II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2019/945

z dnia 12 marca 2019 r.

w sprawie bezzałogowych systemów powietrznych oraz operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Bezzałogowe systemy powietrzne, których eksploatacja wiąże się z najniższym ryzykiem i należy do operacji w ramach kategorii „otwartej", nie powinny podlegać klasycznym lotniczym procedurom zgodności. W przypadku tych bezzałogowych systemów powietrznych należy skorzystać z możliwości ustanowienia wspólnotowego prawodawstwa harmonizacyjnego, o którym mowa w art. 56 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139. W związku z tym należy określić wymogi dotyczące ryzyka związanego z operacjami tych bezzałogowych systemów powietrznych, w pełni uwzględniając inne mające zastosowanie przepisy unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego.

(2) Wymogi te powinny obejmować zasadnicze wymogi przewidziane w art. 55 rozporządzenia (UE) 2018/1139, w szczególności w odniesieniu do konkretnych cech i funkcji niezbędnych do ograniczenia ryzyka związanego z operacjami wykonywanymi przez te bezzałogowe systemy powietrzne w zakresie: bezpieczeństwa lotu, prywatności i ochrony danych osobowych, ochrony lub środowiska.

(3) Kiedy producent wprowadza na rynek bezzałogowe systemy powietrzne z zamiarem udostępnienia go na potrzeby operacji w ramach kategorii „otwartej" i w związku z tym umieszcza na nim etykietę identyfikacyjną tej klasy, zobowiązany jest zapewnić zgodność tego bezzałogowego systemu powietrznego z wymogami dotyczącymi tej klasy.

(4) Biorąc pod uwagę dobry poziom bezpieczeństwa osiągnięty przez model statku powietrznego udostępniony już na rynku, należy stworzyć klasę C4 bezzałogowych systemów powietrznych, nie narzucając nieproporcjonalnych wymogów technicznych, z korzyścią dla operatorów modeli statków powietrznych.

(5) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć również zastosowanie do bezzałogowych systemów powietrznych, które uznaje się za zabawki w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/48/WE ([2]). Te bezzałogowe systemy powietrzne muszą spełniać również wymogi dyrektywy 2009/48/WE. Ten wymóg zgodności należy uwzględnić przy określaniu w niniejszym rozporządzeniu dodatkowych wymogów bezpieczeństwa.

(6) Bezzałogowe systemy powietrzne, które nie są zabawkami w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE, muszą spełniać odpowiednie zasadnicze wymogi w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa określone w dyrektywie 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([3]) w zakresie, w jakim ta dyrektywa ma do nich zastosowanie i w jakim te wymogi dotyczące ochrony zdrowia i bezpieczeństwa nie są nierozerwalnie związane z bezpieczeństwem lotu bezzałogowych systemów powietrznych. W przypadkach gdy te wymogi w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa są nierozerwalnie związane z bezpieczeństwem lotu, zastosowanie powinno mieć jedynie niniejsze rozporządzenie.

([1]) Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.
([2]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/48/WE z dnia 18 czerwca 2009 r. w sprawie bezpieczeństwa zabawek (Dz.U. L 170 z 30.6.2009, s. 1).
([3]) Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 24).

(7) Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE ([4]) i 2014/53/UE ([5]) nie powinny mieć zastosowania do bezzałogowych statków powietrznych, które podlegają certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139, są przeznaczone wyłącznie do stosowania w lotnictwie i do eksploatacji wyłącznie na częstotliwościach przydzielonych w regulacjach radiowych Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego do celów chronionego użytkowania lotniczego.

(8) Dyrektywa 2014/53/UE powinna mieć zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych, które nie podlegają certyfikacji i nie są przeznaczone do eksploatacji wyłącznie na częstotliwościach przydzielonych w regulacjach radiowych Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego do celów chronionego użytkowania lotniczego, jeżeli celowo emitują lub odbierają fale elektromagnetyczne do celów łączności radiowej lub radiolokacji na częstotliwościach poniżej 3 000 GHz.

(9) Dyrektywa 2014/30/UE powinna mieć zastosowanie do bezzałogowych statków powietrznych, które nie podlegają certyfikacji i nie mają być eksploatowane wyłącznie na częstotliwościach przydzielonych w regulacjach radiowych Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego do celów chronionego użytkowania lotniczego, jeżeli nie są objęte zakresem dyrektywy 2014/53/UE.

(10) Decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE ([6]) określono wspólne zasady i przepisy horyzontalne, które mają mieć zastosowanie do wprowadzania do obrotu produktów podlegających odpowiednim przepisom sektorowym. Aby zapewnić spójność z innymi przepisami sektorowymi dotyczącymi produktów, przepisy dotyczące wprowadzania do obrotu bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej", należy dostosować do ram ustanowionych decyzją 768/2008/WE.

(11) Dyrektywa 2001/95/WE ([7]) ma zastosowanie do zagrożeń dla bezpieczeństwa bezzałogowych systemów powietrznych w zakresie, w jakim nie istnieją szczegółowe przepisy unijne regulujące bezpieczeństwo danych produktów, mające ten sam cel.

(12) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do wszystkich form dostawy, w tym sprzedaży na odległość.

(13) Państwa członkowskie powinny podjąć kroki niezbędne do zapewnienia, by bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" były udostępniane na rynku i oddawane do użytku wyłącznie wówczas, gdy przy normalnym użytkowaniu nie stanowią zagrożenia dla zdrowia ani bezpieczeństwa osób, zwierząt domowych ani mienia.

(14) Aby zapewnić obywatelom wysoki poziomu ochrony środowiska należy w jak największym stopniu ograniczyć emisje hałasu. Na koniec okresów przejściowych określonych w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/947 ([8]) można dokonać przeglądu ograniczeń mocy akustycznej bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej".

(15) Należy zwrócić szczególną uwagę na zapewnienie zgodności produktów w kontekście rozwoju handlu elektronicznego. W tym celu należy zachęcać państwa członkowskie do współpracy z właściwymi organami w państwach trzecich oraz do rozwijania współpracy między organami nadzoru rynku a organami celnymi. Organy nadzoru rynku powinny w miarę możliwości stosować procedury zgłaszania i reagowania oraz nawiązać współpracę z organami krajowymi odpowiedzialnymi za wdrażanie dyrektywy 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([9]). Powinny one utrzymywać bliskie kontakty umożliwiające szybkie reagowanie z głównymi pośrednikami, którzy świadczą usługi hostingu na potrzeby sprzedaży produktów online.

(16) Aby zapewnić wysoki poziom ochrony interesu publicznego, np. w kwestiach bezpieczeństwa i zdrowia, oraz zagwarantować uczciwą konkurencję na rynku unijnym, podmioty gospodarcze powinny być odpowiedzialne za zgodność bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, odpowiednio do ich roli w łańcuchu dostaw i dystrybucji. Należy zatem określić wyraźny i proporcjonalny podział obowiązków, odpowiednio do roli każdego z podmiotów gospodarczych w łańcuchu dostaw i dystrybucji.

([4]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 79).

([5]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/53/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich dotyczących udostępniania na rynku urządzeń radiowych i uchylająca dyrektywę 1999/5/WE (Dz.U. L 153 z 22.5.2014, s. 62).

([6]) Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 82).

([7]) Dyrektywa 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 grudnia 2001 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów (Dz.U. L 11 z 15.1.2002, s. 4).

([8]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (zob. s. 45 niniejszego Dziennika Urzędowego).

([9]) Dyrektywa 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego (dyrektywa o handlu elektronicznym) (Dz.U. L 178 z 17.7.2000, s. 1).

(17) Aby ułatwić komunikację między podmiotami gospodarczymi, krajowymi organami nadzoru rynku i konsumentami, podmioty gospodarcze wprowadzające na rynek lub dostarczające bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" powinny podawać oprócz adresu pocztowego adres strony internetowej.

(18) Do przeprowadzenia procedury oceny zgodności bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" najbardziej kompetentny jest producent, ponieważ ma on dokładną wiedzę o procesie projektowania i produkcji. Ocena zgodności powinna zatem pozostać wyłącznym obowiązkiem producenta.

(19) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do każdego bezzałogowego systemu powietrznego przeznaczonego do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej", który jest nowy na unijnym rynku, niezależnie od tego czy jest to nowy bezzałogowy system powietrzny wyprodukowany przez producenta mającego siedzibę w Unii, czy też nowy lub używany bezzałogowy system powietrzny importowany z państwa trzeciego.

(20) Należy koniecznie dopilnować, aby wprowadzane na rynek Unii bezzałogowe systemy powietrzne z państw trzecich, które są przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej", spełniały wymogi niniejszego rozporządzenia. W szczególności należy dopilnować, aby producenci przeprowadzali odpowiednie procedury oceny zgodności. Dlatego też należy wprowadzić przepis, zgodnie z którym importerzy upewniają się co do zgodności bezzałogowych systemów powietrznych wprowadzanych przez nich do obrotu z wymogami niniejszego rozporządzenia i nie wprowadzają do obrotu bezzałogowych systemów powietrznych niespełniających tych wymogów lub stwarzających zagrożenie. Należy również wprowadzić przepis, zgodnie z którym importerzy upewniają się, że przeprowadzono procedury oceny zgodności oraz że oznakowanie CE i dokumentacja techniczna sporządzone przez producentów są dostępne na potrzeby kontroli ze strony właściwych organów krajowych.

(21) Dystrybutor, który udostępnia na rynku bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej", powinien działać z należytą starannością, tak aby manipulowanie przez niego produktem nie wpłynęło negatywnie na jego zgodność z wymogami. Zarówno od importerów, jak i od dystrybutorów oczekuje się, że przy wprowadzaniu produktów do obrotu lub ich udostępnianiu na rynku będą postępowali z należytą starannością w odniesieniu do obowiązujących wymogów.

(22) Wprowadzając do obrotu bezzałogowy system powietrzny przeznaczony do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej", każdy importer musi umieścić na nim swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz adres, pod którym można się z nim skontaktować. Należy wprowadzić wyjątki od tej zasady, w przypadkach gdy uniemożliwia to wielkość bezzałogowego systemu powietrznego. Dotyczy to przypadków, w których importer musiałby otworzyć opakowanie, aby umieścić na bezzałogowym systemie powietrznym swoją nazwę i adres.

(23) Każdy podmiot gospodarczy wprowadzający do obrotu bezzałogowy system powietrzny przeznaczony do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" pod własną nazwą lub znakiem towarowym, albo modyfikujący bezzałogowy system powietrzny przeznaczony do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" w sposób mogący wpłynąć na jego zgodność z obowiązującymi wymogami, należy uznać za producenta i obarczyć wynikającymi z tego obowiązkami.

(24) Dystrybutorzy i importerzy, ze względu na bliski związek z rynkiem, powinni być zaangażowani w zadania związane z nadzorem rynku realizowane przez właściwe organy krajowe oraz przygotowani do aktywnego udziału w wykonywaniu tych zadań poprzez dostarczanie tym organom wszystkich niezbędnych informacji dotyczących bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej".

(25) Zapewnienie identyfikowalności w całym łańcuchu dostaw w odniesieniu do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" pomaga w uproszczeniu nadzoru rynku i poprawie jego skuteczności. Skuteczny system identyfikacji ułatwia organom nadzoru rynku realizację zadania polegającego na identyfikacji podmiotów gospodarczych udostępniających na rynku bezzałogowe systemy powietrzne niespełniające wymogów.

(26) Niniejsze rozporządzenie należy ograniczyć do ustanowienia zasadniczych wymogów. Aby ułatwić ocenę zgodności bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" z tymi wymogami na potrzeby określenia w odniesieniu do nich szczegółowych specyfikacji technicznych, należy ustanowić domniemanie zgodności produktów, które są zgodne z normami zharmonizowanymi przyjmowanymi zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 ([10]).

(27) Zasadnicze wymogi mające zastosowanie do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" powinny być sformułowane w sposób na tyle precyzyjny, aby tworzyły prawnie wiążące zobowiązania. Ich brzmienie powinno umożliwiać ocenę zgodności z nimi nawet w przypadku braku norm zharmonizowanych lub gdy producent zdecyduje się nie stosować danej normy zharmonizowanej.

([10]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniające dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylające decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12).

(28) Rozporządzenie (UE) nr 1025/2012 określa procedurę sprzeciwu wobec norm zharmonizowanych w przypadku, gdy nie spełniają one w całości wymogów prawodawstwa harmonizacyjnego mających zastosowanie do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" na podstawie niniejszego rozporządzenia. W stosownych przypadkach procedura ta powinna mieć zastosowanie do norm, które wskazano w *Dzienniku Urzędowym* jako stanowiące podstawę domniemania zgodności z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.

(29) Należy ustanowić procedury oceny zgodności, aby umożliwić podmiotom gospodarczym wykazanie, a właściwym organom dopilnowanie spełnienia zasadniczych wymogów przez udostępniane na rynku bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej". Decyzją nr 768/2008/WE ustanowiono moduły procedur oceny zgodności, obejmujące procedury od najmniej do najbardziej rygorystycznej, proporcjonalnie do poziomu występującego ryzyka oraz do wymaganego poziomu bezpieczeństwa. Aby zapewnić spójność między sektorami oraz uniknąć stosowania doraźnych wariantów procedury oceny zgodności, należy wybierać procedury oceny zgodności spośród tych modułów.

(30) Organy nadzoru rynku i operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych powinni mieć łatwy dostęp do deklaracji zgodności UE. Aby spełnić ten wymóg, producenci mają dopilnować dołączenia do każdego bezzałogowego systemu powietrznego przeznaczonego do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej", jednego egzemplarza deklaracji zgodności UE lub adresu strony internetowej, na której dostępna jest deklaracja zgodności UE.

(31) Aby zapewnić skuteczny dostęp do informacji na potrzeby nadzoru rynku, informacje potrzebne do identyfikacji aktów Unii mających zastosowanie do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" powinny być dostępne w jednej deklaracji zgodności UE. Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne podmiotów gospodarczych, należy dopuścić stosowanie dla tej jednej deklaracji zgodności UE formy folderu złożonego z odpowiednich poszczególnych deklaracji zgodności.

(32) Oznakowanie CE wskazujące zgodność produktu jest widoczną konsekwencją całego procesu oceny zgodności w szerokim znaczeniu. Ogólne zasady regulujące oznakowanie CE ustanowiono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ([11]). W niniejszym rozporządzeniu należy określić zasady dotyczące umieszczania oznakowania CE na bezzałogowych systemach powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej".

(33) Niektóre klasy bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" objęte niniejszym rozporządzeniem wymagają interwencji jednostek oceniających zgodność. Państwa członkowskie powinny zgłaszać to Komisji.

(34) Należy zapewnić jednakowo wysoki poziom skuteczności działania jednostek oceniających zgodność bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" w całej Unii, a także funkcjonowanie wszystkich takich jednostek na tym samym poziomie i w warunkach uczciwej konkurencji. Z tego względu należy ustanowić obowiązkowe wymogi wobec jednostek oceniających zgodność, które chcą otrzymywać notyfikacje, aby świadczyć usługi oceny zgodności.

(35) Jeżeli jednostka oceniająca zgodność wykaże, że bezzałogowy system powietrzny przeznaczony do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" spełnia kryteria określone w normach zharmonizowanych, należy założyć, że spełnia on również odpowiednie wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.

(36) Aby zapewnić spójny poziom jakości oceny zgodności, należy także ustanowić wymogi mające zastosowane do organów notyfikujących i innych organów uczestniczących w ocenie, notyfikacji i monitorowaniu jednostek notyfikowanych.

(37) W rozporządzeniu (WE) nr 765/2008 ustanowiono zasady akredytacji jednostek oceniających zgodność, ramy nadzoru rynku produktów i kontroli produktów pochodzących z państw trzecich, a także ogólne zasady dotyczące oznakowania CE. System określony w niniejszym rozporządzeniu należy uzupełnić o system akredytacji przewidziany w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008.

(38) Krajowe organy publiczne w całej Unii powinny stosować do wykazywania kompetencji technicznych jednostek oceniających zgodność przejrzystą metodę akredytacji przewidzianą w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008, zapewniającą niezbędny poziom wiarygodności certyfikatów zgodności.

([11]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

(39) Jednostki oceniające zgodność często zlecają realizację części zadań związanych z oceną zgodności podwykonawcom lub korzystają z usług jednostek zależnych. Aby zapewnić wymagany poziom bezpieczeństwa bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej", które mają zostać wprowadzone do obrotu w Unii, bardzo ważne jest, aby przy wykonywaniu zadań związanych z oceną zgodności podwykonawcy i jednostki zależne spełniali te same wymogi, co jednostki notyfikowane. W związku z tym istotne jest, by ocena kompetencji i skuteczności działania jednostek, które mają otrzymać notyfikację, oraz monitorowanie jednostek, które już ją uzyskały, obejmowała również działania realizowane przez ich podwykonawców i jednostki zależne.

