

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2020/1058 DER KOMMISSION

vom 27. April 2020

**zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 hinsichtlich der Einführung von zwei neuen Klassen unbemannter Luftfahrzeugsysteme**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 58 und Artikel 61,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Unbemannte Luftfahrzeugsysteme (UAS), deren Betrieb ein geringes Risiko darstellt und für die der UAS-Betreiber eine Erklärung auf der Grundlage des in Anlage 1 zum Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 <sup>(2)</sup> der Kommission aufgeführten Standardszenarios abgeben darf, sollten nicht den klassischen luftfahrttechnischen Zulassungsverfahren unterliegen. Für solche UAS sollte auf die in Artikel 56 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 genannte Möglichkeit zurückgegriffen werden, Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union festzulegen. Folglich gilt es, Anforderungen festzulegen, mit denen den mit dem Betrieb solcher UAS verbundenen Risiken begegnet werden kann und die dabei den Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union in vollem Umfang Rechnung tragen. Daher sollten zwei neue Klassen von UAS eingeführt werden, deren Anforderungen sich je nach Risiko unterscheiden. Folglich sollte Kapitel II der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission <sup>(3)</sup> auch diese neuen Klassen umfassen.
- (2) UAS, die im Rahmen der in Anlage 1 zum Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 festgelegten Standardszenarios verwendet werden sollen, sollten die in Kapitel II der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 festgelegten Anforderungen an die Erzeugnisse erfüllen und damit aus dem Anwendungsbereich von Kapitel III gestrichen werden.
- (3) Diese Vorschriften sollten sich auf die grundlegenden Anforderungen nach Artikel 55 der Verordnung (EU) 2018/1139 und insbesondere auf die spezifischen Merkmale und Funktionen erstrecken, die notwendig sind, um die mit dem Betrieb dieser UAS verbundenen Risiken im Hinblick auf die Flugsicherheit, den Schutz der Privatsphäre und personenbezogener Daten sowie die Luftsicherheit oder die Umwelt abzumildern.
- (4) Bringen Hersteller UAS in Verkehr, die für den Betrieb in der „offenen“ Kategorie bestimmt sind und damit den für diese Kategorie geltenden Vorschriften und Bedingungen oder einer Betriebserklärung unterliegen, und auf die sie daher das entsprechende Klassen-Identifizierungskennzeichen anbringen, sollten sie dafür sorgen, dass die UAS den Anforderungen dieser Klasse genügen. Ebenso sollten Hersteller, die Zusatzbausätze für die Nachrüstung von UAS der Klasse C3 zu UAS der Klasse C5 in Verkehr bringen, sicherstellen, dass das mit den Zusatzbausätzen ausgerüstete UAS alle Anforderungen der Klasse C5 erfüllt.

<sup>(1)</sup> ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

<sup>(2)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45).

<sup>(3)</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2019/945 der Kommission vom 12. März 2019 über unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittländbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 1).

- (5) Um die Fernidentifizierung als eines der Elemente zu unterstützen, die notwendig sind, damit das sich derzeit in der Entwicklung befindliche U-Space-System funktioniert, sollten alle in der speziellen Kategorie betriebenen UAS mit einem Fernidentifizierungssystem ausgestattet sein.
- (6) Für den Betrieb in der speziellen Kategorie bestimmte UAS, die nicht nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 registriert werden müssen, sollten mit einer eindeutigen Seriennummer versehen sein, es sei denn, sie sind privat hergestellt.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf der Stellungnahme Nr. 05/2019 <sup>(4)</sup> der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) nach Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

### Änderungen der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945

Die Delegierte Verordnung (EU) 2019/945 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Sie enthält zudem Vorschriften für die Bereitstellung von UAS, Zusatzbausätzen und Zusatzgeräten für die Fernidentifikation auf dem Markt und deren freien Verkehr in der Union.“

2. In Artikel 2 erhalten die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:

„(1) Kapitel II dieser Verordnung gilt für folgende Erzeugnisse:

- a) UAS, die nach den Vorschriften und Bedingungen für den UAS-Betrieb in der „offenen“ Kategorie oder auf der Grundlage von Betriebserklärungen für den UAS-Betrieb in der „speziellen“ Kategorie nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bestimmt sind, ausgenommen privat hergestellte UAS, und die entsprechend den in jener Verordnung genannten sieben UAS-Klassen mit einem in den Teilen 1 bis 5, 16 und 17 des Anhangs jener Verordnung festgelegten Kennzeichen zur Identifizierung ihrer Klasse versehen sind;
- b) Zusatzbausätze der Klasse C5 nach Teil 16;
- c) Zusatzgeräte für die Fernidentifizierung nach Teil 6 des Anhangs dieser Verordnung.

(2) Kapitel III dieser Verordnung gilt für UAS, die nach den Vorschriften und Bedingungen betrieben werden, die für die UAS-Betriebskategorien „zulassungspflichtig“ und „speziell“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 gelten, sofern sie nicht auf der Grundlage einer Erklärung betrieben werden.“

3. In Artikel 3 werden die folgenden Nummern 38, 39 und 40 angefügt:

- „38. ‚Steuereinheit‘ (command unit, CU): die Ausrüstung oder das Ausrüstungssystem zur Fernsteuerung unbemannter Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 3 Nummer 32 der Verordnung (EU) 2018/1139, die die Kontrolle oder Überwachung des unbemannten Luftfahrzeugs in jeder Flugphase unterstützt, mit Ausnahme von Infrastrukturen, die den Steuerungs- und Kontrolllinkdienst (C2) unterstützen;
39. ‚C2-Link-Dienst‘ (C2 link service): ein von einem Dritten bereitgestellter Kommunikationsdienst, der die Steuerung und Kontrolle zwischen dem unbemannten Luftfahrzeug und der Steuereinheit (CU) sicherstellt;
40. ‚Nacht‘ (night): die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 <sup>(\*)</sup>.

---

<sup>(\*)</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherheit und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1).“

4. Kapitel II erhält folgenden Titel:

„Für den Betrieb in der ‚offenen‘ oder ‚speziellen‘ Kategorie auf der Grundlage einer Betriebserklärung bestimmte UAS, Zusatzbausätze mit einem Klassen-Identifizierungskennzeichen und Zusatzgeräte für die Fernidentifikation“

---

<sup>(4)</sup> <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

5. Artikel 4 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Erzeugnisse müssen die in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen erfüllen.“

6. In Artikel 5 wird folgender Absatz 3 hinzugefügt:

„(3) Die Absätze 1 bis 4 von Artikel 4 der Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates gelten ab dem 16. Juli 2021.“

7. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Beim Inverkehrbringen ihres Erzeugnisses auf dem Unionsmarkt gewährleisten die Hersteller, dass dieses gemäß den in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen konstruiert und hergestellt wurde.“

8. Artikel 6 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Hersteller erstellen die technischen Unterlagen nach Artikel 17 und führen das einschlägige Konformitätsbewertungsverfahren nach Artikel 13 durch oder lassen es durchführen.“

Wurde die Konformität des Erzeugnisses mit den in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen im Rahmen dieses Konformitätsbewertungsverfahrens nachgewiesen, stellt der Hersteller eine EU-Konformitätserklärung aus und bringt das CE-Zeichen an.“

9. Artikel 6 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Hersteller von UAS sorgen dafür, dass das UA eine Typennummer im Sinne des Beschlusses Nr. 768/2008/EG sowie eine eindeutige Seriennummer trägt, die seine Identifizierung ermöglichen, und gegebenenfalls den in den entsprechenden Teilen 2 bis 4, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen genügt. Hersteller von Zusatzbausätzen der Klasse C5 müssen sicherstellen, dass die Bausätze mit einer Typen- und eindeutigen Seriennummer versehen sind, die deren Identifizierung ermöglichen. Hersteller von Zusatzgeräten für die Fernidentifizierung sorgen dafür, dass diese Geräte mit einer Typen- und eindeutigen Seriennummer versehen sind, die deren Identifizierung ermöglichen, und den in Teil 6 des Anhangs festgelegten Anforderungen genügen. Auf jeden Fall sorgen die Hersteller dafür, dass die eindeutige Seriennummer auch in die EU-Konformitätserklärung oder vereinfachte EU-Konformitätserklärung nach Artikel 14 eingetragen ist.“

10. Artikel 6 Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Die Hersteller gewährleisten, dass dem Erzeugnis die Anweisungen des Herstellers und ein Informationsblatt entsprechend den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs in einer vom betreffenden Mitgliedstaat festgelegten Sprache beiliegen, die von den Verbrauchern und sonstigen Endnutzern leicht verstanden werden kann. Diese Anweisungen des Herstellers und dieses Informationsblatt sowie alle Kennzeichnungen müssen klar, verständlich und lesbar sein.“

11. In Artikel 6 wird folgender Absatz 11 hinzugefügt:

„(11) Bringen Hersteller ein UAS der Klasse C5, der Klasse C6 oder ein Zusatzgerät für die Klasse C5 in Verkehr, müssen sie die Marktüberwachungsbehörde des Mitgliedstaats ihres Hauptgeschäftssitzes hiervon unterrichten.“

12. Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Ist ein Einführer der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Erzeugnis nicht den Anforderungen nach den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs genügt, darf er dieses Erzeugnis nicht in Verkehr bringen, bevor die Konformität des Erzeugnisses nicht hergestellt ist. Geht von dem Erzeugnis ein Risiko für die Gesundheit und Sicherheit von Verbrauchern und Dritten aus, unterrichtet der Einführer hiervon zudem den Hersteller und die zuständigen nationalen Behörden.“

13. Artikel 8 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Einführer gewährleisten, dass dem Erzeugnis die Anweisungen des Herstellers und ein Informationsblatt entsprechend den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs in einer vom betreffenden Mitgliedstaat festgelegten Sprache beiliegen, die von den Verbrauchern und sonstigen Endnutzern leicht verstanden werden kann. Diese Anweisungen des Herstellers und dieses Informationsblatt sowie alle Kennzeichnungen müssen klar, verständlich und lesbar sein.“

14. In Artikel 8 wird folgender Absatz 10 hinzugefügt:

„(10) Bringen Einführer ein UAS der Klasse C5, der Klasse C6 oder ein Zusatzgerät für die Klasse C5 in Verkehr, müssen sie die Marktüberwachungsbehörde des Mitgliedstaats ihres Hauptgeschäftssitzes hiervon unterrichten.“

15. In Artikel 9 Absatz 2 erhalten die Unterabsätze 1 und 2 folgende Fassung:

„(2) Bevor sie ein Erzeugnis auf dem Markt bereitstellen, überprüfen die Händler, ob das Erzeugnis mit der CE-Kennzeichnung und, soweit erforderlich, mit dem Identifizierungskennzeichen für die UA-Klasse und der Angabe über den Schallleistungspegel versehen ist und ihm die in Artikel 6 Absätze 7 und 8 genannten Unterlagen beiliegen, und ob der Hersteller und der Einführer die Anforderungen von Artikel 6 Absätze 5 und 6 sowie von Artikel 8 Absatz 3 erfüllt haben.“

Die Händler gewährleisten, dass dem Erzeugnis die Anweisungen des Herstellers und ein Informationsblatt entsprechend den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs in einer vom betreffenden Mitgliedstaat festgelegten Sprache beiliegen, die von den Verbrauchern und sonstigen Endnutzern leicht verstanden werden kann. Diese Anweisungen des Herstellers und dieses Informationsblatt sowie alle Kennzeichnungen müssen klar, verständlich und lesbar sein.“

16. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Ein Erzeugnis, das mit harmonisierten Normen oder Teilen davon übereinstimmt, deren Bezugnahmen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, gilt als konform mit den in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs genannten Anforderungen, die von diesen Normen oder Teilen davon abgedeckt sind.“

17. Artikel 13 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Hersteller nimmt mit einem der folgenden Verfahren eine Konformitätsbewertung des Erzeugnisses vor, um dessen Konformität mit den in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs genannten Anforderungen festzustellen. Bei der Konformitätsbewertung sind alle vorgesehenen und vorhersehbaren Betriebsbedingungen zu berücksichtigen.“

18. Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) interne Fertigungskontrolle nach Teil 7 des Anhangs bei der Bewertung der Konformität eines Erzeugnisses mit den in den Teilen 1, 5, 6, 16 oder 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen, unter der Bedingung, dass der Hersteller für all jene Anforderungen harmonisierte Normen angewandt hat, für die solche Normen vorhanden sind und deren Bezugnahmen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden;“

19. Artikel 14 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die EU-Konformitätserklärung nach Artikel 6 Absatz 8 muss Angaben dazu enthalten, dass die Konformität des Erzeugnisses mit den in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen nachgewiesen wurde, sowie Angaben zur Klasse des UAS.“

20. Artikel 16 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Das Identifizierungskennzeichen der UA-Klasse ist mit einer Mindestgröße von 5 mm sichtbar, leserlich und dauerhaft auf dem UA und gegebenenfalls auf jedem Zusatzteil eines C5-Zusatzbausatzes sowie auf seiner Verpackung anzubringen. Die Anbringung von Kennzeichnungen, Zeichen oder Beschriftungen auf einem Erzeugnis, bei denen davon auszugehen ist, dass sie für Dritte hinsichtlich der Bedeutung oder Form des Identifizierungskennzeichens der UA-Klasse irreführend sind, ist verboten.“

