;
 - (c) să respecte limitările operaționale din zonele geografice definite în conformitate cu articolul 15;
 - (d) să respecte procedurile operatorului;
 - (e) să nu opereze zborul aproape de zonele în care se derulează o intervenție de urgență sau în interiorul unor astfel de zone, cu excepția cazului în care a primit o permisiune în acest sens de la serviciile de intervenție de urgență responsabile.

UAS.SPEC.070 Transferabilitatea unei autorizații de operare

Autorizația de operare nu este transferabilă.

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

1. Autoritatea competentă precizează durata autorizației de operare în autorizația propriu-zisă.
2. În pofida dispozițiilor de la subpunctul 1, autorizația de operare rămâne valabilă atât timp cât operatorul UAS continuă să respecte cerințele relevante din prezentul regulament și condițiile definite în autorizația de operare.
3. În cazul revocării sau al renunțării la autorizația de operare, operatorul UAS trebuie să returneze fără întârziere autorității competente un mesaj de confirmare a recepției în format digital.

UAS.SPEC.090 Accesul

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

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

1. Dacă operațiunea UAS utilizează o aeronavă fără pilot la bord pentru care s-a emis un certificat de navigabilitate sau un certificat de navigabilitate restrictiv sau dacă utilizează echipamente certificate, operatorul UAS trebuie să înregistreze operațiunea sau timpul de serviciu în conformitate fie cu instrucțiunile și cu procedurile aplicabile echipamentelor certificate, fie cu aprobarea sau autorizația organizației.
2. Operatorul UAS trebuie să respecte instrucțiunile menționate în certificatul aeronavei fără pilot la bord sau în certificatul echipamentelor și trebuie, de asemenea, să respecte orice directivă de navigabilitate sau directivă operațională emisă de agenție.

PARTEA C

CERTIFICATUL DE OPERATOR UAS UȘOR (LUC)

UAS.LUC.010 Cerințe generale aplicabile LUC

1. O persoană juridică este eligibilă să depună o cerere de obținere a unui LUC în temeiul prezentei părți.
2. Cererea de obținere a unui LUC sau de modificare a unui LUC existent se depune la autoritatea competentă și trebuie să cuprindă toate informațiile enumerate în continuare:
 - (a) o descriere a sistemului de management al operatorului UAS, inclusiv a structurii sale organizaționale și a sistemului său de management al siguranței;
 - (b) numele personalului responsabil din cadrul operatorului UAS, inclusiv al persoanei responsabile cu autorizarea operațiunilor cu UAS;
 - (c) o declarație din care să reiasă că întreaga documentație prezentată autorității competente a fost verificată de solicitant, iar acesta a constatat că este în conformitate cu cerințele aplicabile.
3. Dacă sunt îndeplinite cerințele prezentei părți, unui titular de LUC i se pot acorda privilegiile, în conformitate cu punctul UAS.LUC.060.

UAS.LUC.020 Responsabilitățile titularului LUC

Titularul de LUC trebuie:

1. să respecte cerințele de la punctele UAS.SPEC.050 și UAS.SPEC.060;
2. să nu depășească sfera și privilegiile definite în condițiile de aprobare;
3. să instituie și să mențină un sistem de exercitare a controlului operațional asupra oricărei operațiuni efectuate în condițiile asociate LUC pe care îl deține;
4. să efectueze o evaluare a riscurilor operaționale pentru operațiunea avută în vedere în conformitate cu articolul 11, cu excepția cazului în care desfășoară o operațiune pentru care este suficientă o declarație operațională în conformitate cu punctul UAS.SPEC.020;
5. să țină evidența următoarelor elemente într-un mod care să asigure protecția împotriva deteriorării, a alterării și a furtului pe o perioadă de cel puțin trei ani în cazul operațiunilor efectuate pe baza privilegiilor specificate la punctul UAS.LUC.060:
 - (a) evaluarea riscurilor operaționale, atunci când este necesară în conformitate cu subpunctul 4, și documentele justificative aferente acesteia;
 - (b) măsurile de diminuare a riscurilor întreprinse și
 - (c) calificările și experiența personalului implicat în operarea UAS, monitorizarea conformării și managementul siguranței;
6. să păstreze documentele referitoare la personal menționate la subpunctul 5 litera (c), atât timp cât persoana lucrează pentru organizație și timp de trei ani după ce persoana a părăsit organizația.

UAS.LUC.030 Sistemul de management al siguranței

1. Un operator UAS care solicită un LUC trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină un sistem de management al siguranței corespunzător dimensiunii organizației, naturii și complexității activităților sale, luând în considerare pericolele și riscurile asociate inerente acestor activități.
2. Operatorul UAS trebuie să îndeplinească toate condițiile enumerate în continuare:
 - (a) să desemneze un manager responsabil investit cu autoritatea necesară pentru a se asigura că, în cadrul organizației, toate activitățile sunt derulate în conformitate cu standardele aplicabile și că organizația se conformează permanent la cerințele sistemului de management și la procedurile identificate în manualul LUC menționat la punctul UAS.LUC.040;
 - (b) să definească responsabilități și răspunderi clare la nivelul întregii organizații;
 - (c) să stabilească și să mențină o politică de siguranță și obiective de siguranță conexe corespunzătoare;
 - (d) să numească membri-cheie ai personalului cu atribuții în materie de siguranță care să aplice politica de siguranță;

