**Приложение/Appendix № 3** към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория/Application for operational authorisation

Целта на декларацията е да помогне на оператора на БЛС, който желае да получи разрешение за експлоатация в специфична категория. Този документ допълва изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 и не отменя или замества информацията, определена в регламента.

Декларацията следва да показва съответствие, като се посочва в *„Глава, част от съответната документация на оператора на БЛС; приложени документи/ процедури“*, къде се намира съответната информация в документацията на оператора на БЛС и обяснение, ако не е приложимо.

Тази декларация, когато бъде попълнена, трябва да бъде изпратена със заявлението за първоначално издаване на разрешението или при изменение.

Тази декларация ще се използва от:

- Оператори на БЛС - Да им помогне за доказване на съответствието с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 при получаване на разрешение за експлоатация в специфична категория

- ГД ГВА - Като документ за сравнение при подадено заявление

За всяка подробна процедура, описана в документация на оператора на БЛС, операторът на БЛС трябва да отговори на следните въпроси:

Кой трябва да го направи, какво, кога, къде и как, включително коя процедура (и) и формуляр (и) да се използва?

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Декларация на оператор на БЛС за съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947** | Вид | Разрешение за експлоатация в специфична категория |
| **Оператор на БЛС** | **……….** | Първоначално[ ]  | Изменение [ ]  |
| № | Основание | Изискване | Попълва се от оператора | Попълва се от ГД ГВА |
| Глава, част от съответната документация на оператора на БЛС; приложени документи/ процедури | Проверено  | Бележки |
|  | **Член 3** | **Специфична категория експлоатация на БЛС** |  |  |  |
|  | Чл. 3 б) | Експлоатацията на БЛС се осъществява в „специфичната“ категория, определени в член 5 при спазване на следните условия:.б) за експлоатация на БЛС в „специфичната“ категория е необходимо разрешение за експлоатация, издадено от компетентния орган съгласно член 12; |  |  |  |
|  | **Член 5** | **Специфична категория експлоатация на БЛС** |  |  |  |
|  | Чл. 5 (1) | Операторът на БЛС е длъжен да получи разрешение за експлоатация съгласно чл. 12. |  |  |  |
|  | Чл. 5 (2) | Операторът извършва оценка на риска в съответствие с чл. 11 и я подава заедно със заявлението, включително адекватни мерки за смекчаване на риска. |  |  |  |
|  | **Член 7** | **Правила и процедури за експлоатация на БЛС** |  |  |  |
|  | Чл. 7 (2) | Експлоатацията на БЛС в специфична категория отговаря на експлоатационните ограничения, посочени в разрешението за експлоатация, предвидено в чл. 12.  |  |  |  |
|  | Чл. 7 (2) | Експлоатацията на БЛС в специфична категория е предмет на приложимите оперативни изисквания, установени в Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012  |  |  |  |
|  | **Член 8** | **Правила и процедури за правоспособността на дистанционно управляващите пилоти** |  |  |  |
|  |  | Дистанционно управляващите пилоти, които експлоатират БЛС в специфична категория, отговарят на изискванията за правоспособност, посочени от компетентния орган в разрешението за експлоатация и притежават най-малко следните компетентности:а) способност да прилагат експлоатационни процедури (нормални, при извънредни ситуации и при аварийни ситуации, планиране на полета, предполетни и следполетни проверки);б) способност за управление на аеронавигационните комуникации;в) управление на траекторията на полета и автоматиката на безпилотното въздухоплавателно средство;г) лидерство, работа в екип и самоуправление;д) решаване на проблеми и вземане на решения;е) ситуационна осведоменост;ж) управление на работното натоварване;з) координиране или предаване, в зависимост от случая. |  |  |  |
|  | **Член 9** | **Минимална възраст на дистанционно управляващите пилоти** |  |  |  |
|  | Чл. 9 (1) | Минималната възраст на дистанционно управляващите пилоти, които експлоатират БЛС в специфична категория, е 16 години. |  |  |  |
|  | **Член 10** | **Правила и процедури за летателната годност на БЛС** |  |  |  |
|  |  | Освен ако не са частно сглобени или ако отговарят на условията, определени в чл. 20, БЛС, използвани при експлоатацията, предвидена в настоящия регламент, отговарят на техническите изисквания и правилата и процедурите за летателна годност, определени в делегираните актове, приети съгласно чл. 58 от Регламент (ЕС) 2018/1139. |  |  |  |
|  | **Член 11** | **Правила за извършване на оценка на експлоатационния риск** |  |  |  |