21. Artikel 17 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die technischen Unterlagen müssen alle sachdienlichen Angaben und Einzelheiten zu den Mitteln, mit denen der Hersteller sicherstellt, dass das Erzeugnis die in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen erfüllt, enthalten. Sie müssen jedoch mindestens die in Teil 10 des Anhangs dargelegten Elemente enthalten.“

22. Artikel 17 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Stimmen die technischen Unterlagen mit den Absätzen 1, 2 und 3 nicht überein, kann die Marktüberwachungsbehörde den Hersteller oder Einführer auffordern, auf Kosten des Herstellers oder des Einführers und innerhalb einer bestimmten Frist bei einer von der Marktüberwachungsbehörde akzeptierten Stelle eine Prüfung durchführen zu lassen, um die Konformität des Erzeugnisses mit den in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten und für das Erzeugnis geltenden Anforderungen zu überprüfen.“

23. Artikel 30 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Stellt eine notifizierte Stelle fest, dass ein Hersteller die in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen bzw. entsprechende harmonisierte Normen oder technische Spezifikationen nicht erfüllt hat, fordert sie den Hersteller auf, angemessene Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, und stellt keine EU-Baumusterprüfbescheinigung oder Zulassung eines Qualitätssicherungssystems aus.“

24. In Artikel 36 Absatz 1 erhält Unterabsatz 1 folgende Fassung:

„(1) Haben die Marktüberwachungsbehörden eines Mitgliedstaats hinreichenden Grund zu der Annahme, dass ein Erzeugnis die Gesundheit oder Sicherheit von Menschen oder andere im öffentlichen Interesse schützenswerte Aspekte gefährdet, die unter dieses Kapitel fallen, beurteilen sie, ob das betreffende Erzeugnis alle geltenden, in diesem Kapitel festgelegten Anforderungen erfüllt. Die betroffenen Wirtschaftsakteure arbeiten zu diesem Zweck im erforderlichen Umfang mit den Marktüberwachungsbehörden zusammen.“

25. Kapitel III erhält folgenden Titel:

„Anforderungen an UAS, die in den Kategorien ‚zulassungspflichtig‘ und ‚speziell‘ betrieben werden, sofern sie nicht unter eine Erklärung fallen“

26. Artikel 40 erhält folgende Fassung:

„Artikel 40

Anforderungen an UAS, die in den Kategorien ‚zulassungspflichtig‘ und ‚speziell‘ betrieben werden, sofern sie nicht unter eine Erklärung fallen

(1) Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von UAS erfordern eine Zulassung, wenn die UAS eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) ihre charakteristische Abmessung beträgt mindestens 3 m und sie sind so konstruiert, dass sie über Menschenansammlungen betrieben werden können;
- b) sie sind für die Beförderung von Menschen konstruiert;
- c) sie sind für den Transport gefährlicher Güter konstruiert und erfordern ein hohes Maß an Robustheit zur Minderung der Risiken für Dritte bei einem Unfall;
- d) sie sind für den Betrieb in der in Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 festgelegten Kategorie „speziell“ bestimmt, und aus der von der zuständigen Behörde nach einer Risikobewertung nach Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erteilten Betriebsgenehmigung geht hervor, dass das Betriebsrisiko ohne eine Zulassung der UAS nicht angemessen abgemildert werden kann.

(2) Ein zulassungspflichtiges UAS muss den geltenden Anforderungen genügen, die in den Verordnungen (EU) Nr. 748/2012, (EU) 2015/640 und (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission festgelegt sind.

(3) Sofern das UAS nicht nach Absatz 1 zulassungspflichtig ist, muss ein UAS, das in der Kategorie „speziell“ eingesetzt wird, über die technischen Fähigkeiten verfügen, die in der von der zuständigen Behörde erteilten Betriebsgenehmigung aufgeführt sind, oder dem Betreiberzeugnis für Leicht-UAS (Light UAS Operator Certificate, LUC) nach Teil C des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 genügen.

(4) Sofern nicht privat hergestellt, müssen alle nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 nicht registrierungspflichtigen UAS mit einer eindeutigen Seriennummer versehen sein, die der Norm ANSI/CTA-2063-A-2019 (Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019) genügt.

(5) Jedes UA, das für den Betrieb in der ‚speziellen‘ Kategorie und in einer Höhe von unter 120 Metern bestimmt ist, muss mit einem Fernidentifizierungssystem ausgerüstet sein, das Folgendes ermöglicht:

- a) Es ermöglicht das Hochladen der UAS-Betreibernummer nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sowie sonstiger zusätzlicher Nummern, die das Registrierungssystem vorsieht. Das System führt eine Konsistenzprüfung durch, um die Integrität der vollständigen Zeichenkette, die dem UAS-Betreiber zum Zeitpunkt der Registrierung zur Verfügung gestellt wird, zu überprüfen. Bei Unstimmigkeiten sendet das UAS eine Fehlermeldung an den UAS-Betreiber.
- b) Es ermöglicht, dass während der gesamten Flugdauer mindestens die folgenden Daten in Echtzeit regelmäßig so übermittelt werden, dass sie von vorhandenen Mobilfunkgeräten empfangen werden können:
  - i) die UAS-Betreibernummer und der vom Mitgliedstaat während des Registrierungsverfahrens bereitgestellte Überprüfungscode, es sei denn, die Konsistenzprüfung nach Buchstabe a wird nicht bestanden;
  - ii) die eindeutige Seriennummer des UA nach Absatz 4 oder, wenn das UA privat hergestellt wurde, die eindeutige Seriennummer des Zusatzgeräts nach Teil 6 des Anhangs;
  - iii) der Zeitstempel, die geografische Position des UA und seine Höhe über der Oberfläche oder dem Startpunkt;

- iv) der Streckenverlauf, gemessen im Uhrzeigersinn vom geografischen Norden, sowie die Geschwindigkeit über Grund des UA;
  - v) die geografische Position des Fernpiloten sowie
  - vi) ein Hinweis auf den Notstatus des UAS.
- c) Es erschwert eine Manipulation der Funktion des Systems zur direkten Fernidentifizierung.“
27. Der Anhang der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 wird durch den Anhang der vorliegenden Verordnung ersetzt.

#### *Artikel 2*

#### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 27. April 2020

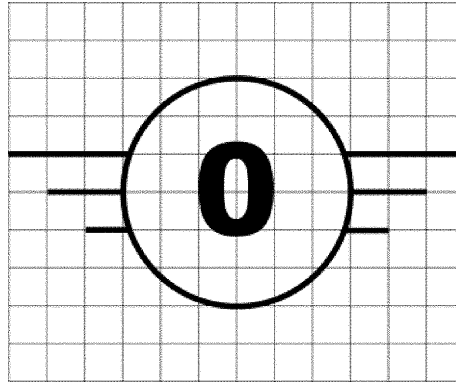
*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

## ANHANG

## TEIL 1

**Anforderungen an ein unbemanntes Luftfahrzeugsystem der Klasse C0**

Ein UAS der Klasse C0 ist mit folgendem Klassen-Identifizierungskennzeichen auf dem UA gekennzeichnet:



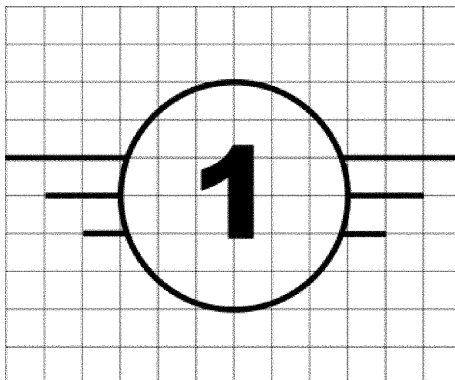
Ein UAS der Klasse C0 muss folgenden Kriterien genügen:

1. Es hat eine MTOM, einschließlich Nutzlast, von weniger als 250 g.
2. Es hat eine Höchstgeschwindigkeit im Horizontalflug von 19 m/s.
3. Seine maximal erreichbare Höhe liegt bei 120 m über dem Startpunkt.
4. Es ist durch einen Fernpiloten, der den Herstelleranweisungen folgt, in Hinblick auf Stabilität, Manövrierbarkeit sowie Steuerungs- und Kontrolllink-Leistung, soweit erforderlich unter allen anzunehmenden Betriebsbedingungen, auch bei einem Versagen eines oder gegebenenfalls mehrerer Systeme, sicher steuerbar.
5. Es ist so konstruiert und gebaut, dass die Gefahr der Verletzung von Menschen während des Betriebs minimiert wird und scharfe Kanten vermieden werden, sofern dies nach guten Konstruktions- und Herstellungsgesichtspunkten technisch nicht unvermeidbar ist. Sofern das UA mit Propellern ausgerüstet ist, ist es so zu konstruieren, dass die Gefahr einer von den Propellerblättern ausgehenden Verletzung begrenzt wird.
6. Es wird ausschließlich mit elektrischem Strom betrieben.
7. Wenn es mit einem „Follow-me“-Modus ausgestattet und diese Funktion eingeschaltet ist, darf es sich in einer Entfernung vom Fernpiloten von höchstens 50 m befinden und dem Fernpiloten muss es möglich sein, die Kontrolle über das UA zurückzuerlangen.
8. Es wird mit Herstelleranweisungen in Verkehr gebracht, die Folgendes umfassen:
  - a) die Merkmale des UA, einschließlich, jedoch nicht begrenzt auf:
    - die UA-Klasse,
    - die UA-Masse (mit einer Beschreibung der Bezugsconfiguration) und die höchstzulässige Startmasse (MTOM),
    - die allgemeinen Merkmale der zulässigen Nutzlasten unter Angabe der Masse, der Abmessungen, Schnittstellen zum UA und sonstiger etwaiger Einschränkungen,
    - die Bedieneinheit und die Software zur Fernsteuerung des UA und
    - eine Beschreibung des Verhaltens des UA im Falle eines Verlustes des Steuerungs- und Kontrolllinks,
  - b) klare Betriebsanweisungen,
  - c) betriebliche Einschränkungen (einschließlich, jedoch nicht begrenzt auf Wetterbedingungen, Bedingungen für den Tag-/Nachtbetrieb) und
  - d) eine geeignete Beschreibung aller Risiken im Zusammenhang mit dem UAS-Betrieb, angepasst an das Alter des Nutzers.
9. Ihm liegt ein Informationsblatt der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) über die geltenden Beschränkungen und Auflagen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bei.
10. Die Nummern 4, 5 und 6 gelten nicht für UAS, bei denen es sich um Spielzeug im Sinne der Richtlinie 2009/48/EG über die Sicherheit von Spielzeug handelt.

## TEIL 2

**Anforderungen an ein unbemanntes Luftfahrzeugsystem der Klasse C1**

Ein UAS der Klasse C1 ist mit folgendem Klassen-Identifizierungskennzeichen auf dem UA gekennzeichnet:



Ein UAS der Klasse C1 muss folgenden Kriterien genügen:

1. Es muss aus Materialien hergestellt sein und eine Leistung sowie physische Merkmale aufweisen, die gewährleisten, dass bei einem Aufprall mit seiner Endgeschwindigkeit auf einen menschlichen Kopf die auf diesen übertragene Energie unter 80 J liegt oder alternativ die MTOM einschließlich der Nutzlast unter 900 g liegt.
2. Es hat eine Höchstgeschwindigkeit im Horizontalflug von 19 m/s.
3. Es hat eine maximal erreichbare Höhe von 120 m über dem Startpunkt oder ist mit einem System ausgestattet, das die Höhe über der Oberfläche oder über dem Startpunkt auf 120 m oder auf einen Wert begrenzt, der vom Fernpiloten eingestellt werden kann. Ist der Wert einstellbar, müssen dem Fernpiloten während des Flugs klare Angaben zur Höhe des UA über der Oberfläche oder dem Startpunkt geliefert werden.
4. Es ist durch einen Fernpiloten mit einer ausreichenden Befähigung nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, der den Herstelleranweisungen folgt, in Hinblick auf Stabilität, Manövrierbarkeit und Steuerungs- und Kontrolllink-Leistung soweit erforderlich unter allen anzunehmenden Betriebsbedingungen, auch bei einem Versagen eines oder gegebenenfalls mehrerer Systeme, sicher steuerbar.
5. Es verfügt über die für das UA erforderliche mechanische Festigkeit, einschließlich eines notwendigen Sicherheitsfaktors, sowie gegebenenfalls über die Stabilität, um Belastungen zu widerstehen, denen es während der Nutzung ausgesetzt sein kann, ohne dass es zu Brüchen oder Deformationen kommt, die seinen sicheren Flug beeinträchtigen könnten.
6. Es ist so konstruiert und gebaut, dass die Gefahr der Verletzung von Menschen während des Betriebs minimiert wird und scharfe Kanten vermieden werden, sofern dies nach guten Konstruktions- und Herstellungsgesichtspunkten technisch nicht unvermeidbar ist. Sofern das UA mit Propellern ausgerüstet ist, ist es so zu konstruieren, dass die Gefahr einer von den Propellerblättern ausgehenden Verletzung begrenzt wird.
7. Bei Verlust des Steuerungs- und Kontrolllinks verfügt das UA über eine zuverlässige und berechenbare Funktion zur Wiederherstellung des Steuerungs- und Kontrolllinks oder, sollte sich der Link nicht wiederherstellen lassen, zur Beendigung des Flugs, bei der die Auswirkungen auf Dritte in der Luft oder am Boden verringert werden.
8. Sofern es sich nicht um einen Starrflügler handelt, hat das UA einen garantierten, nach Teil 13 bestimmten A-bewerteten Schalleistungspegel  $L_{WA}$ , der die in Teil 15 festgelegten Pegel nicht überschreitet.
9. Angaben zum garantierten A-bewerteten Schalleistungspegel sind auf dem UA und/oder seiner Verpackung nach Teil 14 anzubringen, sofern es sich nicht um einen Starrflügler handelt.
10. Es wird ausschließlich mit elektrischem Strom betrieben.
11. Es verfügt über eine eindeutige Seriennummer nach ANSI/CTA-2063-2019 (Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019).