(40) Należy zwiększyć skuteczność i przejrzystość procedury notyfikacji, a w szczególności dostosować ją do nowych technologii, umożliwiając notyfikację online.

(41) Ponieważ jednostki notyfikowane mogą oferować swoje usługi w całej Unii, należy zapewnić pozostałym państwom członkowskim i Komisji możliwość zgłaszania zastrzeżeń dotyczących jednostek notyfikowanych. Należy zatem wyznaczyć termin, w jakim możliwe będzie wyjaśnienie wszelkich wątpliwości lub obaw co do kompetencji jednostek oceniających zgodność przed rozpoczęciem przez nie działalności w charakterze jednostek notyfikowanych.

(42) Z punktu widzenia konkurencyjności zasadnicze znaczenie ma, aby jednostki notyfikowane stosowały procedury oceny zgodności bez zbędnego obciążania administracyjnego podmiotów gospodarczych. Z tego samego powodu oraz w celu zapewnienia równego traktowania podmiotów gospodarczych należy zapewnić spójność stosowanych procedur oceny zgodności pod względem technicznym. Najlepszym sposobem osiągnięcia tego celu jest odpowiednia koordynacja jednostek notyfikowanych i współpraca między nimi.

(43) Zainteresowane strony powinny mieć możliwość odwołania się od wyników oceny zgodności przeprowadzonej przez jednostkę notyfikowaną. Należy zapewnić dostępność procedury odwoławczej od wszelkich decyzji podejmowanych przez jednostki notyfikowane.

(44) Producenci powinni zastosować wszelkie odpowiednie środki, aby bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" mogły zostać wprowadzone do obrotu wyłącznie wówczas, gdy przy odpowiednim przechowywaniu i użytkowaniu zgodnie z przeznaczeniem oraz w warunkach użytkowania, które można rozsądnie przewidzieć, nie zagrażają zdrowiu ani bezpieczeństwu osób. Bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" należy uznawać za niezgodne z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu tylko w warunkach racjonalnego użytkowania, tj. takiego, które wynika ze zgodnego z prawem i łatwego do przewidzenia ludzkiego zachowania.

(45) Aby zapewnić pewność prawa, należy wyjaśnić, że przepisy dotyczące nadzoru rynku unijnego i kontroli produktów wprowadzanych na rynek Unii, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008, w tym przepisy dotyczące wymiany informacji za pośrednictwem systemu wczesnego ostrzegania (RAPEX), mają zastosowanie do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej". Niniejsze rozporządzenie nie powinno stanowić dla państw członkowskich przeszkody w wyborze organów właściwych do realizacji tych zadań. Należy przewidzieć odpowiednie środki przejściowe, aby zapewnić płynne przejście do stosowania niniejszego rozporządzenia.

(46) Bezzałogowe systemy powietrzne, których eksploatacja wiąże się z najwyższym ryzykiem, powinny podlegać certyfikacji. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem określać warunki, na jakich projekt, produkcja i konserwacja bezzałogowych systemów powietrznych powinny podlegać certyfikacji. Warunki te są związane z większym ryzykiem wystąpienia szkody dla osób trzecich w razie wypadku, a zatem certyfikacja powinna być obowiązkowa w odniesieniu do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do transportu osób, bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do transportu towarów niebezpiecznych oraz wszelkich bezzałogowych systemów powietrznych o wymiarach powyżej 3 m i przeznaczonych do eksploatacji nad zgromadzeniami osób. Obowiązkowa powinna być również certyfikacja bezzałogowych systemów powietrznych eksploatowanych w ramach kategorii „szczególnej", określonej w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947, jeżeli po przeprowadzeniu oceny ryzyka w zezwoleniu na eksploatację wydanym przez właściwy organ stwierdzono, że bez certyfikacji bezzałogowego systemu powietrznego nie można odpowiednio ograniczyć ryzyka eksploatacji.

(47) Bezzałogowe systemy powietrzne wprowadzane do obrotu, przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" i opatrzone etykietą identyfikacyjną danej klasy, muszą spełniać wymogi dotyczące wydawania świadectw dla bezzałogowych systemów powietrznych eksploatowanych, stosownie do przypadku, w ramach operacji kategorii „szczególnej" lub „certyfikowanej", jeżeli te bezzałogowe systemy powietrzne są eksploatowane przy operacjach spoza kategorii „otwartej".

(48) Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych, których główne miejsce prowadzenia działalności, siedziba lub miejsce zamieszkania znajdują się w państwie trzecim, ale którzy prowadzą operacje bezzałogowych systemów powietrznych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, powinni podlegać niniejszemu rozporządzeniu.

(49) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 01/2018 ([12]) wydanej przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zgodnie z art. 65 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

Przepisy ogólne

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące projektowania i produkcji bezzałogowych systemów powietrznych, przeznaczonych do eksploatacji zgodnie z zasadami i warunkami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym 2019/947, oraz dodatkowych elementów służących zdalnej identyfikacji. Określa ono również rodzaje bezzałogowych systemów powietrznych, których projektowanie, produkcja i konserwacja podlegają certyfikacji.

2. Określono w nim również zasady udostępniania na rynku oraz swobodnego przepływu w Unii bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej" i dodatkowych elementów służących zdalnej identyfikacji.

3. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się również przepisy obowiązujące operatorów bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich, w przypadkach gdy prowadzą oni operacje bezzałogowych systemów powietrznych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na podstawie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947.

Artykuł 2

Zakres

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

a) bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji zgodnie z zasadami i warunkami mającymi zastosowanie do operacji bezzałogowych systemów powietrznych w ramach kategorii „otwartej" zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947, z wyjątkiem bezzałogowych systemów powietrznych skonstruowanych do użytku prywatnego, i opatrzonych etykietą identyfikacyjną klasy określoną w częściach 1–5 załącznika do niniejszego rozporządzenia, wskazującą, do której z pięciu klas bezzałogowych systemów powietrznych, o których mowa w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947, należy dany bezzałogowy system powietrzny;

b) dodatkowych elementów służących ich zdalnej identyfikacji, określonych w części 6 załącznika do niniejszego rozporządzenia.

2. Rozdział III niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie do bezzałogowych systemów powietrznych eksploatowanych zgodnie z zasadami i warunkami mającymi zastosowanie do operacji bezzałogowych systemów powietrznych w ramach kategorii „certyfikowanej" i „szczególnej" zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947.

3. Rozdział IV niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie do operatorów bezzałogowych systemów powietrznych, których główne miejsce prowadzenia działalności, siedziba lub miejsce zamieszkania znajdują się w państwie trzecim, jeżeli operacje bezzałogowych systemów powietrznych mają miejsce w Unii.

4. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do bezzałogowych systemów powietrznych przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie w pomieszczeniach zamkniętych.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „bezzałogowy statek powietrzny" oznacza dowolny statek powietrzny eksploatowany lub przeznaczony do eksploatacji bez pilota na pokładzie, który może działać samodzielnie lub być pilotowany zdalnie;

2) „wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym" oznacza wszelkiego rodzaju przyrządy, wyposażenie, mechanizmy, aparaturę, oprzyrządowanie, oprogramowanie lub akcesoria niezbędne do bezpiecznej eksploatacji danego bezzałogowego statku powietrznego, które nie są jego częściami i nie znajdują się na jego pokładzie;

3) „bezzałogowy system powietrzny" oznacza bezzałogowy statek powietrzny i wyposażenie do zdalnego sterowania nim;

4) „operator bezzałogowego systemu powietrznego" oznacza dowolną osobę prawną lub fizyczną eksploatującą lub zamierzającą eksploatować co najmniej jeden bezzałogowy system powietrzny;

([12]) Opinia EASA nr 01/2018 „Propozycja ram regulacyjnych dotyczących operacji z użyciem bezzałogowych systemów powietrznych w ramach kategorii »otwartej« i »szczególnej«" (RMT.0230), dostępna na stronie: https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions.

5) kategoria „otwarta” oznacza kategorię operacji bezzałogowych systemów powietrznych określoną w art. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947;

6) kategoria „szczególna” oznacza kategorię operacji bezzałogowych systemów powietrznych określoną w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947;

7) kategoria „certyfikowana” oznacza kategorię operacji bezzałogowych systemów powietrznych określoną w art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947;

8) „unijne prawodawstwo harmonizacyjne” oznacza dowolny akt prawny Unii harmonizujący warunki wprowadzania produktów do obrotu;

9) „akredytacja” oznacza akredytację w rozumieniu art. 2 pkt 10 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;

10) „ocena zgodności” oznacza proces wykazujący, czy zostały spełnione określone wymogi odnoszące się do produktu;

11) „jednostka oceniająca zgodność” oznacza jednostkę, która wykonuje czynności z zakresu oceny zgodności, w tym: wzorcowanie, badanie, certyfikację i inspekcję;

12) „oznakowanie CE” oznacza oznakowanie, za pomocą którego producent wskazuje, że produkt spełnia mające zastosowanie wymogi określone w unijnym prawodawstwie harmonizacyjnym przewidującym umieszczenie tego oznakowania;

13) „producent” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną, która wytwarza produkt lub zleca jego zaprojektowanie i wytworzenie, i wprowadza ten produkt do obrotu pod własną nazwą lub własnym znakiem handlowym;

14) „upoważniony przedstawiciel” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, dysponującą pisemnym pełnomocnictwem producenta do wykonywania w jego imieniu określonych zadań;

15) „importer” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, która wprowadza do obrotu w Unii produkt pochodzący z państwa trzeciego;

16) „dystrybutor” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, niebędącą producentem ani importerem, która udostępnia produkt na rynku;

17) „podmioty gospodarcze” oznaczają producentów, upoważnionych przedstawicieli producentów, importerów i dystrybutorów bezzałogowych systemów powietrznych;

18) „udostępnienie na rynku” oznacza dowolną formę dostarczenia produktu do celów dystrybucji, konsumpcji lub używania na rynku Unii w ramach działalności handlowej, niezależnie od tego, czy odbywa się to odpłatnie lub nieodpłatnie;

19) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie produktu na rynku Unii po raz pierwszy;

20) „norma zharmonizowana” oznacza normę zharmonizowaną w rozumieniu art. 2 pkt 1 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;

21) „specyfikacja techniczna” oznacza dokument określający wymogi techniczne, jakie produkt, proces lub usługa ma spełniać;

22) „bezzałogowy system powietrzny skonstruowany do użytku prywatnego” oznacza bezzałogowy system powietrzny zmontowany lub wyprodukowany na użytek własny konstruktora, z wyłączeniem bezzałogowych systemów powietrznych zmontowanych z zestawu części wprowadzonych do obrotu przez producenta jako gotowy do montażu zestaw;

23) „organ nadzoru rynku” oznacza organ państwa członkowskiego odpowiedzialny za wykonywanie nadzoru rynku na terytorium tego państwa członkowskiego;

24) „odzyskanie produktu” oznacza dowolny środek mający na celu doprowadzenie do zwrotu produktu, który już został udostępniony użytkownikowi końcowemu;

25) „wycofanie z obrotu” oznacza dowolny środek, którego celem jest zapobieżenie udostępnieniu na rynku produktu w danym łańcuchu dostaw;

26) „jednolita europejska przestrzeń powietrzna” oznacza przestrzeń powietrzną nad terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, a także każdą inną przestrzeń powietrzną, do której państwa członkowskie stosują rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ([13]) zgodnie z art. 1 ust. 3 tego rozporządzenia;

([13]) Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).

27) „pilot bezzałogowego statku powietrznego” oznacza osobę fizyczną odpowiedzialną za bezpieczne wykonanie lotu przez bezzałogowy statek powietrzny poprzez ręczne sterowanie lotem albo – w przypadku gdy bezzałogowy statek powietrzny wykonuje lot automatycznie – poprzez monitorowanie jego kursu i utrzymywanie przez cały czas możliwości interwencji i zmiany kursu;

28) „maksymalna masa startowa” („MTOM”) oznacza maksymalną określoną przez producenta lub konstruktora masę bezzałogowego statku powietrznego, obejmującą obciążenie użytkowe i paliwo, przy której można eksploatować bezzałogowy statek powietrzny;

29) „obciążenie użytkowe” oznacza wszelkiego rodzaju przyrządy, mechanizmy, wyposażenie, części, aparaturę, oprzyrządowanie lub akcesoria, w tym urządzenia komunikacyjne, zainstalowane na statku powietrznym lub przymocowane do statku powietrznego, które nie są używane ani przeznaczone do wykorzystania podczas eksploatacji statku powietrznego lub sterowania nim w locie i nie są częścią płatowca, silnika ani śmigła;

30) „tryb podążania za stacją bazową” oznacza tryb pracy systemu zewnętrznego, w którym bezzałogowy statek powietrzny stale podąża za pilotem bezzałogowego statku powietrznego w uprzednio określonym promieniu;

31) „jednoznaczna zdalna identyfikacja” oznacza system lokalnego rozpowszechniania informacji o eksploatowanym bezzałogowym statku powietrznym, w tym jego oznakowania, pozwalający uzyskać te informacje bez fizycznego dostępu do bezzałogowego statku powietrznego;

32) „świadomość przestrzenna” oznacza funkcję wykrywania potencjalnych naruszeń ograniczeń przestrzeni powietrznej w oparciu o dane przekazane przez państwa członkowskie i ostrzegania o nich pilota bezzałogowego statku powietrznego, aby mógł niezwłocznie podjąć skuteczne działanie w celu zapobieżenia tym naruszeniom;

33) „poziom mocy akustycznej L_{WA}” oznacza poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A w dB w odniesieniu do 1 pW zgodnie z definicją w normie EN ISO 3744:2010;

34) „zmierzony poziom mocy akustycznej” oznacza poziom mocy akustycznej ustalony na podstawie pomiarów określonych w części 13 załącznika; zmierzone wartości można ustalić albo dla jednego egzemplarza bezzałogowego systemu powietrznego reprezentatywnego dla urządzeń danego typu, albo na podstawie średniej dla pewnej liczby bezzałogowych systemów powietrznych;

35) „gwarantowany poziom mocy akustycznej” oznacza poziom mocy akustycznej ustalony zgodnie z wymogami ustanowionymi w części 13 załącznika, który uwzględnia niepewność wynikającą ze zmienności produkcji i procedur pomiarowych oraz w przypadku gdy producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie potwierdza, że zgodnie z zastosowanymi i określonymi w dokumentacji technicznej instrumentami technicznymi nie jest on przekroczony;

36) „zawis” oznacza pozostawanie w tej samej pozycji w powietrzu;

37) „zgromadzenia osób” oznaczają zgromadzenia, w przypadku których zagęszczenie obecnych osób uniemożliwia im przemieszczanie się.

ROZDZIAŁ II

Bezzałogowe systemy powietrzne przeznaczone do eksploatacji w ramach kategorii „otwartej” i dodatkowe elementy służące zdalnej identyfikacji

SEKCJA 1

Wymogi dotyczące produktów

Artykuł 4

Wymogi

1. Produkty, o których mowa w art. 2 ust. 1, muszą spełniać wymogi określone w częściach 1–6 załącznika.

2. Bezzałogowe systemy powietrzne, które nie są zabawkami w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE, muszą spełniać odpowiednie wymogi w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa określone w dyrektywie 2006/42/WE wyłącznie w odniesieniu do innych rodzajów ryzyka niż związane z bezpieczeństwem lotu bezzałogowego statku powietrznego.

3. Wszelkich aktualizacji oprogramowania produktów, które już zostały udostępnione na rynku, można dokonywać wyłącznie wówczas, gdy nie mają one wpływu na zgodność produktu z wymogami.

Artykuł 5

Udostępnianie produktów na rynku i ich swobodny przepływ

1. Produkty są udostępniane na rynku wyłącznie wówczas, gdy spełniają wymogi niniejszego rozdziału i nie stanowią zagrożenia dla zdrowia ani bezpieczeństwa osób, zwierząt ani mienia.

2. Państwa członkowskie nie mogą – w odniesieniu do aspektów objętych zakresem niniejszego rozdziału – zakazywać, ograniczać ani utrudniać udostępniania na rynku produktów zgodnych z niniejszym rozdziałem.