- (e) să instituie și să mențină un proces de management al riscurilor la adresa siguranței, inclusiv identificarea pericolelor la adresa siguranței asociate activităților operatorului UAS, precum și evaluarea acestora și managementul riscurilor asociate, inclusiv luarea de măsuri pentru a diminua aceste riscuri și pentru a verifica eficacitatea măsurilor;
 - (f) să promoveze siguranța în cadrul organizației prin:
 - (i) pregătire și educație;
 - (ii) comunicare;
 - (g) să documenteze toate procesele-cheie ale sistemului de management al siguranței menite să facă personalul conștient de responsabilitățile sale și de procedura de modificare a acestei documentații; procesele-cheie includ:
 - (i) raportarea în materie de siguranță și investigațiile interne;
 - (ii) controlul operațional;
 - (iii) comunicarea pe tema siguranței;
 - (iv) pregătirea și promovarea siguranței;
 - (v) monitorizarea conformării;
 - (vi) managementul riscurilor la adresa siguranței;
 - (vii) managementul schimbărilor;
 - (viii) interacțiunea dintre organizații;
 - (ix) utilizarea subcontractanților și a partenerilor;
 - (h) să includă o funcție independentă de monitorizare a conformării și a îndeplinirii corespunzătoare a cerințelor relevante din prezentul regulament, inclusiv un sistem care să furnizeze managerului responsabil feedback cu privire la constatări, pentru a se asigura aplicarea efectivă a măsurilor corective, după caz;
 - (i) să includă o funcție care să asigure că, în cadrul sistemului de management al siguranței al operatorului, sunt evaluate și diminuate riscurile la adresa siguranței inerente unui serviciu sau produs furnizat prin intermediul unor subcontractanți.
3. În cazul în care organizația deține alte certificate de organizație care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2018/1139, sistemul de management al siguranței al operatorului UAS poate fi integrat în sistemul de management al siguranței impus de oricare dintre respectivele certificate suplimentare.

UAS.LUC.040 Manualul LUC

1. Un titular de LUC trebuie să furnizeze autorității competente un manual LUC care să descrie în mod direct sau prin referință încrucișată organizația sa, procedurile relevante și activitățile desfășurate.
2. Manualul trebuie să cuprindă o declarație semnată de managerul responsabil care confirmă că organizația va lucra permanent în conformitate cu prezentul regulament și cu manualul LUC aprobat. În cazul în care managerul responsabil nu este și directorul general al organizației, directorul general al organizației trebuie să contrasemneze declarația.
3. În cazul în care o activitate este desfășurată de organizații partenere sau de subcontractanți, operatorul UAS trebuie să includă în manualul LUC proceduri referitoare la modul în care titularul LUC gestionează relația cu organizațiile partenere sau subcontractanții în cauză.
4. Manualul LUC se modifică ori de câte ori este necesar pentru a cuprinde o descriere actualizată a organizației titularului LUC, iar autorității competente i se pun la dispoziție copii ale modificărilor respective.
5. Operatorul UAS trebuie să distribuie părțile relevante ale manualului LUC tuturor membrilor personalului său conform funcțiilor și sarcinilor care le revin.

UAS.LUC.050 Condițiile de aprobare a titularului LUC

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

2. LUC trebuie să cuprindă:

- (a) identificarea operatorului UAS;
- (b) privilegiile operatorului UAS;
- (c) tipul (tipurile) de operațiuni autorizat(e);
- (d) suprafața, zona sau clasa de spațiu aerian autorizată pentru operațiuni, dacă este cazul;
- (e) orice limitări sau condiții speciale, dacă este cazul.

UAS.LUC.060 Privilegiile titularului LUC

Atunci când consideră că documentația prezentată este corespunzătoare, autoritatea competentă:

1. precizează în LUC condițiile privilegiului acordat operatorului UAS și
2. în limitele condițiilor de aprobare, acordă unui titular de LUC privilegiul de a-și autoriza propriile operațiuni fără:
 - (a) a depune o declarație operațională;
 - (b) a solicita o autorizație de operare.

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

După eliberarea unui LUC, următoarele modificări necesită aprobarea prealabilă a autorității competente:

1. orice modificare a condițiilor de aprobare a operatorului UAS;
2. orice modificare semnificativă a elementelor sistemului de management al siguranței al titularului LUC prevăzut la punctul UAS.LUC.030.

UAS.LUC.075 Transferabilitatea unui LUC

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

UAS.LUC.080 Durata și valabilitatea unui LUC

1. Un LUC se eliberează pe durată nelimitată. Acesta rămâne valabil cu condiția ca:
 - (a) titularul LUC să se conformeze permanent la cerințele relevante ale prezentului regulament și ale statului membru care a eliberat certificatul și
 - (b) LUC să nu facă obiectul unei renunțări sau al unei revocări.
2. În cazul revocării sau al renunțării la LUC, titularul LUC trebuie să returneze fără întârziere autorității competente un mesaj de confirmare a recepției în format digital.

UAS.LUC.090 Accesul

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

*Apendicele 1***pentru scenarii standard în sprijinul unei declarații**