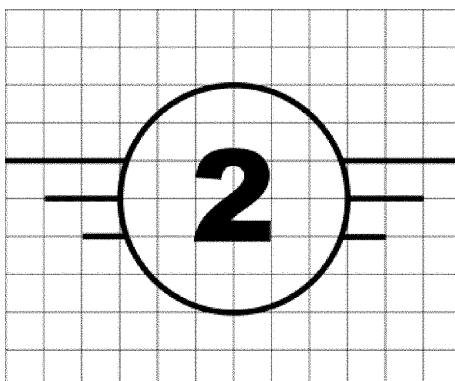
12. Es verfügt über eine direkte Fernidentifizierung,
  - a) die das Hochladen der UAS-Betreibernummer nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sowie sonstiger zusätzlicher Nummern, die das Registrierungssystem vorsieht, ermöglicht. Das System führt eine Konsistenzprüfung durch, um die Integrität der vollständigen Zeichenkette, die dem UAS-Betreiber zum Zeitpunkt der Registrierung zur Verfügung gestellt wird, zu überprüfen. Bei Unstimmigkeiten sendet das UAS eine Fehlermeldung an den UAS-Betreiber;
  - b) die gewährleistet, dass während der gesamten Flugdauer mindestens die folgenden Daten des UA unter Verwendung eines offenen und dokumentierten Übertragungsprotokolls in Echtzeit direkt und regelmäßig so übermittelt werden, dass sie innerhalb des Sendebereichs von vorhandenen Mobilfunkgeräten direkt empfangen werden können:
    - i) die UAS-Betreibernummer und der vom Eintragungsmitgliedstaat während des Registrierungsverfahrens bereitgestellte Überprüfungscode, es sei denn, die Konsistenzprüfung nach Buchstabe a wird nicht bestanden;
    - ii) die eindeutige physische Seriennummer des UA nach Nummer 11,
    - iii) der Zeitstempel, die geografische Position des UA und seine Höhe über der Oberfläche oder dem Startpunkt,
    - iv) der Streckenverlauf, gemessen im Uhrzeigersinn vom geografischen Norden, sowie die Geschwindigkeit über Grund des UA,
    - v) die geografische Position des Fernpiloten oder, falls nicht verfügbar, des Startpunkts und
    - vi) ein Hinweis auf den Notstatus des UAS;
  - c) die eine Manipulation der Funktion des Systems zur direkten Fernidentifizierung erschwert.
13. Es muss mit einer Geo-Sensibilisierungsfunktion ausgestattet sein, die folgende Leistungen bietet:
  - a) eine Schnittstelle nach Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, mit der Daten, die Informationen zu Luftraumbeschränkungen enthalten, geladen und aktualisiert und — abhängig von den geografischen UAS-Zonen — mit der Position und Höhe über Grund des UA abgeglichen werden können, wobei gewährleistet sein muss, dass der Vorgang des Ladens und Aktualisierens dieser Daten die Integrität und Validität des UA nicht beeinträchtigt;
  - b) einen Warnhinweis an den Fernpiloten, sobald eine mögliche Verletzung von Luftraumbeschränkungen erkannt wird, und
  - c) Informationen an den Fernpiloten über den Status des UA sowie einen Warnhinweis, sobald die Positionierungs- oder Navigationssysteme des UA die ordnungsgemäße Funktionsweise der Geo-Sensibilisierungsfunktion nicht gewährleisten können.
14. Verfügt das UA über eine Funktion, die seinen Zugang zu bestimmten Lufträumen beschränkt, muss diese Funktion reibungslos mit den Flugsteuerungssystemen des UA interagieren, ohne dessen Flugsicherheit zu beeinträchtigen. Darüber hinaus muss der Fernpilot klare Angaben erhalten, sobald diese Funktion das UA daran hindert, in diese Lufträume hineinzufliegen.
15. Sobald die Batterie des UA oder seiner Steuereinheit einen niedrigen Ladezustand erreicht hat, muss der Fernpilot rechtzeitig einen klaren Warnhinweis erhalten, sodass er genügend Zeit hat, das UA sicher zu landen.
16. Es muss ausgerüstet sein mit
  - a) Lichtern für die Steuerbarkeit des UA und
  - b) mindestens einem grünen Blinklicht für die Unterscheidbarkeit des UA bei Nacht, sodass eine Person am Boden das UA von einem bemannten Luftfahrzeug unterscheiden kann.
17. Wenn es mit einem „Follow-me“-Modus ausgestattet und diese Funktion eingeschaltet ist, darf es sich in einer Entfernung vom Fernpiloten von höchstens 50 m befinden und dem Fernpiloten muss es möglich sein, die Kontrolle über das UA zurückzuerlangen.
18. Es wird mit Herstelleranweisungen in Verkehr gebracht, die Folgendes umfassen:
  - a) die Merkmale des UA, einschließlich, jedoch nicht begrenzt auf:
    - die UA-Klasse,
    - die UA-Masse (mit einer Beschreibung der Bezugskonfiguration) und die höchstzulässige Startmasse (MTOM),

- die allgemeinen Merkmale der zulässigen Nutzlasten unter Angabe der Masse, der Abmessungen, Schnittstellen zum UA und sonstiger etwaiger Einschränkungen,
  - die Bedieneinheit und die Software zur Fernsteuerung des UA,
  - die Verfahren für das Hochladen der UAS-Betreibernummer in das Fernidentifizierungssystem,
  - die Referenz des Übertragungsprotokolls, das für die direkte Aussendung der Signale für das Fernidentifizierungssystem verwendet wird,
  - den Schallleistungspegel, und
  - eine Beschreibung des Verhaltens des UA im Falle eines Verlustes der Datenübertragung und des Verfahrens zur Wiederherstellung des Steuerungs- und Kontrolllinks des UA,
  -
- b) klare Betriebsanweisungen,
- c) Verfahren für das Hochladen von Luftraumbeschränkungen in die Geo-Sensibilisierungsfunktion,
- d) Instandhaltungsanweisungen,
- e) Verfahren für die Fehlersuche,
- f) betriebliche Einschränkungen (einschließlich, jedoch nicht begrenzt auf Wetterbedingungen, Bedingungen für den Tag-/Nachtbetrieb) und
- g) eine geeignete Beschreibung aller mit dem UAS-Betrieb zusammenhängenden Risiken.
19. Ihm liegt ein Informationsblatt der EASA über die geltenden Beschränkungen und Auflagen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bei.
20. Sofern es mit einer netzgestützten Fernidentifikation ausgestattet ist,
- a) muss es die Möglichkeit bieten, dass während der gesamten Flugdauer mindestens die folgenden Daten des UA unter Verwendung eines offenen und dokumentierten Übertragungsprotokolls in Echtzeit so übermittelt werden, dass sie über ein Netz empfangen werden können:
- i) die UAS-Betreibernummer und der vom Eintragungsmitgliedstaat während des Registrierungsverfahrens bereitgestellte Überprüfungscode, es sei denn, die Konsistenzprüfung nach Buchstabe a wird nicht bestanden;
  - ii) die eindeutige Seriennummer des UA nach Nummer 11,
  - iii) der Zeitstempel, die geografische Position des UA und seine Höhe über der Oberfläche oder dem Startpunkt,
  - iv) der Streckenverlauf, gemessen im Uhrzeigersinn vom geografischen Norden, sowie die Geschwindigkeit über Grund des UA,
  - v) die geografische Position des Fernpiloten oder, falls nicht verfügbar, des Startpunkts und
  - vi) ein Hinweis auf den Notstatus des UAS;
- b) muss das System eine Manipulation der Funktion der direkten Fernidentifizierung erschweren.

### TEIL 3

#### **Anforderungen an ein unbemanntes Luftfahrzeugsystem der Klasse C2**

Ein UAS der Klasse C2 ist mit folgendem Klassen-Identifizierungskennzeichen auf dem UA gekennzeichnet:



Ein UAS der Klasse C2 muss folgenden Kriterien genügen:

1. Es hat eine MTOM, einschließlich Nutzlast, von weniger als 4 kg.
2. Es hat eine maximal erreichbare Höhe von 120 m über dem Startpunkt oder ist mit einem System ausgestattet, dass die Höhe über der Oberfläche oder über dem Startpunkt auf 120 m oder auf einen Wert begrenzt, der vom Fernpiloten eingestellt werden kann. Ist der Wert einstellbar, müssen dem Fernpiloten während des Flugs klare Angaben zur Höhe des UA über der Oberfläche oder dem Startpunkt geliefert werden.
3. Es ist durch einen Fernpiloten mit einer ausreichenden Befähigung nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, der den Herstelleranweisungen folgt, in Hinblick auf Stabilität, Manövrierbarkeit und Steuerungs- und Kontrolllink-Leistung, soweit erforderlich unter allen anzunehmenden Betriebsbedingungen, auch bei einem Versagen eines oder gegebenenfalls mehrerer Systeme, sicher steuerbar.
4. Es verfügt über die für das UA erforderliche mechanische Festigkeit, einschließlich eines notwendigen Sicherheitsfaktors, sowie gegebenenfalls über die Stabilität, um Belastungen zu widerstehen, denen es während der Nutzung ausgesetzt sein kann, ohne dass es zu Brüchen oder Deformationen kommt, die seinen sicheren Flug beeinträchtigen könnten.
5. Im Fall eines gefesselten UA verfügt es über eine Leinenlänge von unter 50 m mit einer mechanischen Festigkeit von nicht weniger als
  - a) dem Zehnfachen des Gewichts des Luftfahrzeugs bei höchstzulässiger Masse, wenn es sich um ein Luftfahrzeug schwerer als Luft handelt;
  - b) dem Vierfachen der Kraft, die vom maximalen statischen Schub kombiniert mit der aerodynamischen Kraft der höchstzulässigen Windgeschwindigkeit im Flug ausgeübt wird, wenn es sich um ein Luftfahrzeug leichter als Luft handelt.
6. Es ist so konstruiert und gebaut, dass die Gefahr der Verletzung von Menschen während des Betriebs minimiert wird und scharfe Kanten vermieden werden, sofern dies nach guten Konstruktions- und Herstellungsgesichtspunkten technisch nicht unvermeidbar ist. Sofern das UA mit Propellern ausgerüstet ist, ist es so zu konstruieren, dass die Gefahr einer von den Propellerblättern ausgehenden Verletzung begrenzt wird.
7. Bei Verlust des Steuerungs- und Kontrolllinks verfügt das UA, sofern es sich nicht um ein gefesseltes UA handelt, über eine zuverlässige und berechenbare Funktion zur Wiederherstellung des Steuerungs- und Kontrolllinks oder, sollte sich der Link nicht wiederherstellen lassen, zur Beendigung des Flugs, bei der die Auswirkungen auf Dritte in der Luft oder am Boden verringert werden.
8. Sofern nicht gefesselt, muss es mit einem gegen den unbefugten Zugang zu den Steuerungs- und Kontrollfunktionen gesicherten Steuerungs- und Kontrolllink ausgerüstet sein.
9. Sofern es sich nicht um einen Starrflügler handelt, muss das UA mit einem Langsamflugmodus ausgerüstet sein, der vom Fernpiloten eingestellt werden kann und die Geschwindigkeit über Grund auf höchstens 3 m/s beschränkt.
10. Sofern es sich nicht um einen Starrflügler handelt, hat das UA einen garantierten, nach Teil 13 bestimmten A-bewerteten Schalleistungspegel  $L_{WA}$ , der die in Teil 15 festgelegten Pegel nicht überschreitet.
11. Angaben zum garantierten A-bewerteten Schalleistungspegel sind auf dem UA und/oder seiner Verpackung nach Teil 14 anzubringen, sofern es sich nicht um einen Starrflügler handelt.
12. Es wird ausschließlich mit elektrischem Strom betrieben.
13. Es verfügt über eine eindeutige Seriennummer nach ANSI/CTA-2063-2019 (Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019).
14. Es verfügt über eine direkte Fernidentifizierung,
  - a) die das Hochladen der UAS-Betreibernummer nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sowie sonstiger zusätzlicher Nummern, die das Registrierungssystem vorsieht, ermöglicht. Das System führt eine Konsistenzprüfung durch, um die Integrität der vollständigen Zeichenkette, die dem UAS-Betreiber zum Zeitpunkt der Registrierung zur Verfügung gestellt wird, zu überprüfen. Bei Unstimmigkeiten sendet das UAS eine Fehlermeldung an den UAS-Betreiber;
  - b) die gewährleistet, dass während der gesamten Flugdauer mindestens die folgenden Daten des UA unter Verwendung eines offenen und dokumentierten Übertragungsprotokolls in Echtzeit direkt und regelmäßig so übermittelt werden, dass sie innerhalb des Sendebereichs von vorhandenen Mobilfunkgeräten direkt empfangen werden können:
    - i) die UAS-Betreibernummer und der vom Mitgliedstaat während des Registrierungsverfahrens bereitgestellte Überprüfungscode, es sei denn, die Konsistenzprüfung nach Buchstabe a wird nicht bestanden,
    - ii) die eindeutige Seriennummer des UA nach Nummer 13,