SEKCJA 2

Obowiązki podmiotów gospodarczych

Artykuł 6

Obowiązki producentów

1. Wprowadzając produkty do obrotu w Unii, producenci muszą zagwarantować, że zostały one zaprojektowane i wytworzone zgodnie z wymogami określonymi w częściach 1–6 załącznika.

2. Producenci sporządzają dokumentację techniczną przewidzianą w art. 17 i przeprowadzają odpowiednią procedurę oceny zgodności, o której mowa w art. 13, lub zlecają jej przeprowadzenie podwykonawcom.

Jeśli procedura oceny zgodności wykaże zgodność produktu z wymogami części 1–6 załącznika, producenci sporządzają deklarację zgodności UE i umieszczają oznakowanie CE.

3. Producenci przechowują dokumentację techniczną oraz deklarację zgodności UE przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu.

4. Producenci zapewniają stosowanie procedur pozwalających utrzymać zgodność produkcji seryjnej z niniejszym rozdziałem. Uwzględnia się odpowiednio zmiany w projekcie, parametrach lub oprogramowaniu oraz zmiany w normach zharmonizowanych lub specyfikacji technicznej stanowiących odniesienie przy stwierdzaniu zgodności produktu.

Producenci są zobowiązani, we wszystkich stosownych przypadkach w odniesieniu do zagrożeń związanych z produktem, w celu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa konsumentów, do przeprowadzenia badania prób produktów wprowadzanych do obrotu, rozpatrywania oraz, w razie potrzeby, prowadzenia ewidencji skarg, przypadków produktów niezgodnych z wymogami i przypadków odzyskania produktu, a także do informowania dystrybutorów o tego rodzaju działaniach w zakresie monitorowania.

5. Producenci bezzałogowych systemów powietrznych dopilnowują, by oznakowanie bezzałogowego statku powietrznego obejmowało typ w rozumieniu decyzji 768/2008/WE i niepowtarzalny numer seryjny umożliwiający jego identyfikację oraz, w stosownych przypadkach, było zgodne z wymogami odpowiednich części 2–4 załącznika. Producenci dodatkowych elementów służących zdalnej identyfikacji dopilnowują, by oznakowanie tych dodatkowych elementów było zgodne z wymogami części 6 załącznika i obejmowało typ oraz niepowtarzalny numer seryjny umożliwiający ich identyfikację. W obu przypadkach producenci zapewniają umieszczenie niepowtarzalnego numeru seryjnego również na deklaracji zgodności UE lub uproszczonej deklaracji zgodności UE, o której mowa w art. 14.

6. Producenci podają na produkcie, a jeżeli nie jest to możliwe – na opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do produktu, swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy, adres strony internetowej oraz kontaktowy adres pocztowy. Adres musi wskazywać konkretne miejsce, gdzie można skontaktować się z producentem. Dane kontaktowe podaje się w języku łatwo zrozumiałym dla użytkowników końcowych i organów nadzoru rynku.

7. Producenci zapewniają dołączenie do produktu instrukcji oraz noty informacyjnej określonych w częściach 1–6 załącznika, w języku łatwo zrozumiałym dla konsumentów i innych użytkowników końcowych, określonym przez dane państwo członkowskie. Takie instrukcje i noty informacyjne, jak również wszelkie etykiety, muszą być jasne, zrozumiałe i czytelne.

8. Producenci zapewniają dołączenie do każdego produktu kopii deklaracji zgodności UE lub uproszczonej deklaracji zgodności UE. Jeżeli dostarcza się uproszczoną deklarację zgodności UE, musi ona zawierać dokładny adres internetowy, pod którym można znaleźć pełny tekst deklaracji zgodności UE.

9. Producenci, którzy stwierdzą lub mają powody podejrzewać, że wprowadzone przez nich do obrotu produkty nie są zgodne z niniejszym rozdziałem, niezwłocznie wprowadzają środki naprawcze konieczne do zapewnienia zgodności tych produktów, wycofania ich z obrotu lub odzyskania ich, stosownie do okoliczności. Jeżeli produkt stwarza zagrożenie, producenci niezwłocznie informują o tym organy nadzoru rynku państw członkowskich, w których produkt został udostępniony na rynku, podając szczegółowe informacje, w szczególności na temat niezgodności, wprowadzonych środków naprawczych oraz ich wyniku.

10. Na uzasadnione żądanie właściwego organu krajowego producenci przekazują mu w formie papierowej lub elektronicznej wszelkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności produktu z niniejszym rozdziałem, w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu. Na żądanie tego organu współpracują z nim we wszelkich działaniach służących usunięciu zagrożeń, jakie stwarza produkt wprowadzony przez nich do obrotu.

Artykuł 7

Upoważnieni przedstawiciele

1. Producent może wyznaczyć upoważnionego przedstawiciela, udzielając mu pełnomocnictwa na piśmie.

Obowiązki określone w art. 6 ust. 1 oraz obowiązek sporządzenia dokumentacji technicznej, o którym mowa w art. 6 ust. 2, nie wchodzą w zakres pełnomocnictwa upoważnionego przedstawiciela.

2. Upoważniony przedstawiciel wykonuje zadania określone w pełnomocnictwie otrzymanym od producenta. Pełnomocnictwo umożliwia upoważnionemu przedstawicielowi wykonywanie co najmniej następujących obowiązków:

a) przechowywanie deklaracji zgodności UE i dokumentacji technicznej do dyspozycji krajowych organów nadzoru rynku przez 10 lat od momentu wprowadzenia produktu do obrotu w Unii;

b) przekazywanie na uzasadnione żądanie organu nadzoru rynku lub kontroli granicznej wszelkich informacji i dokumentacji koniecznych do wykazania zgodności produktu z wymogami;

c) współpracowanie z organem nadzoru rynku lub kontroli granicznej, na jego żądanie, we wszelkich działaniach zmierzających do usunięcia niezgodności produktów objętych pełnomocnictwem upoważnionego przedstawiciela lub związanych z nimi zagrożeń dla bezpieczeństwa.

Artykuł 8

Obowiązki importerów

1. Importerzy wprowadzają do obrotu w Unii wyłącznie produkty zgodne z wymogami niniejszego rozdziału.

2. Przed wprowadzeniem produktu do obrotu w Unii importerzy zapewniają:

a) przeprowadzenie przez producenta odpowiedniej procedury oceny zgodności, o której mowa w art. 13;

b) sporządzenie przez producenta dokumentacji technicznej, o której mowa w art. 17;

c) opatrzenie produktu oznakowaniem CE oraz, jeżeli jest to wymagane, etykietą identyfikacyjną klasy bezzałogowego statku powietrznego oraz oznaczeniem poziomu mocy akustycznej;

d) dołączenie do produktu dokumentów, o których mowa w art. 6 ust. 7 i 8;

e) spełnienie przez producenta wymogów określonych w art. 6 ust. 5 i 6.

W przypadku gdy importer stwierdzi lub ma powody podejrzewać, że produkt nie jest zgodny z wymogami części 1–6 załącznika, nie wprowadza produktu do obrotu, dopóki nie zostanie zapewniona jego zgodność z wymogami. Ponadto jeżeli produkt stwarza zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa konsumentów i osób trzecich, importer informuje o tym producenta oraz właściwe organy krajowe.

3. Importerzy podają swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy, stronę internetową oraz kontaktowy adres pocztowy na produkcie, a jeżeli nie jest to możliwe – na jego opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do produktu. Dane kontaktowe podaje się w języku łatwo zrozumiałym dla użytkowników końcowych i organów nadzoru rynku.

4. Importerzy zapewniają dołączenie do produktu instrukcji oraz noty informacyjnej określonych w częściach 1–6 załącznika, w języku łatwo zrozumiałym dla konsumentów i innych użytkowników końcowych, określonym przez dane państwo członkowskie. Przedmiotowe instrukcje i noty informacyjne, jak również wszelkie etykiety, muszą być jasne, zrozumiałe i czytelne.

5. Importerzy dopilnowują, aby w czasie, kiedy to oni ponoszą odpowiedzialność za produkt, warunki jego przechowywania lub transportu nie wpływały negatywnie na jego zgodność z wymogami określonymi w art. 4.

6. W celu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników końcowych i osób trzecich, kiedy jest to właściwe z uwagi na zagrożenia związane z produktem, importerzy są zobowiązani do badania prób produktów udostępnianych na rynku oraz rozpatrywania i, w razie potrzeby, prowadzenia ewidencji skarg, przypadków produktów niezgodnych z wymogami i przypadków odzyskania produktu, a także do informowania dystrybutorów o wszelkich tego rodzaju działaniach w zakresie monitorowania.

7. Importerzy, którzy stwierdzą lub mają powody podejrzewać, że wprowadzony przez nich do obrotu produkt nie jest zgodny z odpowiednim unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym, niezwłocznie wprowadzają niezbędne środki naprawcze, aby doprowadzić do zgodności produktu z wymogami, jego wycofania lub odzyskania, stosownie do okoliczności. Ponadto jeżeli produkt stwarza zagrożenie, importerzy niezwłocznie informują o tym organy nadzoru rynku państw członkowskich, w których produkt został udostępniony na rynku, podając szczegółowe informacje, w szczególności na temat niezgodności oraz wprowadzonych środków naprawczych.

8. Importerzy przechowują kopię deklaracji zgodności UE do dyspozycji organów nadzoru rynku przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu i na żądanie tych organów udostępniają im dokumentację techniczną.

9. Na uzasadnione żądanie właściwego organu krajowego importerzy przekazują mu w formie papierowej lub elektronicznej wszelkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności produktu z wymogami, w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu. Na żądanie tego organu współpracują z nim we wszelkich działaniach służących usunięciu zagrożeń, jakie stwarza produkt wprowadzony przez nich do obrotu.

Artykuł 9

Obowiązki dystrybutorów

1. Udostępniając produkt na rynku Unii, dystrybutorzy działają z należytą starannością w odniesieniu do wymogów niniejszego rozdziału.

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

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

W przypadku gdy dystrybutor stwierdza lub ma powody podejrzewać, że produkt nie jest zgodny z wymogami art. 4, nie udostępnia produktu na rynku, dopóki jego zgodność nie zostanie zapewniona. Ponadto jeżeli produkt stwarza zagrożenie, dystrybutor informuje o tym producenta lub importera oraz właściwe organy nadzoru rynku.

3. Dystrybutorzy dopilnowują, aby w czasie, kiedy to oni ponoszą odpowiedzialność za produkt, warunki jego przechowywania lub transportu nie wpływały negatywnie na jego zgodność z wymogami określonymi w art. 4.

4. Dystrybutorzy, którzy stwierdzą lub mają powody podejrzewać, że udostępniony przez nich na rynku produkt nie jest zgodny z odpowiednim unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym, zapewniają wprowadzenie niezbędnych środków naprawczych, aby doprowadzić do zgodności produktu z wymogami, jego wycofania lub odzyskania, stosownie do okoliczności. Ponadto jeżeli produkt stwarza zagrożenie, dystrybutorzy niezwłocznie informują o tym organy nadzoru rynku państw członkowskich, w których produkt został udostępniony na rynku, podając szczegółowe informacje, w szczególności na temat niezgodności oraz wprowadzonych środków naprawczych.

5. Na uzasadnione żądanie właściwego organu krajowego dystrybutorzy przekazują mu w formie papierowej lub elektronicznej wszelkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności produktu z wymogami. Na żądanie tego organu współpracują z nim we wszelkich działaniach służących usunięciu zagrożeń, jakie stwarza udostępniony przez nich na rynku produkt.

Artykuł 10

Przypadki, w których obowiązki producentów dotyczą importerów i dystrybutorów

Jeżeli importer lub dystrybutor wprowadza produkt do obrotu pod własną nazwą lub znakiem towarowym albo modyfikuje produkt już znajdujący się w obrocie w sposób, który może mieć wpływ na jego zgodność z wymogami niniejszego rozdziału, do celów niniejszego rozdziału jest uważany za producenta i w konsekwencji podlega obowiązkom dotyczącym producenta wynikającym z art. 6.

Artykuł 11

Identyfikacja podmiotów gospodarczych

1. Na wezwanie organów nadzoru rynku podmioty gospodarcze wskazują:

a) każdy podmiot gospodarczy, który dostarczył im produkt;

b) każdy podmiot gospodarczy, któremu dostarczyły produkt.

2. Podmioty gospodarcze muszą być w stanie przedstawić informacje, o których mowa w ust. 1:

a) przez 10 lat od momentu dostarczenia im produktu;

b) przez 10 lat od momentu dostarczenia przez nie produktu.

SEKCJA 3

Zgodność produktu z wymogami

Artykuł 12

Domniemanie zgodności

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

Artykuł 13

Procedury oceny zgodności

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

2. Ocenę zgodności można przeprowadzić w oparciu o następujące procedury:

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

b) badania typu UE poprzedzające ocenę zgodności z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji określoną w części 8 załącznika;

c) ocena zgodności oparta na kompleksowym systemie zapewniania jakości, jak określono w części 9 załącznika, z wyjątkiem oceny zgodności produktu, który jest zabawką w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE.

Artykuł 14

Deklaracja zgodności UE

1. Deklaracja zgodności UE, o której mowa w art. 6 ust. 8, zawiera stwierdzenie, że wykazano zgodność produktu z wymogami części 1–6 załącznika, i w przypadku bezzałogowego systemu powietrznego określa klasę.

2. Deklaracja zgodności UE odpowiada wzorowi z części 11 załącznika, zawiera elementy określone w tej części i jest systematycznie aktualizowana. Musi ona zostać przetłumaczona na język lub języki wymagane przez państwo członkowskie, w którym produkt wprowadza się do obrotu lub udostępnia na rynku.

3. Uproszczona deklaracja zgodności UE, o której mowa w art. 6 ust. 8, zawiera elementy określone w części 12 załącznika i jest systematycznie aktualizowana. Deklaracja jest tłumaczona na język lub języki wymagane przez państwo członkowskie, w którym produkt jest wprowadzany do obrotu lub udostępniany na rynku. Pełny tekst deklaracji zgodności UE jest udostępniany pod adresem internetowym, o którym mowa w uproszczonej deklaracji zgodności UE, w języku lub językach wymaganych przez państwo członkowskie, w którym produkt wprowadza się do obrotu lub udostępnia na rynku.

4. Jeżeli dany produkt podlega więcej niż jednemu aktowi prawa Unii wymagającemu deklaracji zgodności UE, sporządzana jest jedna deklaracja zgodności UE odnosząca się do wszystkich takich aktów prawa Unii. Deklaracja ta wskazuje odpowiednie unijne akty prawne, łącznie z ich adresami publikacyjnymi.

5. Sporządzając deklarację zgodności UE, producent przyjmuje odpowiedzialność za zgodność produktu z wymogami niniejszego rozdziału.

Artykuł 15

Ogólne zasady dotyczące oznakowania CE

Oznakowanie CE podlega ogólnym zasadom określonym w art. 30 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

Artykuł 16

Zasady i warunki umieszczania oznakowania CE, numeru identyfikacyjnego jednostki notyfikowanej, etykiety identyfikacyjnej klasy bezzałogowego systemu powietrznego oraz oznaczenia poziomu mocy akustycznej

1. Oznakowanie CE umieszcza się w sposób widoczny, czytelny i trwały na produkcie lub przymocowanej do niego tabliczce znamionowej. W przypadku gdy jest to niemożliwe lub nieuzasadnione ze względu na wielkość produktu, oznakowanie CE umieszcza się na opakowaniu.

2. Etykieta identyfikacyjna klasy bezzałogowego statku powietrznego musi być umieszczona w sposób widoczny, czytelny i trwały na bezzałogowym statku powietrznym i jego opakowaniu oraz mieć co najmniej 5 mm wysokości. Zakazuje się umieszczania na produkcie oznakowania, znaków i napisów, które mogą wprowadzić w błąd osoby trzecie z uwagi na skojarzenia z etykietą identyfikacyjną klasy lub podobieństwo formy.

3. Oznaczenie poziomu mocy akustycznej, o którym mowa w części 14 załącznika, umieszcza się, w stosownych przypadkach, w sposób widoczny, czytelny i trwały na bezzałogowym statku powietrznym, chyba że nie jest to możliwe lub nie jest uzasadnione ze względu na wielkość produktu, oraz na opakowaniu.

4. Oznakowanie CE oraz, w stosownych przypadkach, oznaczenie poziomu mocy akustycznej i etykietę identyfikacyjną klasy bezzałogowego statku powietrznego umieszcza się przed wprowadzeniem produktu do obrotu.

5. Jeżeli stosowana jest procedura oceny zgodności określona w części 9 załącznika, za oznakowaniem CE podaje się numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej.

Numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej umieszcza sama jednostka notyfikowana lub, według jej instrukcji, producent bądź jego upoważniony przedstawiciel.

6. Państwa członkowskie korzystają z istniejących mechanizmów, aby zapewnić prawidłowe stosowanie systemu oznakowania CE, oraz podejmują odpowiednie działania w przypadku jego niewłaściwego wykorzystania.

Artykuł 17

Dokumentacja techniczna

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

2. Dokumentację techniczną sporządza się przed wprowadzeniem produktu do obrotu i systematycznie aktualizuje.

3. Dokumentację techniczną i korespondencję odnoszące się do każdej procedury sprawdzającej badanie typu UE lub oceny systemu jakości producenta sporządza się w języku urzędowym państwa członkowskiego, w którym jednostka notyfikowana ma siedzibę, lub w języku akceptowanym przez ten organ.

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

SEKCJA 4

Notyfikowanie jednostek oceniających zgodność

Artykuł 18

Notyfikacja

Państwa członkowskie notyfikują Komisji i pozostałym państwom członkowskim jednostki uprawnione do wykonywania zadań w zakresie oceny zgodności w charakterze osoby trzeciej na podstawie niniejszego rozdziału.

Artykuł 19

Organy notyfikujące

1. Państwa członkowskie wyznaczają organ notyfikujący, który odpowiada za opracowanie i stosowanie procedur niezbędnych do oceny jednostek oceniających zgodność i ich notyfikacji oraz do monitorowania jednostek notyfikowanych, w tym w odniesieniu do zgodności z art. 24.

2. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że ocenę oraz monitorowanie, o których mowa w ust. 1, przeprowadza krajowa jednostka akredytująca w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

3. W przypadku gdy organ notyfikujący przekazuje lub w inny sposób powierza ocenę, notyfikację lub monitorowanie, o których mowa w ust. 1, podmiotowi, który nie jest instytucją rządową, upoważniony podmiot musi posiadać osobowość prawną oraz stosować się odpowiednio do wymogów określonych w art. 20. Taki podmiot musi być ponadto przygotowany na pokrycie zobowiązań wynikających z prowadzonej działalności.

4. Organ notyfikujący ponosi pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podmiot, o którym mowa w ust. 3.

Artykuł 20

Wymogi dotyczące organów notyfikujących

1. Organ notyfikujący:

a) ustanawiany jest w sposób nie prowadzący do żadnego konfliktu interesów między tym organem a jednostkami oceniającymi zgodność;

b) jest zorganizowany i działa w sposób dający gwarancję obiektywizmu i bezstronności;

c) jest zorganizowany w sposób zapewniający, aby decyzja dotycząca notyfikowania jednostki oceniającej zgodność była podejmowana przez kompetentne osoby spoza grona osób przeprowadzających ocenę;

d) nie oferuje ani nie realizuje żadnych działań wykonywanych przez jednostki oceniające zgodność, ani usług w zakresie konsultacji na zasadach komercyjnych lub konkurencyjnych;

e) traktuje informacje, które otrzymuje, jako poufne;

f) dysponuje wystarczającą liczbą pracowników posiadających kompetencje do właściwego wykonywania jego zadań.

Artykuł 21

Obowiązki organów notyfikujących w zakresie informowania

1. Państwa członkowskie informują Komisję o swoich procedurach oceny i notyfikacji jednostek oceniających zgodność oraz monitorowania jednostek notyfikowanych, jak również o wszelkich zmianach w tym zakresie.

2. Komisja podaje te informacje do wiadomości publicznej.

Artykuł 22

Wymogi dotyczące jednostek notyfikowanych

1. Na potrzeby notyfikacji jednostka oceniająca zgodność musi spełnić wymogi określone w ust. 2–11.

2. Jednostka oceniająca zgodność jest powoływana na podstawie prawa krajowego danego państwa członkowskiego i ma osobowość prawną.

3. Jednostka oceniająca zgodność musi być osobą trzecią, tj. musi być niezależna od organizacji, które ocenia.

Jednostkę należącą do stowarzyszenia przedsiębiorców lub zrzeszenia zawodowego reprezentującego przedsiębiorstwa zaangażowane w projektowanie, produkcję, dostarczanie, montowanie, wykorzystywanie lub konserwację produktów, które ocenia, można uważać za taką jednostkę, pod warunkiem że wykazano jej niezależność i brak konfliktu interesów.

4. Jednostka oceniająca zgodność, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności nie mogą być projektantami, producentami, dostawcami, instalatorami, nabywcami, właścicielami, użytkownikami ani podmiotami odpowiedzialnymi za konserwację produktów, które oceniają, ani przedstawicielami żadnej z wymienionych stron. Nie wyklucza to wykorzystywania ocenianych produktów w zakresie niezbędnym do prowadzenia działalności jednostki oceniającej zgodność lub do celów osobistych.

Jednostka oceniająca zgodność, jej kierownictwo najwyższego szczebla oraz pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności nie mogą być bezpośrednio zaangażowani w projektowanie, produkcję lub konstruowanie, wprowadzanie do obrotu, instalację, wykorzystywanie lub konserwację takich produktów ani reprezentować stron zaangażowanych w taką działalność. Nie mogą oni angażować się w działalność, która może zagrozić niezależności ich osądów i wiarygodności w związku z czynnościami w ramach oceny zgodności, w zakresie których jednostka jest notyfikowana. Dotyczy to w szczególności usług konsultingowych.

Jednostki oceniające zgodność dopilnowują, aby działalność ich jednostek zależnych lub podwykonawców nie wpływała na poufność, obiektywizm ani bezstronność działalności związanej z oceną zgodności.

5. Jednostka oceniająca zgodność i jej pracownicy wykonują zadania związane z oceną zgodności, zachowując najwyższe standardy zawodowe, posiadają niezbędne kwalifikacje techniczne w danej dziedzinie oraz nie są poddawani żadnym naciskom ani zachętom, zwłaszcza finansowym, mogącym wpływać na ich opinię lub wyniki oceny zgodności, szczególnie ze strony osób lub grup osób, których interesy związane są z rezultatami realizowanych zadań.

6. Dana jednostka oceniająca zgodność musi być w stanie wykonać wszystkie zadania związane z oceną zgodności powierzone jej na mocy części 8 lub 9 załącznika, w odniesieniu do których została notyfikowana, niezależnie od tego, czy wykona te zadania samodzielnie, czy też zostaną one zrealizowane w jej imieniu i na jej odpowiedzialność.

Przez cały czas i w odniesieniu do dowolnej procedury oceny zgodności oraz dowolnego rodzaju lub kategorii produktów będących przedmiotem notyfikacji dana jednostka oceniająca zgodność musi dysponować niezbędnymi:

a) pracownikami posiadającymi wiedzę techniczną oraz wystarczające i odpowiednie doświadczenie do realizacji zadań związanych z oceną zgodności;

b) opisami procedur, według których przeprowadza się ocenę zgodności, co gwarantuje przejrzystość i możliwość odtworzenia tych procedur; strategiami i procedurami, które pozwalają na rozdział zadań wykonywanych w charakterze jednostki notyfikowanej od innej działalności;

c) procedurami służącymi prowadzeniu działalności przy należytym uwzględnieniu wielkości przedsiębiorstwa, sektora, w którym ono działa, struktury przedsiębiorstwa, stopnia złożoności technologii danego produktu oraz masowego lub seryjnego charakteru procesu produkcyjnego.

Jednostka oceniająca zgodność musi mieć środki niezbędne do prawidłowej realizacji czynności technicznych i administracyjnych z zakresu oceny zgodności oraz musi mieć dostęp do wszelkiego niezbędnego wyposażenia lub obiektów.

7. Pracownicy odpowiedzialni za realizację zadań związanych z oceną zgodności muszą mieć:

a) gruntowne przeszkolenie techniczne i zawodowe, obejmujące całą działalność związaną z oceną zgodności w zakresie będącym przedmiotem notyfikacji jednostki oceniającej zgodność;

b) wystarczającą znajomość wymogów dotyczących ocen, które przeprowadzają, oraz odpowiednie uprawnienia do przeprowadzania takich ocen;

c) odpowiednią znajomość i zrozumienie wymogów, mających zastosowanie norm zharmonizowanych oraz stosownych przepisów unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego;

d) umiejętności wymagane do sporządzania certyfikatów badania typu UE lub zatwierdzeń systemu jakości, protokołów i sprawozdań dokumentujących wykonanie ocen.

8. Zagwarantowana musi być bezstronność jednostki oceniającej zgodność, jej kierownictwa najwyższego szczebla i pracowników odpowiedzialnych za przeprowadzanie oceny zgodności.

Wynagrodzenie kierownictwa najwyższego szczebla jednostki oceniającej zgodność oraz jej pracowników odpowiedzialnych za przeprowadzanie oceny zgodności nie może zależeć od liczby przeprowadzonych ocen ani od ich wyników.

9. Jednostki oceniające zgodność muszą posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności, chyba że na mocy prawa krajowego odpowiedzialność spoczywa na państwie członkowskim lub za ocenę zgodności odpowiada bezpośrednio samo państwo członkowskie.

10. Pracownicy jednostki oceniającej zgodność dochowują tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji, które uzyskują w trakcie wykonywania swoich zadań zgodnie z częściami 8 i 9 załącznika lub z wszelkimi przepisami prawa krajowego w danym zakresie, są jednak zwolnieni z tego obowiązku w stosunku do właściwych organów państwa członkowskiego, w którym realizowane są zadania. Prawa własności podlegają ochronie.

11. Jednostki oceniające zgodność biorą udział w stosownej działalności normalizacyjnej, w działalności regulacyjnej w dziedzinie bezzałogowych systemów powietrznych i planowania częstotliwości i w działalności grupy koordynującej jednostki notyfikowane, powołanej na podstawie odpowiedniego unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego, lub zapewniają informowanie o tej działalności swoich pracowników odpowiedzialnych za realizację zadań w ramach oceny zgodności, a decyzje administracyjne i dokumenty opracowane w wyniku prac takiej grupy traktują jako ogólne wytyczne.

Artykuł 23

Domniemanie zgodności jednostek notyfikowanych

Jeżeli jednostka oceniająca zgodność wykaże, że spełnia kryteria ustanowione w odpowiednich normach zharmonizowanych, które wskazano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, lub częściach tych norm, przyjmuje się, że jednostka ta spełnia wymogi art. 22 w zakresie, w jakim odpowiednie normy zharmonizowane obejmują te wymogi.

Artykuł 24

Jednostki zależne i podwykonawcy jednostek notyfikowanych

1. W przypadku gdy jednostka notyfikowana zleca podwykonawstwo określonych zadań związanych z oceną zgodności lub korzysta z usług jednostki zależnej, dopilnowuje, aby podwykonawca lub jednostka zależna spełniali wymogi określone w art. 22 oraz odpowiednio informuje o tym organ notyfikujący.

2. Jednostki notyfikowane ponoszą pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub jednostki zależne, niezależnie od tego, gdzie mają one siedzibę.

3. Czynności te można zlecać podwykonawcom lub powierzać do wykonania jednostce zależnej wyłącznie za zgodą klienta.

4. Jednostki notyfikowane przechowują do dyspozycji organu notyfikującego odpowiednie dokumenty dotyczące oceny kwalifikacji podwykonawcy lub jednostki zależnej oraz prac wykonywanych przez nich zgodnie z częściami 8 i 9 załącznika.

Artykuł 25

Wniosek o notyfikację

1. Jednostka oceniająca zgodność przedkłada wniosek o notyfikację organowi notyfikującemu państwa członkowskiego, w którym prowadzi działalność.

2. Do wniosku o notyfikację dołącza się opis działań związanych z oceną zgodności, modułu lub modułów oceny zgodności oraz produktów, w odniesieniu do których dana jednostka uważa się za kompetentną, jak również certyfikat akredytacji wydany przez krajową jednostkę akredytującą, potwierdzający, że dana jednostka oceniająca zgodność spełnia wymogi określone w art. 22.

Artykuł 26

Procedura notyfikacji

1. Organy notyfikujące mogą notyfikować wyłącznie jednostki oceniające zgodność, które spełniają wymogi określone w art. 22.

2. Notyfikują one jednostki oceniające zgodność Komisji i pozostałym państwom członkowskim, stosując opracowany i zarządzany przez Komisję elektroniczny system notyfikacji.

3. Notyfikacja obejmuje wszystkie szczegółowe informacje dotyczące: czynności związanych z oceną zgodności, modułu lub modułów oceny zgodności, odnośnego produktu oraz stosownego certyfikatu akredytacji.

4. Dana jednostka może prowadzić działalność jednostki notyfikowanej wyłącznie, jeżeli w terminie dwóch tygodni od notyfikacji Komisja ani pozostałe państwa członkowskie nie zgłoszą zastrzeżeń.

5. Do celów niniejszego rozdziału za jednostkę notyfikowaną można uznawać wyłącznie taką jednostkę.

6. Organ notyfikujący powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszelkich późniejszych zmianach dotyczących notyfikacji.

Artykuł 27

Numery identyfikacyjne i wykazy jednostek notyfikowanych

1. Komisja przydziela jednostce notyfikowanej numer identyfikacyjny.

2. Komisja przydziela taki niepowtarzalny numer, nawet gdy dana jednostka jest notyfikowana na mocy szeregu unijnych aktów prawnych.

3. Komisja podaje do wiadomości publicznej wykaz jednostek notyfikowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, wraz z przydzielonymi im numerami identyfikacyjnymi oraz informacją o rodzaju działalności będącej przedmiotem notyfikacji.

Komisja zapewnia na bieżąco aktualizację tego wykazu.

Artykuł 28

Zmiany w notyfikacji

1. W przypadku gdy organ notyfikujący stwierdzi lub otrzyma informację, że jednostka notyfikowana przestała spełniać wymogi art. 22 lub nie wypełnia swoich obowiązków, organ notyfikujący ogranicza, zawiesza lub cofa notyfikację, stosownie do przypadku, w zależności od wagi naruszenia wymogów lub niewypełnienia obowiązków. Niezwłocznie informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

2. W razie ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia notyfikacji lub w przypadku zaprzestania działalności przez jednostkę notyfikowaną notyfikujące państwo członkowskie podejmuje odpowiednie kroki, aby dokumentacją tej jednostki zajęła się inna jednostka notyfikowana lub aby dokumentacja ta była dostępna na żądanie odpowiedzialnych organów notyfikujących i organów nadzoru rynku.

Artykuł 29

Kwestionowanie kompetencji jednostek notyfikowanych

1. Komisja bada wszystkie przypadki, w których ma wątpliwości lub w których otrzymuje informacje o wątpliwościach co do kompetencji jednostki notyfikowanej lub ciągłości spełniania przez tę jednostkę wymogów, którym podlega, i wywiązywania się z nałożonych na nią obowiązków.

2. Na żądanie Komisji notyfikujące państwo członkowskie udziela jej wszelkich informacji dotyczących podstawy notyfikacji danej jednostki notyfikowanej lub utrzymania przez nią kompetencji.

3. Komisja odpowiada za utrzymanie w tajemnicy wszystkich informacji szczególnie chronionych uzyskanych w trakcie dochodzenia.

4. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że jednostka notyfikowana nie spełnia wymogów notyfikacji lub przestała je spełniać, informuje o tym fakcie notyfikujące państwo członkowskie i zwraca się do niego o zastosowanie koniecznych środków naprawczych, włącznie z wycofaniem notyfikacji, jeżeli zajdzie potrzeba.

Artykuł 30

Obowiązki operacyjne jednostek notyfikowanych

1. Jednostki notyfikowane przeprowadzają ocenę zgodności zgodnie z procedurami oceny zgodności określonymi w częściach 8 i 9 załącznika.

2. Oceny zgodności przeprowadza się w wyważony sposób, unikając zbędnych obciążeń dla podmiotów gospodarczych. Jednostki oceniające zgodność wykonują swe zadania, należycie uwzględniając wielkość przedsiębiorstwa, sektor, w którym ono działa, i jego strukturę, stopień złożoności produktu oraz masowy lub seryjny charakter procesu produkcyjnego.

Zachowują one przy tym jednak odpowiedni poziom rygoru i ochrony, aby zapewnić zgodność bezzałogowego statku powietrznego lub bezzałogowego systemu powietrznego z niniejszym rozdziałem.

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

4. W przypadku gdy w trakcie monitorowania zgodności w następstwie wydania certyfikatu badania typu UE lub zatwierdzenia systemu jakości jednostka notyfikowana stwierdzi, że produkt przestał spełniać wymogi, zobowiązuje producenta do wprowadzenia stosownych środków naprawczych i w razie potrzeby zawiesza lub cofa certyfikat badania typu UE lub zatwierdzenie systemu jakości.