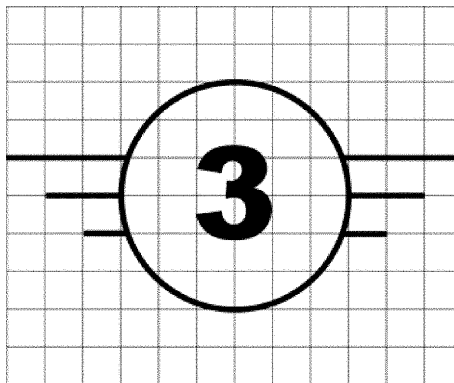
- iii) der Zeitstempel, die geografische Position des UA und seine Höhe über der Oberfläche oder dem Startpunkt,
  - iv) der Streckenverlauf, gemessen im Uhrzeigersinn vom geografischen Norden, sowie die Geschwindigkeit über Grund des UA,
  - v) die geografische Position des Fernpiloten oder, falls nicht verfügbar, des Startpunkts und
  - vi) ein Hinweis auf den Notstatus des UAS;
- c) die eine Manipulation der Funktion des Systems zur direkten Fernidentifizierung erschwert.
15. Es muss mit einer Geo-Sensibilisierungsfunktion ausgestattet sein, die folgende Leistungen bietet:
- a) eine Schnittstelle nach Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, mit der Daten, die Informationen zu Luftraumbeschränkungen enthalten, geladen und aktualisiert und — abhängig von den geografischen UAS-Zonen — mit der Position und Höhe über Grund des UA abgeglichen werden können, wobei gewährleistet sein muss, dass der Vorgang des Ladens und Aktualisierens dieser Daten die Integrität und Validität des UA nicht beeinträchtigt,
  - b) einen Warnhinweis an den Fernpiloten, sobald eine mögliche Verletzung von Luftraumbeschränkungen erkannt wird, und
  - c) Informationen an den Fernpiloten über den Status des UA sowie einen Warnhinweis, sobald die Positionierungs- oder Navigationssysteme des UA die ordnungsgemäße Funktionsweise der Geo-Sensibilisierungsfunktion nicht gewährleisten können.
16. Verfügt das UA über eine Funktion, die seinen Zugang zu bestimmten Lufträumen beschränkt, muss diese Funktion reibungslos mit den Flugsteuerungssystemen des UA interagieren, ohne dessen Flugsicherheit zu beeinträchtigen. Darüber hinaus muss der Fernpilot klare Angaben erhalten, sobald diese Funktion das UA daran hindert, in diese Lufträume hineinzufliegen.
17. Sobald die Batterie des UA oder seiner Steuereinheit einen niedrigen Ladezustand erreicht hat, muss der Fernpilot rechtzeitig einen klaren Warnhinweis erhalten, sodass er genügend Zeit hat, das UA sicher zu landen.
18. Es muss ausgerüstet sein mit
- a) Lichtern für die Steuerbarkeit des UA und
  - b) mindestens einem grünen Blinklicht für die Unterscheidbarkeit des UA bei Nacht, sodass eine Person am Boden das UA von einem bemannten Luftfahrzeug unterscheiden kann.
19. Es wird mit Herstelleranweisungen in Verkehr gebracht, die Folgendes umfassen:
- a) die Merkmale des UA, einschließlich, jedoch nicht begrenzt auf:
    - die UA-Klasse,
    - die UA-Masse (mit einer Beschreibung der Bezugskonfiguration) und die höchstzulässige Startmasse (MTOM),
    - die allgemeinen Merkmale der zulässigen Nutzlasten unter Angabe der Masse, der Abmessungen, Schnittstellen zum UA und sonstiger etwaiger Einschränkungen,
    - die Bedieneinheit und die Software zur Fernsteuerung des UA,
    - die Verfahren für das Hochladen der UAS-Betreibernummer in das Fernidentifizierungssystem,
    - die Referenz des Übertragungsprotokolls, das für die direkte Aussendung der Signale für das Fernidentifizierungssystem verwendet wird,
    - den Schallleistungspegel, und
    - eine Beschreibung des Verhaltens des UA im Falle eines Verlustes des Steuerungs- und Kontrolllinks und des Verfahrens zur Wiederherstellung des Steuerungs- und Kontrolllinks des UA, und
    -
  - b) klare Betriebsanweisungen,
  - c) Verfahren für das Hochladen von Luftraumbeschränkungen in die Geo-Sensibilisierungsfunktion,
  - d) Instandhaltungsanweisungen,
  - e) Verfahren für die Fehlersuche,

- f) betriebliche Einschränkungen (einschließlich, jedoch nicht begrenzt auf Wetterbedingungen, Bedingungen für den Tag-/Nachtbetrieb) und
  - g) eine geeignete Beschreibung aller mit dem UAS-Betrieb zusammenhängenden Risiken.
20. Ihm liegt ein Informationsblatt der EASA über die geltenden Beschränkungen und Auflagen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bei.
21. Sofern es mit einer netzgestützten Fernidentifikation ausgestattet ist,
- a) muss es gewährleisten, dass während der gesamten Flugdauer mindestens die folgenden Daten des UA unter Verwendung eines offenen und dokumentierten Übertragungsprotokolls in Echtzeit so übermittelt werden, dass sie über ein Netz empfangen werden können:
    - i) die UAS-Betreibernummer und der vom Eintragungsmitgliedstaat während des Registrierungsverfahrens bereitgestellte Überprüfungscode, es sei denn, die Konsistenzprüfung nach Nummer 14 Buchstabe a wird nicht bestanden;
    - ii) die eindeutige Seriennummer des UA nach Nummer 13,
    - iii) der Zeitstempel, die geografische Position des UA und seine Höhe über der Oberfläche oder dem Startpunkt,
    - iv) der Streckenverlauf, gemessen im Uhrzeigersinn vom geografischen Norden, sowie die Geschwindigkeit über Grund des UA,
    - v) die geografische Position des Fernpiloten oder, falls nicht verfügbar, des Startpunkts und
    - vi) ein Hinweis auf den Notstatus des UAS;
  - b) muss das System eine Manipulation der Funktion der direkten Fernidentifizierung erschweren.

#### TEIL 4

### Anforderungen an ein unbemanntes Luftfahrzeugsystem der Klasse C3

Ein UAS der Klasse C3 ist mit folgendem Klassen-Identifizierungskennzeichen auf dem UA gekennzeichnet:



Ein UAS der Klasse C3 muss folgenden Kriterien genügen:

1. Es hat eine MTOM, einschließlich Nutzlast, von weniger als 25 kg und eine maximale charakteristische Abmessung von weniger als 3 m;
2. Es hat eine maximal erreichbare Höhe von 120 m über dem Startpunkt oder ist mit einem System ausgestattet, dass die Höhe über der Oberfläche oder über dem Startpunkt auf 120 m oder auf einen Wert begrenzt, der vom Fernpiloten eingestellt werden kann. Ist der Wert einstellbar, müssen dem Fernpiloten während des Flugs klare Angaben zur Höhe des UA über der Oberfläche oder dem Startpunkt geliefert werden.
3. Es ist durch einen Fernpiloten mit einer ausreichenden Befähigung nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, der den Herstelleranweisungen folgt, in Hinblick auf Stabilität, Manövrierbarkeit und Steuerungs- und Kontrollink-Leistung, soweit erforderlich unter allen anzunehmenden Betriebsbedingungen, auch bei einem Versagen eines oder gegebenenfalls mehrerer Systeme, sicher steuerbar.

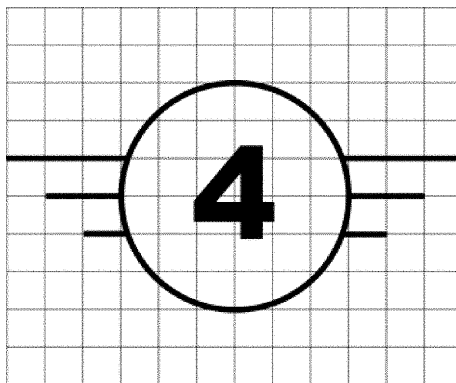
4. Im Fall eines gefesselten UA verfügt es über eine Leinenlänge von unter 50 m mit einer mechanischen Festigkeit von nicht weniger als
  - a) dem Zehnfachen des Gewichts des Luftfahrzeugs bei höchstzulässiger Masse, wenn es sich um ein Luftfahrzeug schwerer als Luft handelt;
  - b) dem Vierfachen der Kraft, die vom maximalen statischen Schub kombiniert mit der aerodynamischen Kraft der höchstzulässigen Windgeschwindigkeit im Flug ausgeübt wird, wenn es sich um ein Luftfahrzeug leichter als Luft handelt.
5. Bei Verlust des Steuerungs- und Kontrolllinks verfügt das UA, sofern es sich nicht um ein gefesseltes UA handelt, über eine zuverlässige und berechenbare Funktion zur Wiederherstellung des Steuerungs- und Kontrolllinks oder, sollte sich der Link nicht wiederherstellen lassen, zur Beendigung des Flugs, bei der die Auswirkungen auf Dritte in der Luft oder am Boden verringert werden.
6. Angaben zum garantierten, nach Teil 13 bestimmten A-bewerteten Schalleistungspegel  $L_{WA}$  sind auf dem UA und/oder seiner Verpackung nach Teil 14 anzubringen, sofern es sich nicht um einen Starrflügler handelt.
7. Es wird ausschließlich mit elektrischem Strom betrieben.
8. Es verfügt über eine eindeutige Seriennummer nach ANSI/CTA-2063-2019 (Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019).
9. Sofern nicht gefesselt, verfügt es über eine direkte Fernidentifizierung,
  - a) die das Hochladen der UAS-Betreibernummer nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sowie sonstiger zusätzlicher Nummern, die das Registrierungssystem vorsieht, ermöglicht. Das System führt eine Konsistenzprüfung durch, um die Integrität der vollständigen Zeichenkette, die dem UAS-Betreiber zum Zeitpunkt der Registrierung zur Verfügung gestellt wird, zu überprüfen. Bei Unstimmigkeiten sendet das UAS eine Fehlermeldung an den UAS-Betreiber;
  - b) die gewährleistet, dass während der gesamten Flugdauer mindestens die folgenden Daten des UA unter Verwendung eines offenen und dokumentierten Übertragungsprotokolls in Echtzeit direkt und regelmäßig so übermittelt werden, dass sie innerhalb des Sendebereichs von vorhandenen Mobilfunkgeräten direkt empfangen werden können:
    - i) die UAS-Betreibernummer und der vom Mitgliedstaat während des Registrierungsverfahrens bereitgestellte Überprüfungscode, es sei denn, die Konsistenzprüfung nach Buchstabe a wird nicht bestanden,
    - ii) die eindeutige Seriennummer des UA nach Nummer 8,
    - iii) der Zeitstempel, die geografische Position des UA und seine Höhe über der Oberfläche oder dem Startpunkt,
    - iv) der Streckenverlauf, gemessen im Uhrzeigersinn vom geografischen Norden, sowie die Geschwindigkeit über Grund des UA,
    - v) die geografische Position des Fernpiloten oder, falls nicht verfügbar, des Startpunkts und
    - vi) ein Hinweis auf den Notstatus des UAS;
  - c) die eine Manipulation der Funktion des Systems zur direkten Fernidentifizierung erschwert.
10. Es muss mit einer Geo-Sensibilisierungsfunktion ausgestattet sein, die folgende Leistungen bietet:
  - a) eine Schnittstelle nach Artikel 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947, mit der Daten, die Informationen zu Luftraumbeschränkungen enthalten, geladen und aktualisiert und — abhängig von den geografischen UAS-Zonen — mit der Position und Höhe über Grund des UA abgeglichen werden können, wobei gewährleistet sein muss, dass der Vorgang des Ladens und Aktualisierens dieser Daten die Integrität und Validität des UA nicht beeinträchtigt;
  - b) einen Warnhinweis an den Fernpiloten, sobald eine mögliche Verletzung von Luftraumbeschränkungen erkannt wird, und
  - c) Informationen an den Fernpiloten über den Status des UA sowie einen Warnhinweis, sobald die Positionierungs- oder Navigationssysteme des UA die ordnungsgemäße Funktionsweise der Geo-Sensibilisierungsfunktion nicht gewährleisten können.
11. Verfügt das UA über eine Funktion, die seinen Zugang zu bestimmten Lufträumen beschränkt, muss diese Funktion reibungslos mit den Flugsteuerungssystemen des UA interagieren, ohne dessen Flugsicherheit zu beeinträchtigen. Darüber hinaus muss der Fernpilot klare Angaben erhalten, sobald diese Funktion das UA daran hindert, in diese Lufträume hineinzufliegen.

12. Sofern nicht gefesselt, muss es mit einem gegen den unbefugten Zugang zu den Steuerungs- und Kontrollfunktionen gesicherten Steuerungs- und Kontrolllink ausgerüstet sein.
13. Sobald die Batterie des UA oder seiner Steuereinheit einen niedrigen Ladezustand erreicht hat, muss der Fernpilot rechtzeitig einen klaren Warnhinweis erhalten, sodass er genügend Zeit hat, das UA sicher zu landen.
14. Es muss ausgerüstet sein mit
  - a) Lichtern für die Steuerbarkeit des UA und
  - b) mindestens einem grünen Blinklicht für die Unterscheidbarkeit des UA bei Nacht, sodass eine Person am Boden das UA von einem bemannten Luftfahrzeug unterscheiden kann.
15. Es wird mit Herstelleranweisungen in Verkehr gebracht, die Folgendes umfassen:
  - a) die Merkmale des UA, einschließlich, jedoch nicht begrenzt auf:
    - die UA-Klasse,
    - die UA-Masse (mit einer Beschreibung der Bezugskonfiguration) und die höchstzulässige Startmasse (MTOM),
    - die allgemeinen Merkmale der zulässigen Nutzlasten unter Angabe der Masse, der Abmessungen, Schnittstellen zum UA und sonstiger etwaiger Einschränkungen,
    - die Bedieneinheit und die Software zur Fernsteuerung des UA,
    - die Verfahren für das Hochladen der UAS-Betreibernummer in das Fernidentifizierungssystem,
    - die Referenz des Übertragungsprotokolls, das für die direkte Aussendung der Signale für das Fernidentifizierungssystem verwendet wird,
    - den Schallleistungspegel,
    - eine Beschreibung des Verhaltens des UA im Falle eines Verlustes des Steuerungs- und Kontrolllinks und des Verfahrens zur Wiederherstellung des Steuerungs- und Kontrolllinks des UA,
  - b) klare Betriebsanweisungen,
  - c) Verfahren für das Hochladen von Luftraumbeschränkungen in die Geo-Sensibilisierungsfunktion,
  - d) Instandhaltungsanweisungen,
  - e) Verfahren für die Fehlersuche,
  - f) betriebliche Einschränkungen (einschließlich, jedoch nicht begrenzt auf Wetterbedingungen, Bedingungen für den Tag-/Nachtbetrieb) und
  - g) eine geeignete Beschreibung aller mit dem UAS-Betrieb zusammenhängenden Risiken.
16. Ihm liegt ein Informationsblatt der EASA über die geltenden Beschränkungen und Auflagen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bei.
17. Sofern es mit einer netzgestützten Fernidentifikation ausgestattet ist,
  - a) muss es gewährleisten, dass während der gesamten Flugdauer mindestens die folgenden Daten des UA unter Verwendung eines offenen und dokumentierten Übertragungsprotokolls in Echtzeit so übermittelt werden, dass sie über ein Netz empfangen werden können:
    - i. die UAS-Betreibernummer und der vom Eintragungsmitgliedstaat während des Registrierungsverfahrens bereitgestellte Überprüfungscode, es sei denn, die Konsistenzprüfung nach Nummer 9 Buchstabe a wird nicht bestanden;
    - ii. die eindeutige Seriennummer des UA nach Nummer 8,
    - iii. der Zeitstempel, die geografische Position des UA und seine Höhe über der Oberfläche oder dem Startpunkt,
    - iv. der Streckenverlauf, gemessen im Uhrzeigersinn vom geografischen Norden, sowie die Geschwindigkeit über Grund des UA,
    - v. die geografische Position des Fernpiloten oder, falls nicht verfügbar, des Startpunkts und
    - vi. ein Hinweis auf den Notstatus des UAS;
  - b) muss das System eine Manipulation der Funktion der direkten Fernidentifizierung erschweren.

## TEIL 5

**Anforderungen an ein unbemanntes Luftfahrzeugsystem der Klasse C4**

Ein UAS der Klasse C4 ist mit folgendem Kennzeichen sichtbar gekennzeichnet:



Ein UAS der Klasse C4 muss folgenden Kriterien genügen:

1. Es hat eine MTOM, einschließlich Nutzlast, von weniger als 25 kg.
2. Es ist durch einen Fernpiloten, der den Herstelleranweisungen folgt, soweit erforderlich unter allen anzunehmenden Betriebsbedingungen, auch bei einem Versagen eines oder gegebenenfalls mehrerer Systeme, sicher steuer- und manövrierbar.
3. Es verfügt über keine automatischen Steuerungsmodi, außer der Unterstützung der Flugstabilisierung, die keine direkte Auswirkung auf die Flugbahn hat, und der Unterstützung bei Verlust der Datenverbindung, sofern eine festgelegte feste Position der Flugsteuerung im Fall des Verlustes der Datenverbindung verfügbar ist.
4. Es wird mit Herstelleranweisungen in Verkehr gebracht, die Folgendes umfassen:
  - a) die Merkmale des UA, einschließlich, jedoch nicht begrenzt auf:
    - die UA-Klasse,
    - die UA-Masse (mit einer Beschreibung der Bezugskonfiguration) und die höchstzulässige Startmasse (MTOM),
    - die allgemeinen Merkmale der zulässigen Nutzlasten unter Angabe der Masse, der Abmessungen, Schnittstellen zum UA und sonstiger etwaiger Einschränkungen,
    - die Bedieneinheit und die Software zur Fernsteuerung des UA und
    - eine Beschreibung des Verhaltens des UA im Falle eines Verlustes des Steuerungs- und Kontrolllinks,
  - b) klare Betriebsanweisungen,
  - c) Instandhaltungsanweisungen,
  - d) Verfahren für die Fehlersuche,
  - e) betriebliche Einschränkungen (einschließlich, jedoch nicht begrenzt auf Wetterbedingungen, Bedingungen für den Tag-/Nachtbetrieb) und
  - f) eine geeignete Beschreibung aller mit dem UAS-Betrieb zusammenhängenden Risiken.
5. Ihm liegt ein Informationsblatt der EASA über die geltenden Beschränkungen und Auflagen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bei.

## TEIL 6

**Anforderungen an das Zusatzgerät für die direkte Fernidentifizierung**

Ein Zusatzgerät für die direkte Fernidentifizierung muss folgenden Anforderungen genügen:

1. Es muss das Hochladen der UAS-Betreibernummer nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sowie sonstiger zusätzlicher Nummern, die das Registrierungssystem vorsieht, ermöglichen. Das System führt eine Konsistenzprüfung durch, um die Integrität der vollständigen Zeichenkette, die dem UAS-Betreiber zum Zeitpunkt der Registrierung zur Verfügung gestellt wird, zu überprüfen. Bei Unstimmigkeiten sendet das UAS eine Fehlermeldung an den UAS-Betreiber.



2. Es verfügt über eine eindeutige Seriennummer nach ANSI/CTA-2063-2019 (Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019), die auf dem Zusatzgerät und seiner Verpackung oder auf den Herstelleranweisungen lesbar angebracht ist.
3. Es gewährleistet, dass während der gesamten Flugdauer mindestens die folgenden Daten des UA unter Verwendung eines offenen und dokumentierten Übertragungsprotokolls in Echtzeit direkt und regelmäßig so übermittelt werden, dass sie innerhalb des Sendebereichs von vorhandenen Mobilfunkgeräten direkt empfangen werden können:
  - i) die UAS-Betreibernummer und der vom Eintragungsmitgliedstaat während des Registrierungsverfahrens bereitgestellte Überprüfungscode, es sei denn, die Konsistenzprüfung nach Buchstabe a wird nicht bestanden,
  - ii) die eindeutige Seriennummer des Zusatzgeräts nach Nummer 2,
  - iii) der Zeitstempel, die geografische Position des UA und seine Höhe über der Oberfläche oder dem Startpunkt,
  - iv) der Streckenverlauf, gemessen im Uhrzeigersinn vom geografischen Norden, sowie die Geschwindigkeit über Grund des UA und
  - v) die geografische Position des Fernpiloten oder, falls nicht verfügbar, des Startpunkts.
4. Es erschwert die Manipulation der Funktion der direkten Fernidentifizierung.
5. Es wird mit Herstelleranweisungen in Verkehr gebracht, die die Referenz des Übertragungsprotokolls, das für die Aussendung der Signale für die direkte Fernidentifizierung verwendet wird, enthalten, sowie mit Anweisungen,
  - a) wie das Modul am UA anzubringen ist und
  - b) wie die UAS-Betreibernummer hochgeladen wird.

#### TEIL 7

### **Konformitätsbewertung Modul A — Interne Fertigungskontrolle**

1. Bei der internen Fertigungskontrolle handelt es sich um das Konformitätsbewertungsverfahren, mit dem der Hersteller die in den Nummern 2, 3 und 4 dieses Teils genannten Verpflichtungen erfüllt sowie gewährleistet und auf eigene Verantwortung erklärt, dass das betreffende Erzeugnis die für dieses Erzeugnis jeweils geltenden Anforderungen erfüllt, die in den Teilen 1, 5, 6, 16 oder 17 festgelegt sind.

#### **2. Technische Unterlagen**

Der Hersteller erstellt die technischen Unterlagen nach Artikel 17.

#### **3. Herstellung**

Der Hersteller trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Fertigungsprozess und dessen Überwachung die Konformität der hergestellten Erzeugnisse mit den in Nummer 2 dieses Teils genannten technischen Unterlagen und mit den für die jeweiligen Erzeugnisse geltenden und in den Teilen 1, 5, 6, 16 bzw. 17 festgelegten Anforderungen gewährleisten.

#### **4. CE-Kennzeichnung und EU-Konformitätserklärung**

1. Nach den Artikeln 15 und 16 bringt der Hersteller die CE-Kennzeichnung und gegebenenfalls das Identifizierungskennzeichen der UA-Klasse auf jedem einzelnen Erzeugnis an, das den für das jeweilige Erzeugnis geltenden Anforderungen genügt, die in den Teilen 1, 5, 6, 16 bzw. 17 festgelegt sind.
2. Der Hersteller stellt für ein Muster eines Erzeugnisses eine schriftliche Konformitätserklärung aus und hält sie zusammen mit den technischen Unterlagen zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen des Erzeugnisses für die nationalen Behörden bereit. Aus der Konformitätserklärung muss hervorgehen, für welches Erzeugnis sie ausgestellt wurde.

Ein Exemplar der EU-Konformitätserklärung wird den zuständigen Behörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt.

#### **5. Bevollmächtigter**

Die in Nummer 4 genannten Verpflichtungen des Herstellers können von seinem Bevollmächtigten in seinem Auftrag und unter seiner Verantwortung erfüllt werden, falls sie in dem Auftrag festgelegt sind.

## TEIL 8

**Konformitätsbewertung nach Modul B (EU-Baumusterprüfung) und Modul C (Konformität mit dem Baumuster auf Grundlage der internen Fertigungskontrolle)**

Wenn auf diesen Teil verwiesen wird, folgt das Konformitätsbewertungsverfahren den Modulen B (EU-Baumusterprüfung) und C (Konformität mit dem Baumuster auf Grundlage der internen Fertigungskontrolle) dieses Teils.

**Modul B****EU-Baumusterprüfung**

1. Bei der EU-Baumusterprüfung handelt es sich um den Teil eines Konformitätsbewertungsverfahrens, bei dem eine notifizierte Stelle die technische Konstruktion eines Erzeugnisses untersucht, prüft und bescheinigt, dass es die grundlegenden Anforderungen nach den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 erfüllt.
2. Die EU-Baumusterprüfung ist anhand einer Bewertung der Eignung der technischen Konstruktion des Erzeugnisses mittels Prüfung der in Nummer 3 genannten technischen Unterlagen und zusätzlichen Nachweise sowie mittels Prüfung von für die geplante Produktion repräsentativen Mustern eines oder mehrerer wichtiger Teile des Erzeugnisses (Kombination aus Bau- und Konstruktionsmuster) durchzuführen.

3. Der Antrag auf EU-Baumusterprüfung ist vom Hersteller bei einer einzigen notifizierten Stelle seiner Wahl einzureichen.

Der Antrag muss Folgendes enthalten:

1. den Namen und die Anschrift des Herstellers sowie, wenn der Antrag vom Bevollmächtigten eingereicht wird, auch dessen Namen und Anschrift;
  2. eine schriftliche Erklärung, dass derselbe Antrag bei keiner anderen notifizierten Stelle eingereicht worden ist;
  3. die technischen Unterlagen. Anhand dieser technischen Unterlagen, die eine geeignete Risikoanalyse und -bewertung enthalten müssen, muss sich die Konformität des Erzeugnisses mit den geltenden Anforderungen dieser Verordnung bewerten lassen. Je nach Sachlage müssen die technischen Unterlagen die in Artikel 17 genannten Elemente enthalten;
  4. für die jeweilige Produktion repräsentative Muster. Die notifizierte Stelle kann weitere Muster anfordern, wenn es für die Durchführung des Prüfprogramms notwendig ist;
  5. Nachweise für die Eignung der für die technische Konstruktion gewählten Lösung. In diesen Nachweisen müssen alle Unterlagen vermerkt sein, nach denen vorgegangen wurde, insbesondere wenn die einschlägigen harmonisierten Normen und/oder technischen Spezifikationen nicht oder nicht in vollem Umfang angewandt worden sind. Die Nachweise umfassen erforderlichenfalls die Ergebnisse von Prüfungen, die gemäß anderen einschlägigen Spezifikationen von einem geeigneten Labor des Herstellers oder von einem anderen Prüflabor in seinem Auftrag und unter seiner Verantwortung durchgeführt wurden.
4. Die notifizierte Stelle  
bezogen auf das Erzeugnis:
    1. prüft die technischen Unterlagen und zusätzlichen Nachweise auf die Eignung der technischen Konstruktion.bezogen auf das/die Muster:
    2. prüft, ob das/die Muster in Übereinstimmung mit den technischen Unterlagen hergestellt wurde/n, welche Teile nach den geltenden Vorschriften der einschlägigen harmonisierten Normen und/oder technischen Spezifikationen konstruiert wurden und welche Teile ohne Anwendung der einschlägigen Vorschriften dieser Normen konstruiert wurden;
    3. führt geeignete Untersuchungen und Prüfungen durch bzw. veranlasst diese, um festzustellen, ob die Lösungen aus den einschlägigen harmonisierten Normen und/oder technischen Spezifikationen korrekt angewandt worden sind, sofern sich der Hersteller für ihre Anwendung entschieden hat;
    4. führt geeignete Untersuchungen und Prüfungen durch bzw. veranlasst diese, um festzustellen, ob die vom Hersteller gewählten Lösungen die entsprechenden grundlegenden Anforderungen der Rechtsvorschrift erfüllen, falls er die Lösungen aus den einschlägigen harmonisierten Normen und/oder den technischen Spezifikationen nicht angewandt hat;
    5. trifft mit dem Hersteller Vereinbarungen über den Ort der Untersuchungen und Prüfungen.