5. W razie niezastosowania środków naprawczych lub jeżeli środki te nie przynoszą wymaganych skutków, jednostka notyfikowana ogranicza, zawiesza lub cofa wszystkie certyfikaty badania typu UE lub zatwierdzenia systemu jakości, stosownie do przypadku.

Artykuł 31

Odwołanie od decyzji jednostek notyfikowanych

Jednostki notyfikowane zapewniają przejrzystą i dostępną procedurę odwoławczą od ich decyzji.

Artykuł 32

Obowiązki jednostek notyfikowanych w zakresie informowania

1. Jednostki notyfikowane informują organ notyfikujący:

a) o odmowie, ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu certyfikatów badania typu UE lub zatwierdzeń systemu jakości zgodnie z wymogami części 8 i 9 załącznika;

b) o wszelkich okolicznościach wpływających na zakres lub warunki notyfikacji;

c) o każdym przypadku zażądania przez organy nadzoru rynku udzielenia informacji dotyczących działań związanych z oceną zgodności;

d) na żądanie, o podejmowanych działaniach związanych z oceną zgodności będących przedmiotem ich notyfikacji oraz o innych realizowanych zadaniach, w tym o działalności transgranicznej i podwykonawstwie.

2. Zgodnie z wymogami części 8 i 9 załącznika jednostki notyfikowane przekazują pozostałym jednostkom notyfikowanym na podstawie niniejszego rozdziału, prowadzącym podobną działalność w zakresie oceny zgodności i zajmującym się tymi samymi kategoriami bezzałogowych statków powietrznych lub bezzałogowych systemów powietrznych, odpowiednie informacje o elementach, w odniesieniu do których wyniki oceny zgodności były negatywne, a na żądanie, również tych, w odniesieniu do których były one pozytywne.

3. Jednostki notyfikowane wypełniają obowiązki informacyjne wynikające z części 8 i 9 załącznika.

Artykuł 33

Wymiana doświadczeń

Komisja organizuje wymianę doświadczeń między krajowymi organami państw członkowskich odpowiedzialnymi za strategię w zakresie notyfikacji.

Artykuł 34

Koordynacja jednostek notyfikowanych

1. Komisja zapewnia wdrożenie i właściwy przebieg koordynacji i współpracy jednostek notyfikowanych na podstawie niniejszego rozdziału poprzez ustanowienie sektorowej grupy jednostek notyfikowanych.

2. Jednostki notyfikowane uczestniczą w pracach tej grupy bezpośrednio lub przez wyznaczonych przedstawicieli.

SEKCJA 5

Nadzór rynku Unii, kontrola wprowadzania produktów do obrotu w Unii i unijna procedura ochronna

Artykuł 35

Nadzór rynku Unii i kontrola wprowadzania produktów do obrotu w Unii

1. Państwa członkowskie organizują i prowadzą nadzór nad produktami, które są wprowadzane do obrotu w Unii zgodnie z art. 15 ust. 3 i art. 16–26 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

2. Państwa członkowskie organizują i prowadzą kontrolę produktów, które trafiają na rynek Unii zgodnie z art. 15 ust. 5 i art. 27, 28 i 29 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

3. Państwa członkowskie zapewniają współpracę swych organów nadzoru rynku i kontroli granicznej z właściwymi organami wyznaczonymi na mocy art. 17 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 w kwestiach związanych z bezpieczeństwem oraz ustanawiają odpowiednie mechanizmy komunikacji i koordynacji między nimi, tak aby jak najlepiej wykorzystać informacje zawarte w systemie zgłaszania zdarzeń określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 ([14]) oraz w systemach informacyjnych określonych w art. 22 i 23 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

Artykuł 36

Procedura postępowania na poziomie krajowym z produktami stwarzającymi zagrożenie

1. W przypadku gdy organy nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego podjęły działania na podstawie art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 lub mają wystarczające powody, by sądzić, że dany produkt stwarza zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub innych aspektów związanych z ochroną interesu publicznego objętych zakresem niniejszego rozdziału, dokonują one oceny obejmującej dany produkt pod kątem spełnienia wszystkich mających zastosowanie wymogów niniejszego rozdziału. W tym celu w razie potrzeby odpowiednie podmioty gospodarcze współpracują z organami nadzoru rynku.

Jeśli w toku oceny, o której mowa w akapicie pierwszym, organy nadzoru rynku stwierdzą, że produkt nie spełnia wymogów określonych w niniejszym rozdziale, niezwłocznie wzywają zainteresowany podmiot gospodarczy do podjęcia wszelkich odpowiednich działań naprawczych, aby doprowadzić do zgodności produktu z tymi wymogami, do wycofania produktu z obrotu lub odzyskania go w rozsądnym terminie, który wyznaczają stosownie do charakteru zagrożenia.

Organy nadzoru rynku informują o tym odpowiednią jednostkę notyfikowaną.

Do środków, o których mowa w akapicie drugim niniejszego ustępu, stosuje się art. 21 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

2. W przypadku gdy organy nadzoru rynku uznają, że niezgodność z wymogami nie ogranicza się do ich terytorium krajowego, informują Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie o wynikach oceny oraz o działaniach, których podjęcia zażądały od danego podmiotu gospodarczego.

3. Dany podmiot gospodarczy zapewnia podjęcie wszelkich odpowiednich działań naprawczych w odniesieniu do wszystkich odnośnych produktów, które ten podmiot udostępnił na rynku w Unii.

4. Jeżeli zainteresowany podmiot gospodarczy nie podejmie odpowiednich działań naprawczych w terminie, o którym mowa w ust. 1 akapit drugi, organy nadzoru rynku wprowadzają wszelkie odpowiednie środki tymczasowe, aby zakazać lub ograniczyć udostępnianie danego produktu na rynku krajowym, wycofać go z obrotu lub odzyskać go.

Organy nadzoru rynku niezwłocznie informują o tych środkach Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

5. Informacje, o których mowa w ust. 4, obejmują wszelkie dostępne dane szczegółowe, przede wszystkim dane umożliwiające identyfikację produktu niezgodnego z wymogami, informacje na temat pochodzenia produktu, charakteru występującej niezgodności i związanego z tym zagrożenia, rodzaju i okresu obowiązywania przyjętych środków krajowych, a także stanowisko przedstawione przez zainteresowany podmiot gospodarczy. W szczególności organy nadzoru rynku wskazują, czy brak zgodności z wymogami wynika z którejkolwiek z następujących przyczyn:

a) niespełnienia przez produkt wymogów określonych w art. 4;

b) braków w normach zharmonizowanych, o których mowa w art. 12.

6. Państwa członkowskie inne niż państwo członkowskie, które wszczęło procedurę na podstawie niniejszego artykułu, niezwłocznie informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszystkich wprowadzonych środkach i przekazują im wszelkie dodatkowe informacje dotyczące niezgodności danego produktu, którymi dysponują, i przedstawiają swoje zastrzeżenia, jeśli nie zgadzają się z przyjętym środkiem krajowym.

([14]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).

7. Jeżeli w terminie trzech miesięcy od otrzymania informacji, o których mowa w ust. 5, żadne państwo członkowskie ani Komisja nie zgłoszą sprzeciwu wobec środka tymczasowego zastosowanego przez państwo członkowskie, środek ten uznaje się za uzasadniony.

8. Państwa członkowskie zapewniają niezwłoczne przyjęcie właściwych środków ograniczających w odniesieniu do danego produktu, takich jak wycofanie produktu z obrotu.

Artykuł 37

Unijna procedura ochronna

1. W przypadku gdy po ukończeniu procedury określonej w art. 36 ust. 3 i 4 zgłaszany jest sprzeciw wobec środka zastosowanego przez państwo członkowskie lub w przypadku gdy Komisja uzna środek krajowy za sprzeczny z przepisami unijnymi, Komisja niezwłocznie rozpoczyna konsultacje z państwami członkowskimi i zainteresowanym podmiotem gospodarczym lub zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi oraz dokonuje oceny tego środka krajowego. Na podstawie wyników tej oceny Komisja podejmuje decyzję, czy dany środek krajowy jest uzasadniony.

Komisja kieruje swoją decyzję do wszystkich państw członkowskich, niezwłocznie informując o niej państwa członkowskie i zainteresowany podmiot gospodarczy lub zainteresowane podmioty gospodarcze.

2. W razie uznania krajowego środka za uzasadniony wszystkie państwa członkowskie wprowadzają środki konieczne do wycofania lub odzyskania z ich rynku produktów niezgodnych z wymogami oraz informują o tych środkach Komisję. Jeżeli środek krajowy zostanie uznany za nieuzasadniony, dane państwo członkowskie go wycofuje.

3. W przypadku uznania środka krajowego za uzasadniony i stwierdzenia, że niezgodność produktu z wymogami wynika z braków w normach zharmonizowanych, o których mowa w art. 36 ust. 5 lit. b) niniejszego rozporządzenia, Komisja stosuje procedurę przewidzianą w art. 11 rozporządzenia (UE) nr 1025/2012.

Artykuł 38

Stwarzający zagrożenie produkt zgodny z wymogami

1. Jeżeli po przeprowadzeniu oceny na podstawie art. 36 ust. 1 państwo członkowskie stwierdzi, że mimo spełnienia wymogów niniejszego rozdziału produkt stwarza zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub innych aspektów związanych z ochroną interesu publicznego objętych zakresem niniejszego rozdziału, żąda od zainteresowanego podmiotu gospodarczego wprowadzenia wszelkich odpowiednich środków w celu zapewnienia, aby w momencie wprowadzenia danego produktu do obrotu nie stwarzał on zagrożenia, lub też wycofania produktu z obrotu, bądź odzyskania go w rozsądnym terminie wyznaczonym stosownie do charakteru zagrożenia.

2. Podmiot gospodarczy zapewnia podjęcie działań naprawczych w odniesieniu do wszystkich odnośnych produktów, które ten podmiot udostępnił na rynku w Unii.

3. Państwo członkowskie niezwłocznie przekazuje informacje Komisji i pozostałym państwom członkowskim. Informacje te obejmują wszelkie dostępne dane szczegółowe, w szczególności dane konieczne do identyfikacji danego produktu, informacje na temat jego pochodzenia i łańcucha dostaw, charakteru powodowanego zagrożenia oraz rodzaju i okresu obowiązywania zastosowanych środków krajowych.

4. Komisja niezwłocznie rozpoczyna konsultacje z państwami członkowskimi i zainteresowanym podmiotem gospodarczym lub zainteresowanymi podmiotami gospodarczymi i ocenia zastosowane środki krajowe. Na podstawie wyników tej oceny Komisja decyduje, czy dany środek krajowy jest uzasadniony, i w razie potrzeby proponuje odpowiednie środki.

5. Komisja kieruje swoją decyzję do wszystkich państw członkowskich, niezwłocznie informując o niej państwa członkowskie i zainteresowany podmiot gospodarczy lub zainteresowane podmioty gospodarcze.

Artykuł 39

Niezgodność pod względem formalnym

1. Nie naruszając przepisów art. 36, jeżeli państwo członkowskie dokona jednego z poniższych ustaleń w odniesieniu do produktów objętych niniejszym rozdziałem, zobowiązuje ono zainteresowany podmiot gospodarczy do usunięcia danej niezgodności:

a) oznakowanie CE umieszczono z naruszeniem art. 30 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 lub art. 15 lub art. 16 niniejszego rozporządzenia;

b) nie umieszczono oznakowania CE;

c) numer identyfikacyjny jednostki notyfikowanej umieszczono z naruszeniem art. 16 lub nie umieszczono go, w przypadku gdy stosowana jest procedura oceny zgodności określona w części 9 załącznika;

d) nie umieszczono etykiety identyfikacyjnej klasy bezzałogowego statku powietrznego;

e) nie umieszczono oznaczenia poziomu mocy akustycznej, w przypadku gdy jest ono wymagane;

f) nie umieszczono numeru seryjnego lub nie ma on właściwego formatu;

g) nie udostępniono instrukcji lub noty informacyjnej;

h) brakuje deklaracji zgodności UE lub nie wydano jej;

i) deklarację zgodności UE sporządzono nieprawidłowo;

j) dokumentacja techniczna jest niedostępna albo niekompletna;

k) brakuje nazwy producenta lub importera, zarejestrowanej nazwy handlowej lub zarejestrowanego znaku towarowego, adresu strony internetowej lub adresu pocztowego.

2. W przypadku utrzymywania się niezgodności, o której mowa w ust. 1, zainteresowane państwo członkowskie wprowadza wszelkie odpowiednie środki w celu ograniczenia lub zakazania udostępniania produktu na rynku lub zapewnienia jego odzyskania lub wycofania z obrotu.

ROZDZIAŁ III

Bezzałogowe systemy powietrzne eksploatowane w ramach kategorii „certyfikowanej" i „szczególnej"

Artykuł 40

Wymogi dotyczące bezzałogowych systemów powietrznych eksploatowanych w ramach kategorii „certyfikowanej" i „szczególnej"

1. Projektowanie, produkcja i konserwacja bezzałogowego systemu powietrznego podlegają certyfikacji, jeżeli bezzałogowy system powietrzny spełnia którykolwiek z następujących warunków:

a) jego typowy wymiar wynosi co najmniej 3 m i jest on przeznaczony do eksploatacji nad zgromadzeniami osób;

b) jest przeznaczony do transportu osób;

c) został zaprojektowany do transportu towarów niebezpiecznych, a ograniczenie ryzyka dla osób trzecich w razie wypadku wymaga by był bardzo solidny;

d) jest eksploatowany w ramach operacji kategorii „szczególnej" określonej w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, a w zezwoleniu na eksploatację, wydanym przez właściwy organ po przeprowadzeniu oceny ryzyka przewidzianej w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, stwierdzono, że bez certyfikacji bezzałogowego systemu powietrznego nie można odpowiednio ograniczyć ryzyka eksploatacji.

2. Bezzałogowy system powietrzny objęty certyfikacją jest zgodny ze stosownymi wymogami rozporządzeń Komisji (UE) nr 748/2012 ([15]), (UE) nr 640/2015 ([16]) i (UE) nr 1321/2014 ([17]).

3. Z wyjątkiem przypadków, gdy podlega on certyfikacji zgodnie z ust. 1, bezzałogowy system powietrzny eksploatowany w kategorii „szczególnej" musi mieć właściwości techniczne określone w zezwoleniu operacyjnym wydanym przez właściwy organ lub w standardowym scenariuszu określonym w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 lub w certyfikacie operatora lekkich bezzałogowych systemów powietrznych (LUC) zgodnie z częścią C załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947.

ROZDZIAŁ IV

Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich

Artykuł 41

Operatorzy bezzałogowych systemów powietrznych z państw trzecich

1. Operatorzy bezzałogowych statków powietrznych, których główne miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania znajduje się w państwie trzecim, do celów operacji bezzałogowych statków powietrznych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej spełniają wymogi określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947.

([15]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

([16]) Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18).

([17]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

2. Dla operatora bezzałogowego statku powietrznego z państwa trzeciego właściwym organem jest właściwy organ pierwszego państwa członkowskiego, w którym operator bezzałogowych statków powietrznych zamierza prowadzić działalność.

3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub certyfikat operatora bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947 lub równoważny dokument może zostać uznany przez właściwy organ do celów operacji w obrębie Unii, do i z Unii, pod warunkiem że:

a) państwo trzecie wystąpiło o uznanie tych kwalifikacji;

b) certyfikat kompetencji pilota bezzałogowego statku powietrznego lub certyfikat operatora bezzałogowego systemu powietrznego są dokumentami obowiązującymi w państwie, które je wydało; oraz

c) po konsultacji z EASA Komisja uznała, że wymogi, na podstawie których wydano te certyfikaty, zapewniają taki sam poziom bezpieczeństwa jak niniejsze rozporządzenie.

ROZDZIAŁ V

Przepisy końcowe

Artykuł 42

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 12 marca 2019 r.

W imieniu Komisji

Jean-Claude JUNCKER

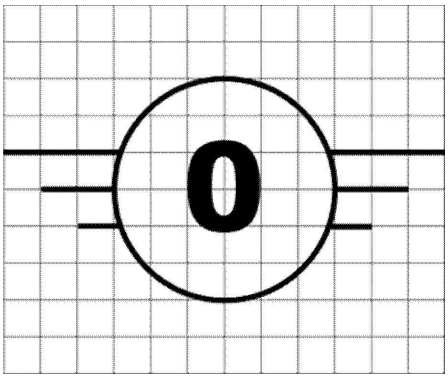
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

CZĘŚĆ 1

Wymogi dotyczące bezzałogowych systemów powietrznych klasy C0

Na bezzałogowych systemach powietrznych klasy C0 umieszcza się następującą etykietę identyfikacyjną klasy:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C0 musi spełniać następujące wymogi:

1) MTOM, łącznie z obciążeniem użytkowym, wynosi poniżej 250 g;

2) maksymalna prędkość lotu w poziomie wynosi 19 m/s;

3) jego maksymalna osiągalna wysokość nad punktem startu jest ograniczona do 120 m;

4) umożliwia pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę stabilności, zwrotności i transmisji danych, zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;

5) jest zaprojektowany i wykonany w taki sposób, aby zminimalizować obrażenia ciała podczas eksploatacji; unika się ostrych krawędzi, chyba że jest to technicznie konieczne w ramach dobrej praktyki konstrukcyjnej i produkcyjnej. W przypadku wyposażenia w śmigła projektuje się je w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie obrażenia powodowane przez łopaty śmigieł;

6) jest zasilany energią elektryczną o napięciu nominalnym nieprzekraczającym 24 V prądu stałego (DC) lub równoważnym napięciem prądu przemiennego (AC); napięcie w jego dostępnych częściach nie może przekraczać 24 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego; napięcia wewnętrzne nie mogą przekraczać 24 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego, chyba że zagwarantuje się, iż wytworzone napięcie i natężenie prądu nie spowodują żadnego ryzyka ani groźnego porażenia prądem, nawet w przypadku uszkodzenia bezzałogowego systemu powietrznego;

7) jeżeli jest wyposażony w tryb podążania za stacją bazową, to – w czasie kiedy ta funkcja jest aktywowana – musi znajdować się w zasięgu nieprzekraczającym 50 m od pilota bezzałogowego statku powietrznego i umożliwiać pilotowi odzyskanie kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;

8) jest wprowadzany do obrotu z instrukcją użytkownika zawierającą:

   a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:

      — klasę bezzałogowego statku powietrznego,

      — masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM),

      — ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń,

      — wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym,

      — oraz opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania transmisji danych;

   b) jasne instrukcje operacyjne;

   c) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz

   d) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami bezzałogowego systemu powietrznego, dostosowany do wieku użytkowników;

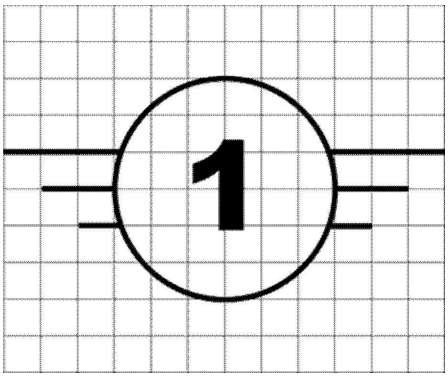
9) zawiera opublikowaną przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) notę informacyjną przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947;

10) pkt 4, 5 i 6 nie mają zastosowania do bezzałogowych systemów powietrznych, które są zabawkami w rozumieniu dyrektywy 2009/48/WE w sprawie bezpieczeństwa zabawek.

CZĘŚĆ 2

Wymogi dotyczące bezzałogowych systemów powietrznych klasy C1

Na bezzałogowym systemie powietrznym klasy C1 umieszcza się następującą etykietę identyfikacyjną klasy:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C1 musi spełniać następujące wymogi:

1) jest wykonany z takich materiałów i ma takie parametry użytkowe i właściwości fizyczne, które gwarantują, że w przypadku zderzenia z prędkością końcową z ludzką głową energia przenoszona na głowę będzie mniejsza niż 80 J, lub ewentualnie jego MTOM z obciążeniem użytkowym wynosi poniżej 900 g;

2) maksymalna prędkość lotu w poziomie wynosi 19 m/s;

3) jego maksymalna osiągalna wysokość nad punktem startu jest ograniczona do 120 m lub jest on wyposażony w system ograniczający wysokość nad poziomem terenu lub nad punktem startu do 120 m lub do wartości wybieranej przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Jeżeli wartość tę można wybierać, to pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać podczas lotu jasne informacje o wysokości bezzałogowego statku powietrznego nad poziomem terenu lub punktem startu.

4) umożliwia pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę stabilności, zwrotności i transmisji danych, zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;

5) ma wymaganą wytrzymałość mechaniczną pod względem wszelkich niezbędnych współczynników bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, wytrzymałość na wszelkie naprężenia, na które jest narażony podczas użytkowania, pozwalającą znosić je bez żadnego uszkodzenia ani deformacji, które mogłyby zakłócać bezpieczeństwo jego lotu;

6) jest zaprojektowany i wykonany w taki sposób, aby zminimalizować obrażenia ciała podczas eksploatacji; unika się ostrych krawędzi, chyba że jest to technicznie konieczne w ramach dobrej praktyki konstrukcyjnej i produkcyjnej. W przypadku wyposażenia w śmigła projektuje się je w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie obrażenia powodowane przez łopaty śmigieł;

7) w przypadku przerwania transmisji danych musi dysponować niezawodną i przewidywalną metodą przywrócenia transmisji danych lub zakończenia lotu przez bezzałogowy statek powietrzny w sposób ograniczający wpływ na osoby trzecie w powietrzu lub na ziemi;

8) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A L_{WA}, określony zgodnie z częścią 13, nie przekracza poziomów określonych w części 15;

9) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A musi być podany na nim lub na jego opakowaniu zgodnie z częścią 14;

10) jest zasilany energią elektryczną o napięciu nominalnym nieprzekraczającym 24 V prądu stałego lub odpowiadającym mu napięciem prądu przemiennego; napięcie w jego dostępnych częściach nie może przekraczać 24 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego; napięcia wewnętrzne nie mogą przekraczać 24 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego, chyba że zagwarantuje się, iż wytworzone napięcie i natężenie prądu nie spowodują żadnego ryzyka ani groźnego porażenia prądem, nawet w przypadku uszkodzenia bezzałogowego systemu powietrznego;

11) musi mieć niepowtarzalny fizyczny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CA-2063 *Numery seryjne małych bezzałogowych systemów powietrznych*;

12) musi posiadać jednoznaczną zdalną identyfikację, która:

a) umożliwia załadowanie numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 i wyłącznie zgodnie z procedurą wskazaną w systemie rejestracji;

b) umożliwia – przez cały czas trwania lotu – jednoznaczną okresową emisję niżej wymienionych danych z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w taki sposób, aby urządzenia mobilne, które znajdują się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać:

(i) numer rejestracyjny operatora bezzałogowego systemu powietrznego;

(ii) niepowtarzalny fizyczny numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego zgodny z normą ANSI/CTA-2063;

(iii) położenie w przestrzeni bezzałogowego statku powietrznego oraz jego wysokość nad poziomem terenu lub punktem startu;

(iv) przebieg trasy mierzony zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi; oraz

(v) położenie w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, jeśli informacja ta nie jest dostępna, punkt startu;

c) uniemożliwia modyfikowanie przez użytkownika danych, o których mowa w lit. b) ppkt (ii), (iii), (iv) oraz (v);

13) jest wyposażony w system świadomości przestrzennej, który zapewnia:

a) interfejs do ładowania i aktualizowania danych dotyczących ograniczeń przestrzeni powietrznej związanych z pozycją bezzałogowego statku powietrznego i wysokością bezwzględną w zależności od stref geograficznych, jak określono w art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, który gwarantuje, że proces ładowania lub aktualizacji tych danych nie szkodzi ich integralności ani przydatności;

b) ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego w przypadku stwierdzenia potencjalnego naruszenia ograniczeń przestrzeni powietrznej; oraz

c) informowanie pilota bezzałogowego statku powietrznego o statusie bezzałogowego statku powietrznego, a także ostrzeganie, kiedy jego systemy pozycjonowania lub nawigacji nie umożliwiają właściwego działania systemu świadomości przestrzennej;

14) jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w funkcję ograniczenia dostępu do określonych obszarów lub rejonów przestrzeni powietrznej, musi ona współpracować z systemem kontroli lotu bezzałogowego statku powietrznego płynnie i bez szkody dla bezpieczeństwa lotu; ponadto pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać jasne informacje, kiedy funkcja ta blokuje wejście w dane obszary lub rejony przestrzeni powietrznej;

15) zapewnia wyraźne ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego, kiedy bateria bezzałogowego statku powietrznego lub jego stanowiska sterowania wyczerpie się, tak aby pilot bezzałogowego statku powietrznego miał wystarczająco dużo czasu na bezpieczne lądowanie;

16) jest wyposażony w światła do celów:

a) umożliwienia kontroli bezzałogowego statku powietrznego,

b) odblaskowości bezzałogowego statku powietrznego w nocy; układ świateł musi umożliwiać osobie znajdującej się na ziemi odróżnianie bezzałogowego statku powietrznego od załogowego statku powietrznego;

17) jeżeli jest wyposażony w tryb podążania za stacją bazową, to – w czasie kiedy ta funkcja jest aktywowana – musi znajdować się w zasięgu nieprzekraczającym 50 m od pilota bezzałogowego statku powietrznego i umożliwiać pilotowi odzyskanie kontroli nad bezzałogowym statkiem powietrznym;

18) jest wprowadzany do obrotu z instrukcją użytkownika zawierającą:

a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:

— klasę bezzałogowego statku powietrznego,

— masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM),

— ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń,

— wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym,

— odniesienie do protokołu transmisji wykorzystywanego do jednoznacznej zdalnej identyfikacji,

— poziom mocy akustycznej,

— oraz opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania transmisji danych;

b) jasne instrukcje operacyjne;

c) procedurę ładowania informacji o ograniczeniach przestrzeni powietrznej;

d) instrukcje konserwacji;

e) procedury usuwania usterek;

f) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz

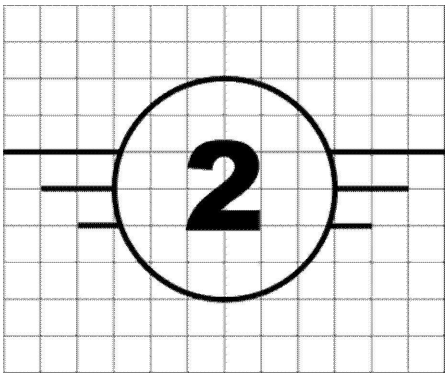
g) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami bezzałogowego systemu powietrznego;

19) zawiera notę informacyjną opublikowaną przez EASA, przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki wynikające z prawa UE.

CZĘŚĆ 3

Wymogi dotyczące bezzałogowych systemów powietrznych klasy C2

Na bezzałogowych systemach powietrznych klasy C2 umieszcza się następującą etykietę identyfikacyjną klasy:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C2 musi spełniać następujące wymogi:

1) MTOM, łącznie z obciążeniem użytkowym, wynosi poniżej 4 kg;

2) jego maksymalna osiągalna wysokość nad punktem startu jest ograniczona do 120 m lub jest on wyposażony w system ograniczający wysokość nad poziomem terenu lub nad punktem startu do 120 m lub do wartości wybieranej przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Jeżeli wartość tę można wybierać, to pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać podczas lotu jasne informacje o wysokości bezzałogowego statku powietrznego nad poziomem terenu lub punktem startu;

3) umożliwia pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę stabilności, zwrotności i transmisji danych, jak określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947 i zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;

4) ma wymaganą wytrzymałość mechaniczną pod względem wszelkich niezbędnych współczynników bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, wytrzymałość na wszelkie naprężenia, na które jest narażony podczas użytkowania, pozwalającą znosić je bez żadnego uszkodzenia ani deformacji, które mogłyby zakłócać bezpieczeństwo jego lotu;

5) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi długość uwięzi wynosi poniżej 50 m, a jej wytrzymałość mechaniczna jest nie mniejsza niż:

   a) 10-krotność ich maksymalnej masy w przypadku statków powietrznych cięższych od powietrza;

   b) 4-krotność siły wywieranej przez połączenie maksymalnego ciągu statycznego i siły aerodynamicznej maksymalnej dozwolonej prędkości wiatru podczas lotu w przypadku statków powietrznych lżejszych od powietrza;

6) jest zaprojektowany i wykonany w taki sposób, aby zminimalizować obrażenia ciała podczas eksploatacji; unika się ostrych krawędzi, chyba że jest to technicznie konieczne w ramach dobrej praktyki konstrukcyjnej i produkcyjnej. W przypadku wyposażenia w śmigła projektuje się je w taki sposób, aby ograniczyć wszelkie obrażenia powodowane przez łopaty śmigieł;

7) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, w przypadku przerwania transmisji danych dysponuje niezawodną i przewidywalną metodą przywrócenia transmisji danych lub zakończenia lotu w sposób ograniczający wpływ na strony trzecie w powietrzu lub na ziemi;

8) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, musi być wyposażony w łącze transmisji danych zabezpieczone przed nieuprawnionym dostępem do funkcji sterowania i kontroli;

9) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, musi być wyposażony w tryb niskiej prędkości wybierany przez pilota bezzałogowego statku powietrznego, ograniczający maksymalną prędkość przelotową do nie więcej niż 3 m/s.

10) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A L_{WA}, określony zgodnie z częścią 13, nie przekracza poziomów określonych w części 15;

11) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej skorygowany krzywą korekcyjną A musi być podany na nim lub na jego opakowaniu zgodnie z częścią 14;

12) być zasilany energią elektryczną o napięciu nominalnym nieprzekraczającym 48 V prądu stałego lub równoważnym napięciem prądu przemiennego; napięcie w jego dostępnych częściach nie może przekraczać 48 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego; napięcia wewnętrzne nie mogą przekraczać 48 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego, chyba że zagwarantuje się, iż wytworzone napięcie i natężenie prądu nie spowodują żadnego ryzyka ani groźnego porażenia prądem, nawet w przypadku uszkodzenia bezzałogowego systemu powietrznego;

13) musi mieć niepowtarzalny fizyczny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CA-2063 *Numery seryjne małych bezzałogowych systemów powietrznych*;

14) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, musi posiadać jednoznaczną zdalną identyfikację, która:

   a) umożliwia załadowanie numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 i wyłącznie zgodnie z procedurą wskazaną w systemie rejestracji;

   b) umożliwia – przez cały czas trwania lotu – jednoznaczną okresową emisję niżej wymienionych danych z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w taki sposób, aby urządzenia mobilne, które znajdują się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać:

      (i) numer rejestracyjny operatora bezzałogowego systemu powietrznego;

      (ii) niepowtarzalny fizyczny numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego zgodny z normą ANSI/CTA-2063;

      (iii) położenie w przestrzeni bezzałogowego statku powietrznego oraz jego wysokość nad poziomem terenu lub punktem startu;

      (iv) przebieg trasy mierzony zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi; oraz

      (v) położenie w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego;

   c) uniemożliwia modyfikowanie przez użytkownika danych, o których mowa w lit. b) ppkt (ii), (iii), (iv) oraz (v);

15) jest wyposażony w funkcję świadomości przestrzennej, która zapewnia:

   a) interfejs do ładowania i aktualizowania danych dotyczących ograniczeń przestrzeni powietrznej związanych z pozycją bezzałogowego statku powietrznego i wysokością bezwzględną w zależności od stref geograficznych, jak określono w art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, który gwarantuje, że proces ładowania lub aktualizacji tych danych nie szkodzi ich integralności ani przydatności;

   b) ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego w przypadku stwierdzenia potencjalnego naruszenia ograniczeń przestrzeni powietrznej; oraz

   c) informowanie pilota bezzałogowego statku powietrznego o statusie bezzałogowego statku powietrznego, a także ostrzeganie, kiedy jego systemy pozycjonowania lub nawigacji nie umożliwiają właściwego działania systemu świadomości przestrzennej;

16) jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w funkcję ograniczenia dostępu do określonych obszarów lub rejonów przestrzeni powietrznej, musi ona współpracować z systemem kontroli lotu bezzałogowego statku powietrznego płynnie i bez szkody dla bezpieczeństwa lotu; ponadto pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać jasne informacje, kiedy funkcja ta blokuje wejście w dane obszary lub rejony przestrzeni powietrznej;

17) zapewnia wyraźne ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego, kiedy bateria bezzałogowego statku powietrznego lub jego stanowiska sterowania wyczerpie się, tak aby pilot bezzałogowego statku powietrznego miał wystarczająco dużo czasu na bezpieczne lądowanie;

18) jest wyposażony w światła do celów:

   1) umożliwienia kontroli bezzałogowego statku powietrznego;

   2) odblaskowości bezzałogowego statku powietrznego w nocy; układ świateł musi umożliwiać osobie znajdującej się na ziemi odróżnianie bezzałogowego statku powietrznego od załogowego statku powietrznego;

19) jest wprowadzany do obrotu z instrukcją użytkownika zawierającą:

a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:

— klasę bezzałogowego statku powietrznego,

— masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM),

— ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń,

— wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym,

— odniesienie do protokołu transmisji wykorzystywanego do jednoznacznej zdalnej identyfikacji,

— poziom mocy akustycznej,

— oraz opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania transmisji danych;

b) jasne instrukcje operacyjne;

c) procedurę ładowania informacji o ograniczeniach przestrzeni powietrznej;

d) instrukcje konserwacji;

e) procedury usuwania usterek;

f) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz

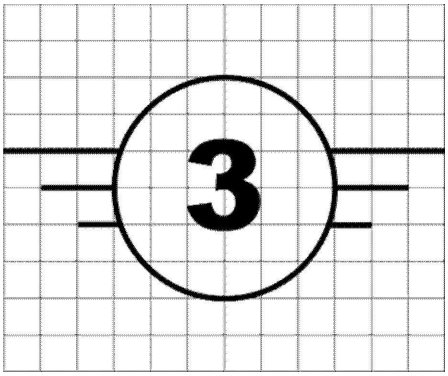
g) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami bezzałogowego systemu powietrznego;

20) zawiera notę informacyjną opublikowaną przez EASA, przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki wynikające z prawa UE.