5. Die notifizierte Stelle erstellt einen Bericht über die Beurteilung der nach Nummer 4 ausgeführten Tätigkeiten und die dabei erzielten Ergebnisse. Unbeschadet ihrer Pflichten nach Nummer 8 veröffentlicht die notifizierte Stelle den Inhalt dieses Berichts oder Teile davon nur mit Zustimmung des Herstellers.
6. Entspricht das Baumuster den Anforderungen dieser Verordnung, stellt die notifizierte Stelle dem Hersteller eine EU-Baumusterprüfbescheinigung aus. Diese Bescheinigung enthält den Namen und die Anschrift des Herstellers, die Ergebnisse der Prüfung, die Aspekte der grundlegenden Anforderungen, auf die sich die Prüfung bezieht, etwaige Bedingungen für ihre Gültigkeit und die für die Identifizierung des zugelassenen Baumusters erforderlichen Angaben. Der Bescheinigung können ein oder mehrere Anhänge beigefügt werden.

Die EU-Bescheinigung und ihre Anhänge enthalten alle zweckdienlichen Angaben, anhand derer sich die Konformität der hergestellten Erzeugnisse mit dem geprüften Baumuster beurteilen und gegebenenfalls eine Kontrolle nach ihrer Inbetriebnahme durchführen lässt.

Entspricht das Baumuster nicht den geltenden Anforderungen dieser Verordnung, verweigert die notifizierte Stelle die Ausstellung einer EU-Baumusterprüfbescheinigung und unterrichtet den Antragsteller darüber, wobei sie ihre Weigerung ausführlich begründet.

7. Die notifizierte Stelle hält sich über alle Änderungen des allgemein anerkannten Stands der Technik auf dem Laufenden und entscheidet, sofern diese Änderungen darauf schließen lassen, dass das zugelassene Baumuster nicht mehr den geltenden Anforderungen dieser Verordnung entspricht, ob weitere Untersuchungen nötig sind. Ist dies der Fall, setzt die notifizierte Stelle den Hersteller davon in Kenntnis.

Der Hersteller unterrichtet die notifizierte Stelle, der die technischen Unterlagen zur EU-Baumusterprüfbescheinigung vorliegen, über alle Änderungen an dem zugelassenen Baumuster, die die Übereinstimmung des Erzeugnisses mit den grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung oder den Bedingungen für die Gültigkeit dieser Bescheinigung beeinträchtigen können. Derartige Änderungen erfordern eine Zusatzgenehmigung in Form einer Ergänzung der ursprünglichen EU-Baumusterprüfbescheinigung.

8. Jede notifizierte Stelle unterrichtet ihre notifizierende Behörde über die EU-Baumusterprüfbescheinigungen und/oder etwaige Ergänzungen dazu, die sie ausgestellt oder zurückgenommen hat, und übermittelt ihrer notifizierenden Behörde in regelmäßigen Abständen oder auf Verlangen eine Aufstellung aller Bescheinigungen und/oder Ergänzungen dazu, die sie verweigert, ausgesetzt oder auf andere Art eingeschränkt hat.

Jede notifizierte Stelle unterrichtet die übrigen notifizierten Stellen über die EU-Baumusterprüfbescheinigungen und/oder etwaige Ergänzungen dazu, die sie verweigert, zurückgenommen, ausgesetzt oder auf andere Weise eingeschränkt hat, und teilt ihnen, wenn sie dazu aufgefordert wird, alle von ihr ausgestellten Bescheinigungen und/oder Ergänzungen dazu mit.

Auf Verlangen erhalten die Kommission, die Mitgliedstaaten und die anderen notifizierten Stellen ein Exemplar der EU-Baumusterprüfbescheinigungen und/oder ihrer Ergänzungen. Die Kommission und die Mitgliedstaaten erhalten auf begründetes Verlangen ein Exemplar der technischen Unterlagen und der Ergebnisse der durch die notifizierte Stelle vorgenommenen Prüfungen.

Die notifizierte Stelle bewahrt ein Exemplar der EU-Baumusterprüfbescheinigung samt Anhängen und Ergänzungen sowie des technischen Dossiers einschließlich der vom Hersteller eingereichten Unterlagen zehn Jahre ab der Bewertung des Erzeugnisses oder bis zum Ende der Gültigkeitsdauer dieser Bescheinigung auf.

9. Der Hersteller hält ein Exemplar der EU-Baumusterprüfbescheinigung samt Anhängen und Ergänzungen zusammen mit den technischen Unterlagen zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen des Erzeugnisses für die nationalen Behörden bereit.
10. Der Bevollmächtigte des Herstellers kann den in Nummer 3 genannten Antrag einreichen und die in den Nummern 7 und 9 genannten Pflichten erfüllen, falls sie in dem Auftrag festgelegt sind.

## **Modul C**

### **Konformität mit dem Baumuster auf der Grundlage einer internen Fertigungskontrolle**

1. Bei der Konformität mit dem Baumuster auf der Grundlage einer internen Fertigungskontrolle handelt es sich um den Teil eines Konformitätsbewertungsverfahrens, bei dem der Hersteller die in den Nummern 2 und 3 genannten Pflichten erfüllt sowie gewährleistet und erklärt, dass die betreffenden Erzeugnisse dem in der EU-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Baumuster entsprechen und den für sie geltenden Anforderungen dieser Verordnung genügen.

## 2. Herstellung

Der Hersteller trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Fertigungsprozess und seine Überwachung die Konformität der hergestellten Erzeugnisse mit der in der EU-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen zugelassenen Bauart und mit den für sie geltenden Anforderungen in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 gewährleisten.

## 3. CE-Kennzeichnung und EU-Konformitätserklärung

1. Nach den Artikeln 15 und 16 bringt der Hersteller die CE-Kennzeichnung und gegebenenfalls das Identifizierungskennzeichen der UA-Klasse auf jedem einzelnen Erzeugnis an, das mit dem in der EU-Baumusterprüfbescheinigung beschriebenen Muster übereinstimmt und den für das jeweilige Erzeugnis geltenden Anforderungen genügt, die in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 festgelegt sind.
2. Der Hersteller stellt für jedes Baumuster eines Erzeugnisses eine schriftliche EU-Konformitätserklärung aus und hält sie zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen des Erzeugnisses für die nationalen Behörden bereit. Aus der EU-Konformitätserklärung muss klar hervorgehen, für welches Muster eines Erzeugnisses sie ausgestellt wurde.

Ein Exemplar der EU-Konformitätserklärung wird den zuständigen Behörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt.

## 4. Bevollmächtigter

Die in Nummer 3 genannten Verpflichtungen des Herstellers können von seinem Bevollmächtigten in seinem Auftrag und unter seiner Verantwortung erfüllt werden, falls sie in dem Auftrag festgelegt sind.

## TEIL 9

### **Konformitätsbewertung nach Modul H — Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung**

1. Bei der Konformität auf der Grundlage einer umfassenden Qualitätssicherung handelt es sich um das Konformitätsbewertungsverfahren, mit dem der Hersteller die in den Nummern 2 und 5 genannten Verpflichtungen erfüllt sowie auf eigene Verantwortung gewährleistet und erklärt, dass das betreffende Erzeugnis den geltenden Anforderungen genügt, die in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 festgelegt sind.

## 2. Herstellung

Der Hersteller betreibt ein zugelassenes Qualitätssicherungssystem für Entwicklung, Herstellung, Endabnahme und Prüfung der betreffenden Erzeugnisse nach Nummer 3 und unterliegt der Überwachung nach Nummer 4.

## 3. Qualitätssicherungssystem

1. Der Hersteller beantragt bei einer notifizierten Stelle seiner Wahl die Bewertung seines Qualitätssicherungssystems für die betreffenden Erzeugnisse.

Der Antrag muss Folgendes enthalten:

- a) den Namen und die Anschrift des Herstellers sowie, wenn der Antrag vom Bevollmächtigten eingereicht wird, auch dessen Namen und Anschrift;
  - b) die technischen Unterlagen für jedes Baumuster des zu fertigenden Erzeugnisses; die technischen Unterlagen enthalten gegebenenfalls die in Teil 10 aufgeführten Elemente;
  - c) die Dokumentation zum Qualitätssicherungssystem;
  - d) eine schriftliche Erklärung, dass derselbe Antrag bei keiner anderen notifizierten Stelle eingereicht worden ist.
2. Das Qualitätssicherungssystem muss die Übereinstimmung des Erzeugnisses mit den entsprechenden Anforderungen dieser Verordnung gewährleisten.

Alle vom Hersteller berücksichtigten Elemente, Anforderungen und Vorschriften sind systematisch und ordnungsgemäß in Form schriftlicher Grundsätze, Verfahren und Anweisungen zusammenzustellen. Diese Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem müssen eine einheitliche Auslegung der Qualitätssicherungsprogramme, -pläne, -handbücher und -berichte ermöglichen.

Die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem müssen insbesondere eine angemessene Beschreibung folgender Punkte enthalten:

- a) Qualitätsziele sowie organisatorischer Aufbau, Zuständigkeiten und Befugnisse des Managements in Bezug auf Konstruktion und Qualität der Erzeugnisse;
- b) technische Konstruktionspezifikationen, einschließlich der angewandten Normen, sowie — wenn die einschlägigen harmonisierten Normen nicht vollständig angewandt werden — die Mittel, mit denen gewährleistet werden soll, dass die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt werden;

- c) Techniken zur Steuerung der Entwicklung und Prüfung des Konstruktionsergebnisses, Verfahren und systematische Maßnahmen, die bei der Konstruktion der zum betreffenden Baumuster gehörenden Erzeugnisse angewandt werden;
  - d) entsprechende Fertigungs-, Qualitätskontroll- und Qualitätssicherungsverfahren, angewandte Verfahren und systematische Maßnahmen;
  - e) Prüfungen und Erprobungen, die vor, während und nach der Fertigung durchgeführt werden, sowie deren Häufigkeit;
  - f) die qualitätsbezogenen Aufzeichnungen, beispielsweise Prüfberichte, Prüf- und Eichdaten oder Berichte über die Qualifikation oder Zulassung der in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter;
  - g) Mittel, mit denen die Verwirklichung der angestrebten Konstruktions- und Produktqualität und die wirksame Arbeitsweise des Qualitätssicherungssystems überwacht werden können.
3. Die notifizierte Stelle bewertet das Qualitätssicherungssystem, um festzustellen, ob es die unter Nummer 3 Absatz 2 genannten Anforderungen erfüllt.

Bei den Elementen des Qualitätssicherungssystems, die die entsprechenden Spezifikationen der einschlägigen harmonisierten Norm erfüllen, geht sie von der Konformität mit diesen Anforderungen aus.

Zusätzlich zur Erfahrung mit Qualitätsmanagementsystemen verfügt mindestens ein Mitglied des Auditteams über Erfahrungen mit der Bewertung in dem einschlägigen Bereich und der betreffenden Technologie des Erzeugnisses sowie über Kenntnisse der geltenden Anforderungen dieser Verordnung. Das Audit umfasst auch einen Kontrollbesuch des Herstellerwerks. Das Auditteam überprüft die unter Nummer 3 Absatz 1 Buchstabe b genannten technischen Unterlagen, um sich zu vergewissern, dass der Hersteller in der Lage ist, die einschlägigen Anforderungen dieser Verordnung zu erkennen und die erforderlichen Prüfungen durchzuführen, damit die Konformität der Erzeugnisse mit diesen Anforderungen gewährleistet ist.

Die Entscheidung wird dem Hersteller oder seinem Bevollmächtigten mitgeteilt.

Die Mitteilung enthält die Ergebnisse des Audits und die Begründung der Bewertungsentscheidung.

4. Der Hersteller verpflichtet sich, die mit dem zugelassenen Qualitätssicherungssystem verbundenen Pflichten zu erfüllen und dafür zu sorgen, dass das System stets sachgemäß und effizient betrieben wird.
- Der Hersteller hält die notifizierte Stelle, die das Qualitätssicherungssystem zugelassen hat, über alle geplanten Änderungen des Qualitätssicherungssystems auf dem Laufenden.
5. Die notifizierte Stelle beurteilt die geplanten Änderungen und entscheidet, ob das geänderte Qualitätssicherungssystem noch die in Nummer 3 Absatz 2 genannten Anforderungen erfüllt oder ob eine erneute Bewertung erforderlich ist.
- Sie gibt dem Hersteller ihre Entscheidung bekannt. Die Mitteilung enthält die Ergebnisse der Prüfung und die Begründung der Bewertungsentscheidung.