CZĘŚĆ 4

Wymogi dotyczące bezzałogowych systemów powietrznych klasy C3

Na bezzałogowych systemach powietrznych klasy C3 umieszcza się następującą etykietę identyfikacyjną klasy:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C3 musi spełniać następujące wymogi:

1) MTOM, łącznie z obciążeniem użytkowym, wynosi poniżej 25 kg, a maksymalny typowy wymiar wynosi mniej niż 3 m;

2) jego maksymalna osiągalna wysokość nad punktem startu jest ograniczona do 120 m lub jest on wyposażony w system ograniczający wysokość nad poziomem terenu lub nad punktem startu do 120 m lub do wartości wybieranej przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Jeżeli wartość tę można wybierać, to pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać podczas lotu jasne informacje o wysokości bezzałogowego statku powietrznego nad poziomem terenu lub punktem startu.

3) umożliwia pilotowi bezpieczną kontrolę stabilności, zwrotności i transmisji danych, jak określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/947 i zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;

4) w przypadku bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi długość uwięzi wynosi poniżej 50 m, a jej wytrzymałość mechaniczna jest nie mniejsza niż:

   a) 10-krotność ich maksymalnej masy w przypadku statków powietrznych cięższych od powietrza;

   b) 4-krotność siły wywieranej przez połączenie maksymalnego ciągu statycznego i siły aerodynamicznej maksymalnej dozwolonej prędkości wiatru podczas lotu w przypadku statków powietrznych lżejszych od powietrza;

5) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, w przypadku przerwania transmisji danych dysponuje niezawodną i przewidywalną metodą przywrócenia transmisji danych lub zakończenia lotu w sposób ograniczający wpływ na strony trzecie w powietrzu lub na ziemi;

6) o ile bezzałogowy statek powietrzny nie jest stałopłatem, jego gwarantowany poziom mocy akustycznej L_{WA} skorygowany krzywą korekcyjną A, określony zgodnie z częścią 13, musi być podany na nim lub na jego opakowaniu zgodnie z częścią 14;

7) być zasilany energią elektryczną o napięciu nominalnym nieprzekraczającym 48 V prądu stałego lub równoważnym napięciem prądu przemiennego; napięcie w jego dostępnych częściach nie może przekraczać 48 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego; napięcia wewnętrzne nie mogą przekraczać 48 V prądu stałego lub odpowiadającego mu napięcia prądu przemiennego, chyba że zagwarantuje się, iż wytworzone napięcie i natężenie prądu nie spowodują żadnego ryzyka ani groźnego porażenia prądem, nawet w przypadku uszkodzenia bezzałogowego systemu powietrznego;

8) musi mieć niepowtarzalny fizyczny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CA-2063 *Numery seryjne małych bezzałogowych systemów powietrznych*;

9) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, musi posiadać jednoznaczną zdalną identyfikację, która:

   a) umożliwia załadowanie numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 i wyłącznie zgodnie z procedurą wskazaną w systemie rejestracji;

   b) umożliwia – przez cały czas trwania lotu – jednoznaczną okresową emisję niżej wymienionych danych z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w taki sposób, aby urządzenia mobilne, które znajdują się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać:

      (i) numer rejestracyjny operatora bezzałogowego systemu powietrznego;

      (ii) niepowtarzalny fizyczny numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego zgodny z normą ANSI/CTA-2063;

      (iii) położenie w przestrzeni bezzałogowego statku powietrznego oraz jego wysokość nad poziomem terenu lub punktem startu;

      (iv) przebieg trasy mierzony zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi; oraz

      (v) położenie w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego;

   c) uniemożliwia modyfikowanie przez użytkownika danych, o których mowa w lit. b) ppkt (ii), (iii), (iv) oraz (v);

10) jest wyposażony w funkcję świadomości przestrzennej, która zapewnia:

   a) interfejs do ładowania i aktualizowania danych dotyczących ograniczeń przestrzeni powietrznej związanych z pozycją bezzałogowego statku powietrznego i wysokością bezwzględną w zależności od stref geograficznych, jak określono w art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, który gwarantuje, że proces ładowania lub aktualizacji tych danych nie szkodzi ich integralności ani przydatności;

   b) ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego w przypadku stwierdzenia potencjalnego naruszenia ograniczeń przestrzeni powietrznej; oraz

   c) informowanie pilota bezzałogowego statku powietrznego o statusie bezzałogowego statku powietrznego, a także ostrzeganie, kiedy jego systemy pozycjonowania lub nawigacji nie umożliwiają właściwego działania systemu świadomości przestrzennej;

11) jeżeli bezzałogowy statek powietrzny jest wyposażony w funkcję ograniczenia dostępu do określonych obszarów lub rejonów przestrzeni powietrznej, musi ona współpracować z systemem kontroli lotu bezzałogowego statku powietrznego płynnie i bez szkody dla bezpieczeństwa lotu; ponadto pilot bezzałogowego statku powietrznego musi otrzymywać jasne informacje, kiedy funkcja ta blokuje wejście w dane obszary lub rejony przestrzeni powietrznej;

12) z wyjątkiem bezzałogowych statków powietrznych na uwięzi, musi być wyposażony w łącze transmisji danych zabezpieczone przed nieuprawnionym dostępem do funkcji sterowania i kontroli;

13) zapewnia wyraźne ostrzeganie pilota bezzałogowego statku powietrznego, kiedy bateria bezzałogowego statku powietrznego lub jego stanowiska sterowania wyczerpie się, tak aby pilot bezzałogowego statku powietrznego miał wystarczająco dużo czasu na bezpieczne lądowanie;

14) jest wyposażony w światła do celów:

1) umożliwienia kontroli bezzałogowego statku powietrznego;

2) odblaskowości bezzałogowego statku powietrznego w nocy; układ świateł musi umożliwiać osobie znajdującej się na ziemi odróżnianie bezzałogowego statku powietrznego od załogowego statku powietrznego;

15) jest wprowadzany do obrotu z instrukcją użytkownika zawierającą:

a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:

— klasę bezzałogowego statku powietrznego,

— masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM),

— ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń,

— wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym,

— odniesienie do protokołu transmisji wykorzystywanego do jednoznacznej zdalnej identyfikacji,

— poziom mocy akustycznej,

— oraz opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania transmisji danych;

b) jasne instrukcje operacyjne;

c) procedurę ładowania informacji o ograniczeniach przestrzeni powietrznej;

d) instrukcje konserwacji;

e) procedury usuwania usterek;

f) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz

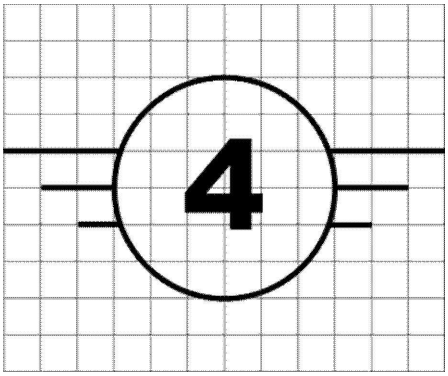
g) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami bezzałogowego systemu powietrznego;

16) zawiera notę informacyjną opublikowaną przez EASA, przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki wynikające z prawa UE.

CZĘŚĆ 5

Wymogi dotyczące bezzałogowych systemów powietrznych klasy C4

Na bezzałogowych systemach powietrznych klasy C4 umieszcza się w widoczny sposób następującą etykietę:



Bezzałogowy system powietrzny klasy C4 musi spełniać następujące wymogi:

1) MTOM, łącznie z obciążeniem użytkowym, wynosi poniżej 25 kg;

2) umożliwia pilotowi bezzałogowego statku powietrznego bezpieczną kontrolę i manewrowanie, zgodnie z instrukcjami producenta, stosownie do potrzeb we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym w razie awarii jednego lub, w stosownych przypadkach, większej liczby układów;

3) nie może działać w trybach automatycznego sterowania, z wyjątkiem funkcji awaryjnej stabilizacji lotu, która nie ma bezpośredniego wpływu na trajektorię, i funkcji wsparcia przy przerwaniu transmisji, pod warunkiem że wcześniej określono stałe stanowisko sterowania lotami na wypadek przerwania transmisji;

4) jest wprowadzany do obrotu z instrukcją użytkownika zawierającą:

   a) parametry bezzałogowego statku powietrznego, w tym między innymi:

      — klasę bezzałogowego statku powietrznego,

      — masę bezzałogowego statku powietrznego (wraz z opisem konfiguracji wzorcowej) i maksymalną masę startową (MTOM),

      — ogólną charakterystykę dopuszczalnego obciążenia użytkowego pod względem masy, wymiarów, interfejsów z bezzałogowym statkiem powietrznym i ewentualnych innych ograniczeń,

      — wyposażenie i oprogramowanie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym,

      — oraz opis działania bezzałogowego statku powietrznego w przypadku przerwania transmisji danych;

   b) jasne instrukcje operacyjne;

   c) instrukcje konserwacji;

   d) procedury usuwania usterek;

   e) ograniczenia operacyjne (w tym dotyczące warunków meteorologicznych i eksploatacji w dzień/w nocy itd.); oraz

   f) odpowiedni opis wszystkich rodzajów ryzyka związanego z operacjami bezzałogowego systemu powietrznego;

5) zawiera notę informacyjną opublikowaną przez EASA, przedstawiającą stosowne ograniczenia i obowiązki wynikające z prawa UE.

CZĘŚĆ 6

Wymogi dotyczące dodatkowych elementów służących do jednoznacznej zdalnej identyfikacji

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

1) umożliwia załadowanie numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z art. 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 i wyłącznie zgodnie z procedurą wskazaną w systemie rejestracji;

2) musi mieć fizyczny niepowtarzalny numer seryjny zgodny z normą ANSI/CA-2063 *Numery seryjne małych bezzałogowych systemów powietrznych*, umieszczony w czytelny sposób na dodatkowym elemencie i na jego opakowaniu lub w instrukcji użytkownika;

3) umożliwia – przez cały czas trwania lotu – jednoznaczną okresową emisję niżej wymienionych danych z bezzałogowego statku powietrznego w czasie rzeczywistym przy użyciu otwartego i udokumentowanego protokołu transmisji, w taki sposób, aby urządzenia mobilne, które znajdują się w strefie nadawania, mogły je jednoznacznie odbierać:

   (i) numer rejestracyjny operatora bezzałogowego systemu powietrznego;

   (ii) niepowtarzalny fizyczny numer seryjny dodatkowego elementu zgodny z normą ANSI/CTA-2063;

   (iii) położenie w przestrzeni bezzałogowego statku powietrznego oraz jego wysokość nad poziomem terenu lub punktem startu;

   (iv) przebieg trasy mierzony zgodnie z ruchem wskazówek zegara w odniesieniu do północy geograficznej i prędkości bezzałogowego statku powietrznego względem ziemi; oraz

   (v) położenie w przestrzeni pilota bezzałogowego statku powietrznego lub, jeśli informacja ta nie jest dostępna, punkt startu.

4) uniemożliwia modyfikowanie przez użytkownika danych, o których mowa w pkt 3 ppkt (ii), (iii), (iv) oraz (v).

5) jest wprowadzany do obrotu z instrukcją użytkownika zawierającą odniesienie do protokołu transmisji wykorzystywanego do jednoznacznej zdalnej identyfikacji oraz instrukcję:

   a) instalacji modułu na bezzałogowym statku powietrznym;

   b) ładowania numeru rejestracyjnego operatora bezzałogowego systemu powietrznego.

CZĘŚĆ 7

Ocena zgodności – moduł A – wewnętrzna kontrola produkcji

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

2. **Dokumentacja techniczna**

Producent opracowuje dokumentację techniczną zgodnie z art. 17 niniejszego rozporządzenia.

3. **Produkcja**

Producent wprowadza wszelkie niezbędne środki, aby proces produkcji i monitorowanie go gwarantowały zgodność wyprodukowanego produktu z dokumentacją techniczną, o której mowa w pkt 2 niniejszego załącznika, oraz z mającymi do nich zastosowanie wymogami części 1, 5 lub 6 załącznika.

4. **Oznakowanie CE i deklaracja zgodności UE**

1) Zgodnie z art. 15 i 16 niniejszego rozporządzenia producent umieszcza oznakowanie CE oraz, w stosownych przypadkach, etykietę identyfikacyjną klasy bezzałogowego statku powietrznego na każdym egzemplarzu produktu spełniającym mające do niego zastosowanie wymogi części 1, 5 lub 6.

2) Producent sporządza pisemną deklarację zgodności UE dla każdego modelu produktu i przechowuje ją wraz z dokumentacją techniczną do dyspozycji organów krajowych przez 10 lat po wprowadzeniu produktu do obrotu. W deklaracji zgodności UE określa się, jakiego produktu ona dotyczy.

Kopię deklaracji zgodności UE udostępnia się na żądanie właściwych organów.

5. **Upoważniony przedstawiciel**

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

CZĘŚĆ 8

Ocena zgodności – moduły B i C – badanie typu UE i zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji zgodnie z załącznikiem II do decyzji 768/2008/WE

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

Moduł B

Badanie typu UE

1. Badanie typu UE to ta część procedury oceny zgodności, w której jednostka notyfikowana bada projekt techniczny produktu oraz weryfikuje i poświadcza spełnienie przez projekt techniczny produktu mających do niego zastosowanie wymogów części 1–6.

2. Badanie typu UE polega na ocenie adekwatności projektu technicznego produktu poprzez zbadanie dokumentacji technicznej i dowodów potwierdzających, o których mowa w pkt 3, oraz ocenę reprezentatywnych dla planowanej produkcji próbek co najmniej jednej z istotnych części produktu (połączenia typu produkcji i typu projektu).

3. Producent składa wniosek o badanie typu UE w jednej wybranej przez siebie jednostce notyfikowanej.

Wniosek ten zawiera:

1) nazwę i adres producenta oraz, w przypadku wniosku składanego przez upoważnionego przedstawiciela, dodatkowo jego nazwę i adres;

2) pisemną deklarację, że ten sam wniosek nie został złożony w żadnej innej jednostce notyfikowanej;

3) dokumentację techniczną. Dokumentacja techniczna musi umożliwiać ocenę zgodności produktu z mającymi zastosowanie wymogami niniejszego rozporządzenia oraz zawierać odpowiednią analizę i ocenę ryzyka. W stosownych przypadkach dokumentacja techniczna zawiera elementy określone w art. 17 niniejszego rozporządzenia;

4) próbki reprezentatywne dla planowanej produkcji. Jednostka notyfikowana może żądać dostarczenia kolejnych próbek, jeśli jest to niezbędne do przeprowadzenia programu badań;

5) dowody potwierdzające adekwatność rozwiązań technicznych projektu. W dowodach tych wymienia się wszelkie wykorzystane dokumenty, zwłaszcza jeżeli nie zastosowano wcale lub w pełni stosownych norm zharmonizowanych lub specyfikacji technicznych. W stosownych przypadkach dowody potwierdzające obejmują wyniki testów przeprowadzonych zgodnie z innymi właściwymi specyfikacjami technicznymi przez odpowiednie laboratorium producenta lub przez inne laboratorium badawcze w jego imieniu i na jego odpowiedzialność.

4. Jednostka notyfikowana:

w odniesieniu do produktu:

1) bada dokumentację techniczną i dowody potwierdzające, aby ocenić adekwatność projektu technicznego produktu;

w odniesieniu do badanej próbki lub badanych próbek:

2) sprawdza, czy próbkę lub próbki wyprodukowano zgodnie z dokumentacją techniczną, identyfikując elementy, które zaprojektowano zgodnie z obowiązującymi przepisami odpowiednich norm zharmonizowanych lub specyfikacji technicznych, oraz elementy, które zaprojektowano bez zastosowania odpowiednich przepisów tych norm;

3) przeprowadza odpowiednie badania i testy lub zleca ich przeprowadzenie, aby – w przypadku gdy producent zdecydował się na zastosowanie rozwiązań określonych w odpowiednich normach zharmonizowanych lub specyfikacjach technicznych – sprawdzić, czy zastosowano je prawidłowo;

4) przeprowadza odpowiednie badania i testy lub zleca ich przeprowadzenie, aby – w przypadku gdy producent nie zdecydował się na zastosowanie rozwiązań określonych w odpowiednich normach zharmonizowanych lub specyfikacjach technicznych – sprawdzić, czy rozwiązania przyjęte przez producenta spełniają odnośne zasadnicze wymogi aktu prawnego;

5) uzgadnia z producentem miejsce przeprowadzenia testów i prób.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Moduł C

Zgodność z typem w oparciu o wewnętrzną kontrolę produkcji

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

2. Produkcja

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

3. Oznakowanie CE i deklaracja zgodności UE

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

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

      Kopię deklaracji zgodności UE udostępnia się na żądanie właściwych organów.

4. Upoważniony przedstawiciel

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

CZĘŚĆ 9

Ocena zgodności – moduł H – zgodność oparta na pełnym zapewnieniu jakości zgodnie z załącznikiem II do decyzji 768/2008/WE

1. Zgodność oparta na pełnym zapewnieniu jakości to procedura oceny zgodności, w której producent wywiązuje się z obowiązków określonych w pkt 2 i 5 oraz na swoją wyłączną odpowiedzialność zapewnia i oświadcza, że dane produkty spełniają mające do nich zastosowanie wymogi części 1–6.

2. Produkcja

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

3. System jakości

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

Wniosek ten zawiera:

a) nazwę i adres producenta oraz, w przypadku wniosku składanego przez upoważnionego przedstawiciela, dodatkowo jego nazwę i adres;

b) w stosownych przypadkach, dokumentację techniczną każdego typu produktu, który ma być produkowany, zawierającą elementy określone w części 10;

c) dokumentację dotyczącą systemu jakości;

d) pisemną deklarację, że tego samego wniosku nie złożono w żadnej innej jednostce notyfikowanej.

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

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

Dokumentacja ta zawiera w szczególności odpowiedni opis:

a) celów w zakresie jakości oraz struktury organizacyjnej, obowiązków i uprawnień kierownictwa w odniesieniu do projektu produktu i jego jakości;

b) specyfikacji projektu technicznego, łącznie z normami, które będą stosowane, a także, w przypadku gdy odpowiednie normy zharmonizowane nie będą w pełni stosowane, opis środków, które zostaną wprowadzone, aby zagwarantować spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia;

c) kontroli projektu oraz technik jego weryfikacji, procesów oraz systematycznych czynności, które będą podejmowane podczas projektowania produktów danego typu;

d) odpowiednich technik produkcyjnych, kontroli jakości i zapewnienia jakości, procesów oraz systematycznych czynności, które będą podejmowane;

e) badań i testów, które będą wykonywane przed produkcją, podczas produkcji i po jej zakończeniu, oraz częstotliwości, z jaką będą przeprowadzane;

f) akt dotyczących jakości, takich jak: sprawozdania z kontroli, dane z badań, dane dotyczące wzorcowania, sprawozdania dotyczące kwalifikacji lub dopuszczania personelu itp.;

g) środków monitorowania w odniesieniu do osiągnięcia wymaganej jakości projektu i produktu oraz skutecznego działania systemu jakości.

3) Jednostka notyfikowana ocenia system jakości, aby stwierdzić, czy spełnia on wymogi, o których mowa w pkt 3 ppkt 2.

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

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

O decyzji powiadamia się producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

Powiadomienie zawiera wnioski z audytu oraz uzasadnioną decyzję dotyczącą oceny.

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

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

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

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

4. Nadzór, za który odpowiedzialna jest jednostka notyfikowana

1) Celem nadzoru jest upewnienie się, czy producent należycie wypełnia obowiązki wynikające z zatwierdzonego systemu jakości.

2) Do celów oceny producent umożliwia jednostce notyfikowanej dostęp do miejsc projektowania, produkcji, kontroli, badań i magazynowania oraz udostępnia jej wszelkie niezbędne informacje, w szczególności:

a) dokumentację dotyczącą systemu jakości;

b) zapisy dotyczące jakości przewidziane w projektowej części systemu jakości, takie jak: wyniki analiz, obliczeń, testów itp.;

c) zapisy dotyczące jakości przewidziane w produkcyjnej części systemu jakości, takie jak: sprawozdania z kontroli i dane z badań, dane dotyczące wzorcowania, sprawozdania dotyczące kwalifikacji personelu itp.

3) Jednostka notyfikowana przeprowadza okresowe audyty, aby upewnić się, czy producent utrzymuje i stosuje system jakości, oraz przekazuje producentowi sprawozdania z audytów.

4) Jednostka notyfikowana może ponadto składać producentom niezapowiedziane wizyty. Podczas takich wizyt jednostka notyfikowana może, w razie potrzeby, przeprowadzać testy bezzałogowych statków powietrznych lub bezzałogowych systemów powietrznych, albo też zlecać ich przeprowadzenie, aby zweryfikować, czy system jakości funkcjonuje prawidłowo. Jednostka notyfikowana przekazuje producentowi sprawozdanie z wizyty oraz sprawozdania z testów, jeżeli je przeprowadzono.

5. Oznakowanie CE i deklaracja zgodności UE

1) Producent umieszcza oznakowanie CE oraz, w stosownych przypadkach, etykietę identyfikacyjną klasy bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z art. 15 i 16 niniejszego rozporządzenia, jak również, na odpowiedzialność jednostki notyfikowanej, o której mowa w pkt 3 ppkt 1 niniejszej części, jej numer identyfikacyjny na każdym egzemplarzu produktu spełniającym mające zastosowanie wymogi niniejszego rozporządzenia.

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

Kopię deklaracji zgodności UE udostępnia się na żądanie właściwych organów.

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

   1) dokumentację techniczną, o której mowa w pkt 3 ppkt 1;

   2) dokumentację dotyczącą systemu jakości, o której mowa w pkt 3 ppkt 1;

   3) zatwierdzone zmiany, o których mowa w pkt 3 ppkt 5;

   4) decyzje i sprawozdania jednostki notyfikowanej, o których mowa w pkt 3 ppkt 5 oraz pkt 4 ppkt 3 i 4.

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

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

8. Upoważniony przedstawiciel

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

CZĘŚĆ 10

Zawartość dokumentacji technicznej

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

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

1. kompletny opis produktu, w tym:

   a) zdjęcia lub ilustracje przedstawiające cechy zewnętrzne, oznakowanie i układ wewnętrzny;

   b) wersje wszelkiego oprogramowania lub oprogramowania układowego zgodne z wymogami niniejszego rozporządzenia;

   c) instrukcję użytkownika i instrukcję montażu;

2. projekt koncepcyjny i rysunki dotyczące produkcji oraz schematy elementów, podzespołów, obwodów i innych stosownych podobnych części;

3. opisy i wyjaśnienia niezbędne do zrozumienia tych rysunków i schematów oraz działania produktu;

4. wykaz stosowanych w całości lub częściowo norm zharmonizowanych, do których odniesienia opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, oraz, jeżeli nie zastosowano tych norm zharmonizowanych, opisy rozwiązań przyjętych w celu spełnienia zasadniczych wymogów określonych w art. 4, w tym wykaz innych zastosowanych odpowiednich specyfikacji technicznych. Jeżeli normy zharmonizowane stosowano częściowo, w dokumentacji technicznej określa się, które części zastosowano;

5. kopię deklaracji zgodności UE;

6. jeżeli zastosowano moduł oceny zgodności z części 8, kopię certyfikatu badania typu UE i jego załączników, dostarczonych przez daną jednostkę notyfikowaną;

7. wyniki wykonanych obliczeń projektowych, przeprowadzonych badań i innych stosownych podobnych działań;

8. sprawozdania z testów;

9. kopie dokumentów, które producent przedłożył jednostce notyfikowanej, jeśli taka jednostka była zaangażowana;

10. dowody potwierdzające adekwatność rozwiązań technicznych projektu. W dowodach tych wymienia się wszelkie wykorzystane dokumenty, zwłaszcza jeżeli nie zastosowano w pełni stosownych norm zharmonizowanych lub specyfikacji technicznych. W stosownych przypadkach dowody potwierdzające obejmują wyniki testów przeprowadzonych przez odpowiednie laboratorium producenta lub przez inne laboratorium badawcze w jego imieniu i na jego odpowiedzialność;

11. adresy miejsc produkcji i magazynowania.

CZĘŚĆ 11

Deklaracja zgodności UE

1. Produkt (typ, numer partii i numer seryjny).

2. Nazwa i adres producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

3. Niniejsza deklaracja zgodności wydana zostaje na wyłączną odpowiedzialność producenta.

4. Przedmiot deklaracji *[identyfikacja produktu umożliwiająca jego identyfikowalność; w razie potrzeby może zawierać kolorową ilustrację o wystarczającej rozdzielczości w celu identyfikacji produktów]*.

5. Opisany powyżej przedmiot deklaracji należy do klasy … *[w przypadku bezzałogowego systemu powietrznego należy podać numer klasy zgodnie z kategoriami określonymi w częściach 1–5 niniejszego załącznika]*.

6. Gwarantowany poziom mocy akustycznej dla wyposażenia tego bezzałogowego systemu powietrznego wynosi … dB (A) *[tylko dla bezzałogowych systemów powietrznych innych niż stałopłaty klas 1–3]*.

7. Opisany powyżej przedmiot niniejszej deklaracji jest zgodny z odpowiednimi wymogami unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego:

   — *[wstawić odniesienie do niniejszego rozporządzenia i wskazać załącznik odnoszący się do klasy produktu]*,

   — w stosownych przypadkach z innymi aktami unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego.

8. Odwołania do odnośnych norm zharmonizowanych, które zastosowano, lub do innych specyfikacji technicznych, w stosunku do których deklarowana jest zgodność. Odwołania muszą być podane wraz z ich numerami identyfikacyjnymi i wersjami oraz, w stosownych przypadkach, z datą wydania.

9. W stosownych przypadkach, jednostka notyfikowana … [*nazwa, numer*] … przeprowadziła … [*opis interwencji*] … i wydała certyfikat badania typu UE.

10. W stosownych przypadkach opis akcesoriów i elementów, w tym oprogramowania, które umożliwiają eksploatację bezzałogowego statku powietrznego lub bezzałogowego systemu powietrznego zgodnie z przeznaczeniem i zakresem deklaracji zgodności UE.

11. Dodatkowe informacje:

Podpisano w imieniu: …

[*miejsce i data wydania*]:

[*imię i nazwisko, stanowisko*] [*podpis*]:

CZĘŚĆ 12

Uproszczona deklaracja zgodności UE

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

— [Nazwa producenta] niniejszym oświadcza, że bezzałogowy system powietrzny *[identyfikacja bezzałogowego systemu powietrznego: typ lub numer seryjny]* należy do klasy … *[podać numer klasy produktu zgodnie kategoriami określonymi w częściach 1–5 niniejszego załącznika]*, a jego gwarantowany poziom mocy akustycznej wynosi … dB(A) *[tylko dla bezzałogowych systemów powietrznych innych niż stałopłaty klas 1–3]*,

— oraz spełnia wymogi przepisów … [wykaz wszystkich aktów prawnych, których wymogi produkt spełnia],

— Pełna deklaracja zgodności UE jest dostępna na stronie internetowej: [adres strony internetowej].

CZĘŚĆ 13

Procedura badania hałasu

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

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

1. PODSTAWOWA NORMA EMISJI HAŁASU

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

2. WARUNKI MONTAŻU

Rejon prób:

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

Montaż źródła hałasu:

Bezzałogowy statek powietrzny musi znajdować się w zawisie, 0,5 m nad płaszczyzną odbijającą dźwięk. Konfiguracja bezzałogowego statku powietrznego (śmigieł, akcesoriów, ustawień) ma odpowiadać konfiguracji, w jakiej będzie on wprowadzany do obrotu.

Pomiar dźwięku i ustawienie mikrofonu:

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

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

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

3. WARUNKI DZIAŁANIA PODCZAS BADANIA

Badanie hałasu przeprowadza się podczas lotu bezzałogowego statku powietrznego w pozycji stabilnej horyzontalnie i wertykalnie, 0,5 m nad centrum półkuli pomiarowej (punktem O), przy maksymalnej masie startowej (MTOM) oraz z całkowicie naładowaną baterią.

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

4. OBLICZANIE POZIOMU CIŚNIENIA AKUSTYCZNEGO UŚREDNIONEGO W CZASIE

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

5. INFORMACJE PODLEGAJĄCE ZGŁOSZENIU

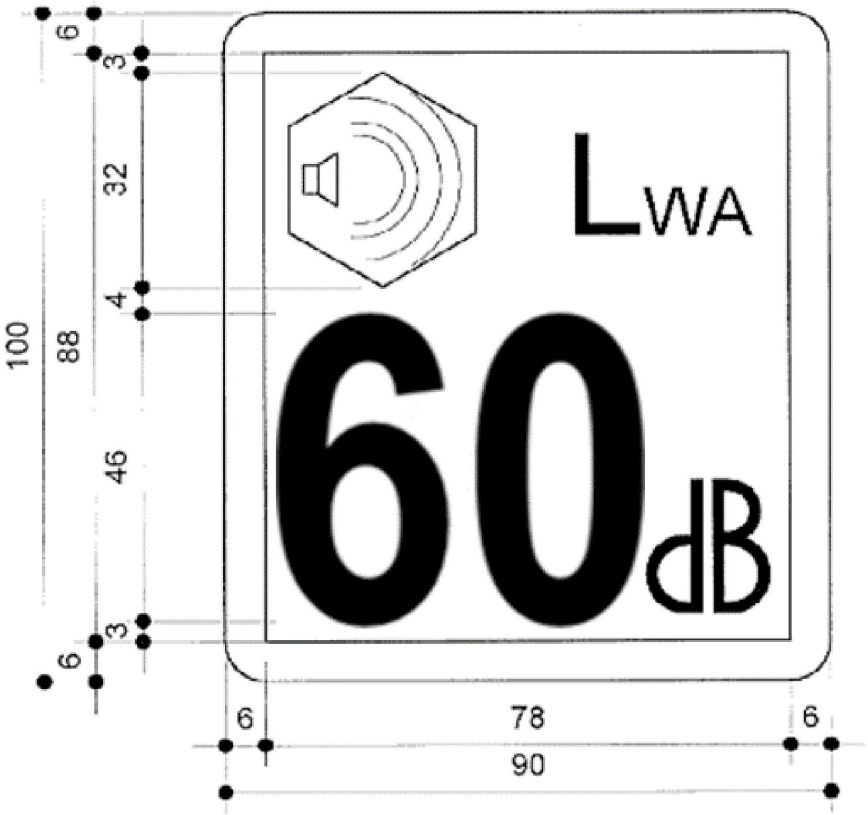
Sprawozdanie musi zawierać dane techniczne niezbędne do identyfikacji badanego źródła, a także procedurę badania hałasu i dane akustyczne.

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

CZĘŚĆ 14

Oznaczenie gwarantowanego poziomu mocy akustycznej

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



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

CZĘŚĆ 15

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

Klasa bezzałogowego statku powietrznego	MTOM m w gramach	Maksymalny poziom mocy akustycznej L_{WA} w dB		
		od dnia wejścia w życie	po upływie 2 lat od wejścia w życie	po upływie 4 lat od wejścia w życie
C1	$250 \leq m < 900$	85	83	81
C2	$900 \leq m < 4\,000$	$85 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$	$83 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$	$81 + 18{,}5 \lg \frac{m}{900}$

gdzie „lg” oznacza logarytm o podstawie 10.