#### 4. Überwachung unter der Verantwortung der notifizierten Stelle

1. Die Überwachung soll gewährleisten, dass der Hersteller seine Verpflichtungen aus dem zugelassenen Qualitätssicherungssystem ordnungsgemäß erfüllt.
2. Der Hersteller gewährt der notifizierten Stelle für die Bewertung Zugang zu den Konstruktions-, Herstellungs-, Abnahme-, Prüf- und Lagereinrichtungen und stellt ihr alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung, insbesondere
  - a) die Unterlagen über das Qualitätssicherungssystem,
  - b) die vom Qualitätssicherungssystem für den Konstruktionsbereich vorgesehenen Qualitätsberichte wie Ergebnisse von Analysen, Berechnungen, Prüfungen usw.,
  - c) die vom Qualitätssicherungssystem für den Fertigungsbereich vorgesehenen Qualitätsberichte wie Prüfberichte, Prüfdaten, Eichdaten, Berichte über die Qualifikation des Personals usw.
3. Die notifizierte Stelle führt regelmäßig Audits durch, um sicherzustellen, dass der Hersteller das Qualitätssicherungssystem aufrechterhält und anwendet, und übermittelt ihm einen Bericht über das Audit.
4. Darüber hinaus kann die notifizierte Stelle dem Hersteller unangemeldete Besuche abstatten. Während dieser Besuche kann die notifizierte Stelle erforderlichenfalls UA- oder UAS-Prüfungen durchführen oder durchführen lassen, um das ordnungsgemäße Funktionieren des Qualitätssicherungssystems zu prüfen. Sie übergibt dem Hersteller einen Bericht über den Besuch und im Falle von Prüfungen einen Prüfbericht.

5. CE-Kennzeichnung und EU-Konformitätserklärung
  1. Nach Artikel 15 und 16 bringt der Hersteller die CE-Kennzeichnung und gegebenenfalls das Identifizierungskennzeichen der UAS-Klasse sowie, unter Verantwortung der nach Nummer 3 Absatz 1 dieses Teils notifizierten Stelle, deren Kennnummer auf jedem einzelnen Erzeugnis an, das den für das jeweilige Erzeugnis geltenden Anforderungen genügt.
  2. Der Hersteller stellt für jedes Baumuster eines Erzeugnisses eine schriftliche EU-Konformitätserklärung aus und hält sie zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen des Erzeugnisses für die nationalen Behörden bereit. Aus der EU-Konformitätserklärung muss hervorgehen, für welches Baumuster sie ausgestellt wurde.

Ein Exemplar der EU-Konformitätserklärung wird den zuständigen Behörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt.

6. Der Hersteller hält zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen des Erzeugnisses für die nationalen Behörden folgende Unterlagen bereit:
  1. die technischen Unterlagen nach Nummer 3 Absatz 1,
  2. die Unterlagen zu dem Qualitätssicherungssystem nach Nummer 3 Absatz 1,
  3. die Änderung nach Nummer 3 Absatz 5 in ihrer genehmigten Form,
  4. die Entscheidungen und Berichte der notifizierten Stelle nach Nummer 3 Absatz 5 und Nummer 4 Absätze 3 und 4.

7. Jede notifizierte Stelle unterrichtet ihre notifizierenden Behörden über die Zulassungen für Qualitätssicherungssysteme, die sie ausgestellt oder zurückgezogen hat, und übermittelt ihren notifizierenden Behörden in regelmäßigen Abständen oder auf Verlangen eine Aufstellung aller Zulassungen für Qualitätssicherungssysteme, die sie verweigert, ausgesetzt oder auf andere Art eingeschränkt hat.

Jede notifizierte Stelle unterrichtet die anderen notifizierten Stellen über Zulassungen von Qualitätssicherungssystemen, die sie verweigert, ausgesetzt oder zurückgenommen hat, und auf Verlangen über Zulassungen von Qualitätssicherungssystemen, die sie erteilt hat.

8. Bevollmächtigter

Die unter Nummer 3 Absätze 1 und 5 sowie Nummern 5 und 6 genannten Pflichten des Herstellers können von seinem Bevollmächtigten in seinem Auftrag und unter seiner Verantwortung erfüllt werden, falls sie in dem Auftrag festgelegt sind.

## TEIL 10

### **Inhalt der technischen Unterlagen**

Der Hersteller erstellt die technischen Unterlagen. Anhand dieser Unterlagen muss sich die Konformität des Erzeugnisses mit den geltenden Anforderungen dieser Verordnung bewerten lassen.

Je nach Sachlage müssen die technischen Unterlagen mindestens die folgenden Elemente enthalten:

1. eine vollständige Beschreibung des Erzeugnisses, einschließlich
  - a) Fotografien oder Illustrationen, aus denen äußere Merkmale, Kennzeichnungen und innerer Aufbau hervorgehen,
  - b) der verwendeten Versionen der Software und Firmware entsprechend den Anforderungen dieser Verordnung,
  - c) Hersteller- und Installationsanweisungen;
2. Entwürfe, Fertigungszeichnungen und -pläne von Bauteilen, Baugruppen, Schaltkreisen und ähnlichen maßgeblichen Elementen;
3. Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis dieser Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise des Erzeugnisses erforderlich sind;
4. eine Aufstellung darüber, welche harmonisierten Normen, deren Verweise im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, vollständig oder in Teilen angewandt worden sind, und, wenn diese harmonisierten Normen nicht angewandt wurden, eine Beschreibung der Lösungen, mit denen den grundlegenden Anforderungen des Artikels 4 dieser Verordnung entsprochen wurde, einschließlich einer Aufstellung darüber, welche sonstigen einschlägigen technischen Spezifikationen angewandt worden sind. Im Fall von teilweise angewandten harmonisierten Normen sind die Teile, die angewandt wurden, in den technischen Unterlagen anzugeben;

5. ein Exemplar der EU-Konformitätserklärung;
6. ein Exemplar der von der beteiligten notifizierten Stelle ausgestellten EU-Baumusterprüfbescheinigung und ihrer Anhänge, falls das Konformitätsbewertungsmodul in Teil 8 angewandt wurde;
7. die Ergebnisse der Konstruktionsberechnungen, Prüfungen und ähnliche maßgebliche Elemente;
8. Prüfberichte;
9. Kopien der Unterlagen, die der Hersteller einer gegebenenfalls beteiligten notifizierten Stelle übermittelt hat;
10. Nachweise für die Eignung der für die technische Konstruktion gewählten Lösung. In diesen Nachweisen müssen alle Unterlagen vermerkt sein, nach denen vorgegangen wurde, insbesondere wenn die einschlägigen harmonisierten Normen und/oder technischen Spezifikationen nicht in vollem Umfang angewandt worden sind. Die Nachweise umfassen erforderlichenfalls die Ergebnisse von Prüfungen, die von einem geeigneten Labor des Herstellers oder von einem anderen Prüflabor in seinem Auftrag und unter seiner Verantwortung durchgeführt wurden;
11. Anschriften der Fertigungs- und Lagerorte.

#### TEIL 11

#### **EU-Konformitätserklärung**

1. Das Erzeugnis (Nummer des Baumusters, der Charge oder der Serie).
2. Name und Anschrift des Herstellers oder seines Bevollmächtigten.
3. Diese Konformitätserklärung wird unter der alleinigen Verantwortung des Herstellers ausgestellt. *[Sofern es sich um Zusatzbausätze handelt, kann der Hersteller des Bausatzes angeben, dass diese Bescheinigungen auf der Bescheinigung des UAS beruhen, dessen Nachrüstung der Bausatz ermöglicht.]*
4. Gegenstand der Erklärung *[Bezeichnung des Erzeugnisses zwecks Rückverfolgbarkeit; ggf. einschließlich einer Farbbildung in ausreichender Auflösung, wenn dies zur Identifizierung des Erzeugnisses notwendig ist. Handelt es sich um einen Zusatzbausatz, ist das Baumuster des UAS anzugeben, dessen Nachrüstung der Bausatz ermöglicht].*
5. Gegenstand der vorstehend genannten Erklärung ist ein UAS der Klasse ... *[für das UAS die Nummer der Klasse nach den Teilen 1 bis 5, 16 und 17 dieses Anhangs angeben. Für einen Zusatzbausatz die Nachrüstkategorie des UAS angeben].*
6. Der garantierte Schalleistungspegel für diese UAS-Ausrüstung beträgt .... dB(A) *[nur für UAS der Klassen 1 bis 3, die keine Starrflügler sind].*
7. Der oben beschriebene Gegenstand der Erklärung erfüllt die einschlägigen Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union:
  - *[Verweis auf diese Verordnung und den für die Klasse des Erzeugnisses relevanten Anhang eintragen];*
  - gegebenenfalls weitere Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union.
8. Angabe der einschlägigen harmonisierten Normen, die zugrunde gelegt wurden, oder Angabe sonstiger technischer Spezifikationen, in Bezug auf die die Konformität erklärt wird. Bei den Verweisen sind die Kennnummern, Versionen und gegebenenfalls das Ausgabedatum anzugeben.
9. Falls zutreffend — Die notifizierte Stelle ... *[Name, Kennnummer]* hat ...*[Beschreibung ihrer Mitwirkung]* ... und die EU-Baumusterprüfbescheinigung ausgestellt.
10. Falls vorhanden — Beschreibung der Zusatzteile und Komponenten einschließlich Software, die den bestimmungsgemäßen Betrieb des unbemannten Luftfahrzeugsystems ermöglichen und von der EU-Konformitätserklärung erfasst werden.
11. Zusatzinformationen:

Unterzeichnet für und im Namen von: ...

*[Ort und Datum der Ausstellung]:*

*[Name, Funktion] [Unterschrift]:*

## TEIL 12

**Vereinfachte EU-Konformitätserklärung**

Die vereinfachte EU-Konformitätserklärung nach Artikel 14 Absatz 3 hat folgenden Wortlaut:

- *[Name des Herstellers]* erklärt hiermit, dass das UAS *[Identifizierung des UAS: Baumuster- oder Seriennummer]* ein UAS der Klasse ... .. ist *[Nummer der Klasse des Erzeugnisses nach den Teilen 1 bis 5, 16 bzw. 17 dieses Anhangs angeben; bei Zusatzbausätzen die Klasse angeben, zu denen das UAS nachgerüstet wird]* und einen garantierten Schallleistungspegel von .... dB(A) hat *[nur für UAS der Klassen 1, 2, 3, 5 und 6, die keine Starrflügler sind]*
- und in Einklang steht mit den Verordnungen *[alle Verordnungen, mit denen das Erzeugnis in Einklang steht, aufführen]*.
- Die vollständige EU-Konformitätserklärung kann auf folgender Website abgerufen werden: *[Internetadresse]*

## TEIL 13

**Geräuschprüfvorschriften**

In diesem Teil werden die Verfahren zur Messung des Fluglärms festgelegt, die zur Bestimmung des A-bewerteten Schallleistungspegels der UA der Klassen 1, 2, 3, 5 und 6 zu verwenden sind.

Festgelegt werden die Grundnorm für die Geräuschemissionen und die detaillierte Prüfvorschrift für die Messung des Schalldruckpegels auf einer Messfläche, die die Geräuschquelle umschließt, sowie für die Berechnung des von der Geräuschquelle erzeugten Schallleistungspegels.

**1. GRUNDNORM FÜR GERÄUSCHEMISSIONEN**

Für die Bestimmung des A-bewerteten Schallleistungspegels LWA der UA findet die Norm EN ISO 3744:2010 als Grundnorm für Geräuschemissionen vorbehaltlich folgender Ergänzungen Anwendung:

**2. AUFBAU- UND BEFESTIGUNGSBEDINGUNGEN**

*Prüfbereich:*

Das UA wird über einer reflektierenden (akustisch harten) Ebene gehalten. Das UA muss sich in einem ausreichenden Abstand zu reflektierenden Wänden oder Decken oder sonstigen reflektierenden Gegenständen befinden, sodass die Anforderungen von Anhang A der EN ISO 3744:2010 auf der Messoberfläche erfüllt sind.

*Schallmessfläche und Anordnung der Mikrofone:*

Das UA ist vollständig von einer halbkugelförmigen Messfläche gemäß Nummer 7.2.3 der EN ISO 3744:2010 umhüllt.

Die Anzahl und Position der Mikrofone ist in Anhang F der EN ISO 3744:2010 festgelegt.

Der Ursprung der Messfläche liegt im Punkt O auf der Grundebene direkt unter dem UA.

**3. BETRIEBSBEDINGUNGEN WÄHREND DER PRÜFUNG**

Die Geräuschmessungen müssen mit einem UA mit laufenden Rotoren bei einer Geschwindigkeit durchgeführt werden, die dem Schweben des UA bei MTOM entspricht.

Wird das UA mit Zusatzteilen, die an ihm befestigt werden können, in Verkehr gebracht, ist es in allen möglichen UA-Konfigurationen mit und ohne diesen Zusatzteilen zu prüfen.

**4. BERECHNUNG DES ZEITLICH GEMITTELTEN MESSFLÄCHEN-SCHALLDRUCKPEGELS**

Der A-bewertete zeitlich gemittelte Oberflächen-Schalldruckpegel ist für jede UA-Konfiguration mindestens dreimal zu bestimmen. Weichen mindestens zwei der bestimmten Werte um nicht mehr als 1 dB voneinander ab, sind keine weiteren Messungen notwendig. Andernfalls sind die Messungen so lange fortzusetzen, bis zwei Werte um nicht mehr als 1 dB voneinander abweichen. Zur Berechnung des Schallleistungspegels einer UA-Konfiguration ist das arithmetische Mittel der beiden höchsten, um nicht mehr als 1 dB voneinander abweichenden Werte des zeitlich gemittelten Oberflächen-Schalldruckpegels zu verwenden.

**5. IN DEN BERICHT AUFZUNEHMENDE DATEN**

In den Bericht sind die zur Identifizierung der geprüften Geräuschquelle notwendigen technischen Daten sowie die Prüfvorschrift und die Akustik-Daten aufzunehmen.

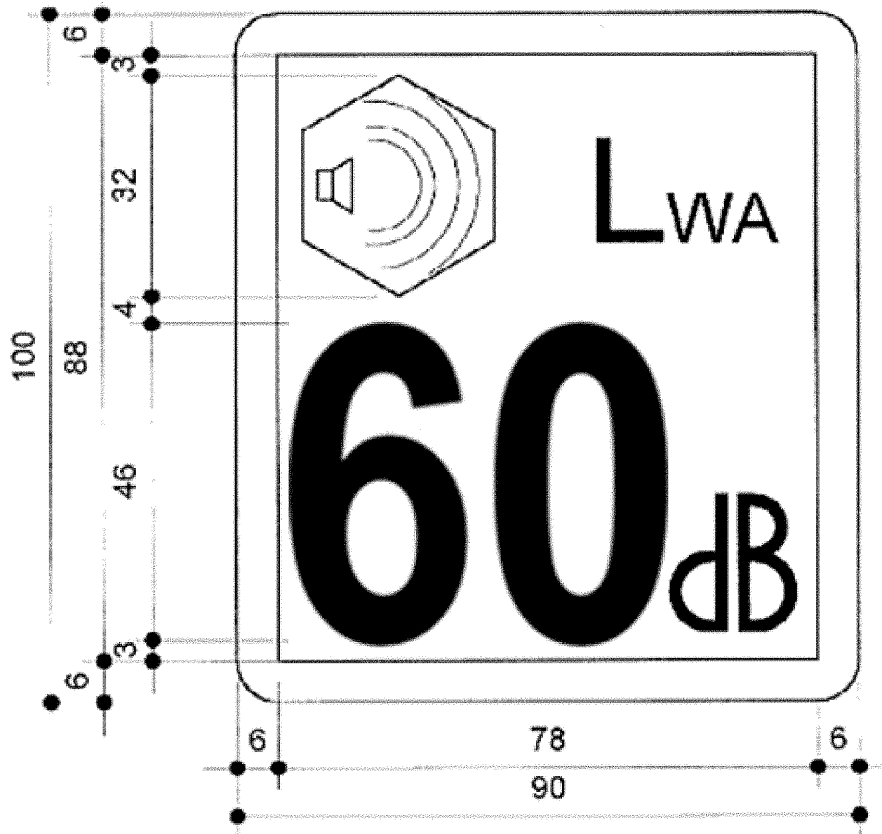
Der in dem Bericht festzuhaltende A-bewertete Schallleistungspegel ist der höchste Wert der unterschiedlichen geprüften UA-Konfigurationen, gerundet auf ganze Zahlen (bei unter 0,5 ist auf die niedrigere ganze Zahl abzurunden, ab 0,5 auf die nächsthöhere ganze Zahl aufzurunden).



TEIL 14

**Kennzeichnung des garantierten Schalleistungspegels**

Die Kennzeichnung des garantierten Schalleistungspegels muss aus dem Zahlenwert des garantierten Schalleistungspegels in dB, dem Zeichen LWA und einem Piktogramm in folgender Form bestehen:



Bei Verkleinerung der Kennzeichnung je nach Größe des Geräts müssen die sich aus der obigen Zeichnung ergebenden Proportionen eingehalten werden. Die Höhe der Kennzeichnung sollte jedoch, soweit möglich, mindestens 20 mm betragen.

TEIL 15

**Maximaler Schalleistungspegel je UA-Klasse (einschließlich Übergangszeiträumen)**

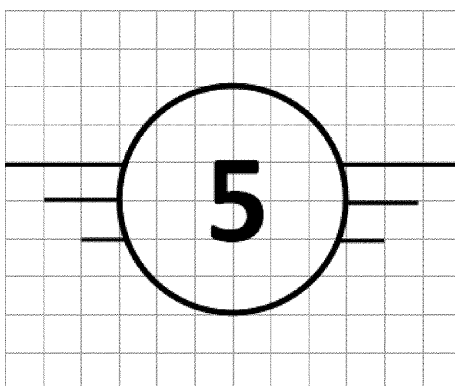
| UA-Klasse | MTOM <i>m</i> in Gramm | Maximaler Schalleistungspegel $L_{WA}$ in dB |                                |                                |
|-----------|------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|
|           |                        | ab Inkrafttreten                             | ab 2 Jahren nach Inkrafttreten | ab 4 Jahren nach Inkrafttreten |
| C1 und C2 | $m < 900$              | 85   | 83                             | 81                             |
| C2        | $900 \leq m < 4\,000$  | $85 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$                | $83 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$  | $81 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$  |

Dabei ist ‚lg‘ der Logarithmus zur Basis 10.

TEIL 16

**Anforderungen an ein unbemanntes Luftfahrzeugsystem der Klasse C5 und an Zusatzteile der Klasse C5**

Ein UAS der Klasse C5 ist mit folgendem Klassen-Identifizierungskennzeichen auf dem UA gekennzeichnet:



Ein UAS der Klasse C5 muss den in Teil 4 festgelegten Anforderungen genügen, ausgenommen sind die Anforderungen von Teil 4 Absätze 2 und 10.

Darüber hinaus muss es folgenden Anforderungen genügen:

1. Es handelt sich um ein Luftfahrzeug mit Ausnahme von Starrflüglern, sofern es nicht gefesselt ist.
2. Sofern es ist mit einer Geo-Sensibilisierungsfunktion ausgerüstet ist, genügt es Teil 4 Absatz 10.
3. Während des Flugs liefert es dem Fernpiloten klare und präzise Angaben zur Höhe des UA über der Oberfläche oder dem Startpunkt.
4. Sofern es nicht gefesselt ist, muss das UA mit einem Langsamflugmodus ausgerüstet sein, der vom Fernpiloten eingestellt werden kann und die Reisegeschwindigkeit auf höchstens 5 m/s beschränkt.
5. Sofern es nicht gefesselt ist, muss der Fernpilot über Vorrichtungen verfügen, den Flug des UA zu beenden, die
  - a) zuverlässig, vorhersehbar und unabhängig vom automatischen Flugsteuerungs- und Flugführungssystem sind. Dies gilt auch für die Aktivierung dieser Vorrichtungen;
  - b) das UA zum Sinkflug zwingen und verhindern, dass es sich angetrieben horizontal bewegt, und
  - c) die Wirkung der Aufprallenergie des UA reduzieren.
6. Sofern das UA nicht gefesselt ist, muss der Fernpilot die Möglichkeit haben, die Qualität des Steuerungs- und Kontrolllinks ununterbrochen zu überwachen, und Warnhinweise erhalten, wenn die Gefahr besteht, dass die Übertragung soweit unterbrochen wird oder sich verschlechtert, dass die sichere Durchführung des Betriebs gefährdet ist, sowie einen weiteren Warnhinweis erhalten, wenn die Verbindung unterbrochen ist.
7. Zusätzlich zu den in Teil 4 Absatz 15 Buchstabe a angegebenen Informationen müssen die Herstelleranweisungen eine Beschreibung der Vorrichtungen enthalten, mit denen der Flug nach Nummer 5 beendet werden kann.
8. Ein UAS der Klasse C5 kann aus einem UAS der Klasse C3 bestehen, das mit einem Zusatzbausatz ausgestattet ist, mit dem sich das UAS der Klasse C3 zu einem UAS der Klasse C5 nachrüsten lässt. In diesem Fall müssen alle Zusatzteile mit einem C5-Kennzeichen gekennzeichnet werden.

Ein UAS nach Nummer 1 der Klasse C3 kann nur dann mit einem Zusatzbausatz nachgerüstet werden, wenn es über die notwendigen Schnittstellen zu den Zusatzteilen verfügt.

Der Zusatzbausatz darf die Software des UAS der Klasse C3 nicht verändern.

Der Zusatzbausatz muss so konstruiert sein und jedes Zusatzteil muss so gekennzeichnet sein, dass sichergestellt ist, dass ein UAS-Betreiber, der sich an die vom Hersteller des Zusatzbausatzes mitgelieferten Anweisungen hält, den Bausatz vollständig und korrekt in ein UAS der Klasse C3 einbauen kann.

Der Zusatzbausatz kann unabhängig vom UAS der Klasse C3, dessen Nachrüstung er ermöglicht, in Verkehr gebracht werden. In diesem Fall bringt der Hersteller des Zusatzbausatzes einen einzigen Nachrüstbausatz in Verkehr, der folgende Bedingungen erfüllt:

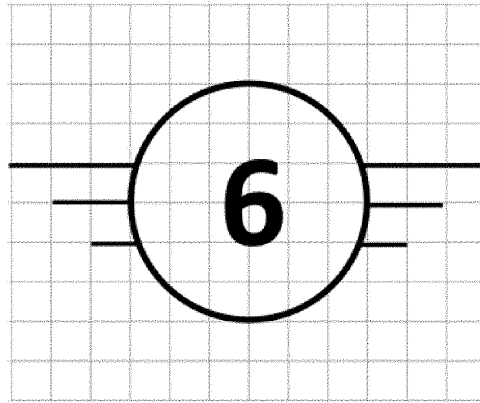
1. Er hat keinen Einfluss auf die Einhaltung der Anforderungen von Teil 4 durch das UAS der Klasse C3.
2. Er gewährleistet, dass das UAS, das mit dem Zusatzbausatz ausgerüstet ist, allen zusätzlichen Anforderungen genügt, die in diesem Teil festgelegt sind, ausgenommen von Nummer 3.

3. Ihm sind Herstelleranweisungen beigelegt, die Folgendes enthalten:
  - i) eine Liste aller UAS der Klasse C3, die mit dem Bausatz ausgestattet werden können, und
  - ii) Anweisungen, wie der Zusatzbausatz eingebaut und betrieben werden kann.

## TEIL 17

**Anforderungen an ein unbemanntes Luftfahrzeugsystem der Klasse C6**

Ein UAS der Klasse C6 ist mit folgendem Klassen-Identifizierungskennzeichen auf dem UA gekennzeichnet:



Ein UAS der Klasse C6 muss den in Teil 4 festgelegten Anforderungen genügen, ausgenommen sind die Anforderungen der Absätze 2, 7 und 10.

Darüber hinaus muss es folgenden Anforderungen genügen:

1. Es hat eine Höchstgeschwindigkeit im Horizontalflug von 50 m/s.
2. Sofern es ist mit einer Geo-Sensibilisierungsfunktion ausgerüstet ist, genügt es Teil 4 Absatz 10.
3. Während des Flugs liefert es dem Fernpiloten klare und präzise Angaben zur geografischen Position des UA, zu seiner Geschwindigkeit und seiner Höhe über der Oberfläche oder dem Startpunkt.
4. Es verfügt über Vorrichtungen, mit denen sich verhindern lässt, dass das UA die horizontalen und vertikalen Grenzen eines programmierbaren Betriebsraums verletzt.
5. Der Fernpilot muss über Vorrichtungen verfügen, um den Flug des UA zu beenden, die
  - a) zuverlässig, vorhersehbar und unabhängig vom automatischen Flugsteuerungs- und Flugführungssystem sind, sowie unabhängig von den Vorrichtungen, mit denen sich nach Nummer 4 verhindern lässt, dass das UA die horizontalen und vertikalen Grenzen überschreitet. Dies gilt auch für die Aktivierung dieser Vorrichtungen;
  - b) das UA zum Sinkflug zwingen und verhindern, dass es sich angetrieben horizontal bewegt.
6. Die Flugbahn des UA muss sich programmieren lassen.
7. Der Fernpilot muss die Möglichkeit haben, die Qualität des Steuerungs- und Kontrolllinks ununterbrochen zu überwachen, und Warnhinweise erhalten, wenn die Gefahr besteht, dass die Übertragung soweit unterbrochen wird oder sich verschlechtert, dass die sichere Durchführung des Betriebs gefährdet ist, sowie einen weiteren Warnhinweis erhalten, wenn die Verbindung unterbrochen ist.
8. Zusätzlich zu den in Teil 4 Absatz 15 Buchstabe a angegebenen Informationen müssen die Herstelleranweisungen
  - a) eine Beschreibung der Vorrichtungen enthalten, mit denen sich der Flug nach Nummer 5 beenden lässt,
  - b) eine Beschreibung der Vorrichtungen enthalten, mit denen sich verhindern lässt, dass das UA die horizontalen und vertikalen Grenzen des Betriebsraums verletzt, sowie eine Beschreibung der Größe des Contingency-Raums, der im Notfall für die Reaktionszeit und das Korrekturmanöver benötigt wird, um einen Fehler in der Positionsbestimmung zu korrigieren.
  - c) Angaben zu der Strecke enthalten, die das UA voraussichtlich zurücklegt, nachdem die Vorrichtungen zur Beendigung des Flugs nach Nummer 5 aktiviert wurden, und die der UAS-Betreiber bei der Festlegung des Bodensicherheitsbereichs berücksichtigen muss.