|  |  | 1. В оценката на експлоатационния риск:а) се описват характеристиките на експлоатацията на БЛС;б) се предлагат адекватни цели по отношение на експлоатационната безопасност;в) се определят рисковете за експлоатацията на земята и във въздуха, като се взема предвид всичко изброено по-долу:i) степента, в която трети лица или наземно имущество могат да бъдат застрашени от дейността;ii) сложността, работните и експлоатационните характеристики на съответното безпилотно въздухоплавателно средство;iii) целта на полета, видът на БЛС, вероятността от сблъсък с друго въздухоплавателно средство и класът на използваното въздушно пространство;iv) видът, мащабът и сложността на съответната експлоатация или дейност с БЛС, включително, ако е от значение, размерът и видът на трафика, управляван от компетентната организация или лице;v) степента, в която лицата, засегнати от рисковете, свързани с експлоатацията на БЛС, са в състояние да оценяват и упражняват контрол върху тези рискове.г) се определят редица възможни мерки за намаляване на риска;д) се определя необходимото ниво на стабилност на избраните мерки за смекчаване на риска по такъв начин, че експлоатацията да бъде безопасна.2. Описанието на експлоатацията на БЛС включва най-малко следното:а) естеството на изпълняваните дейности;б) експлоатационната среда и географската територия за планираната експлоатация, по-специално населението, над което се прелита, орографските условия, типовете въздушно пространство, обема на въздушното пространство, в което ще се извърши експлоатацията, и какъв обем въздушно пространство се поддържа като необходим буфер за риска, включително експлоатационните изисквания за географските зони;в) сложността на експлоатацията, по-специално какви средства за планиране и изпълнение, компетентности, опит и състав на персонала, необходими технически средства са планирани за извършване на експлоатацията;г) техническите характеристики на БЛС, включително работните характеристики с оглед на условията на планираната експлоатация, а ако е приложимо — регистрационния ѝ номер;д) компетентността на персонала да изпълнява експлоатацията, включително неговия състав, роля, отговорности, обучение и скорошен опит.3. В оценката се предлага целево равнище на безопасност, което е равно на равнището на безопасност в пилотираното въздухоплаване, с оглед на специфичните характеристики на експлоатацията на БЛС.4. Установяването на рисковете включва определянето на всичко изброено по-долу:а) несмекчения наземен риск на експлоатацията, като се взема предвид типът експлоатация и условията, при които тя се изпълнява, включително най-малко следните критерии:i) VLOS или BVLOS;ii) гъстота на населението на териториите, над които се прелита;iii) прелитане над места, на които се събират множество хора;iv) размерите на безпилотното въздухоплавателно средство;б) несмекчения експлоатационен риск във въздуха, като се взема предвид всичко изброено по-долу:i) точният обем на въздушното пространство, в което ще се осъществи експлоатацията, увеличен с обема на въздушното пространство, необходим за процедури при извънредни операции;ii) класът на въздушното пространство;iii) въздействието върху друго въздушно движение или управлението на въздушното движение („УВД“), и по-специално:- височината на експлоатацията,- контролирано или неконтролирано въздушно пространство,- летищна или извънлетищна среда,- въздушно пространство над градска или извънградска среда,- отдалеченост от друг трафик.5. При определяне на възможните мерки за смекчаване на риска, необходими за постигане на предложеното целево равнище на безопасност, се вземат предвид следните възможности:а) мерки за ограничаване на хората на земята;б) стратегически експлоатационни ограничения на БЛС, по-специално:i) ограничаване на географския обхват на мястото, където се осъществява експлоатацията;ii) ограничаване на продължителността или насрочване на времевия слот, в който да се осъществи експлоатацията;в) стратегическо смекчаване на риска чрез общи правила за полети или обща структура и обслужване на въздушното пространство;г) способност за справяне с възможни неблагоприятни условия на експлоатация;д) фактори на организацията, като например експлоатационни процедури и процедури за техническо обслужване, изготвени от оператора на БЛС, и процедури за техническо обслужване, отговарящи на ръководството от производителя;е) нивото на компетентност и експертни знания на персонала, ангажиран с безопасността на полета;ж) рискът от човешка грешка при прилагането на експлоатационните процедури;з) проектните и работните характеристики на БЛС, и по-специално:i) наличието на средства за намаляване на рисковете от сблъсък;ii) наличието на системи, ограничаващи силата при сблъсък или чупливостта на безпилотното въздухоплавателно средство;iii) проектирането на БЛС според признати стандарти и с надеждно проектиране.6. Стабилността на предложените мерки за смекчаване на риска се оценява, за да се определи дали съответстват на целите за безопасност и рисковете на планираната експлоатация, по-специално за да се гарантира безопасността на всеки етап от експлоатацията. |  |  |  |
|  | AMC1 Article 11  | SORA(Виж образец на Концепция за опериране) |  |  |  |
|  | AMC2, 3, 4, 5 Article 11 | PDRAs |  |  |  |
|  | Appendix A to AMC2 to Article 11 | The personnel in charge of duties essential to the UAS operationThe following are provisions applicable to UAS operators in relation to ensuring the proficiency, competency and clear duty assignment to the personnel in charge of duties essential to the UAS operation. UAS operators may decide to expand these requirements as applicable to its operation. A.1 Training and qualifications for the personnel in charge of duties essential to the UAS operation A.1.1 The UAS operator should ensure that all the personnel in charge of duties essential to the UAS operation (i.e. any people involved in the operation) are provided with competency-based theoretical and practical training specific to their duties that consists of the following elements: A.1.1.2 The basic competencies from the competency framework that are necessary for staff to be adequate for the operation, to ensure safe flight, are as follows: A.1.1.2.1 the UAS regulation, A.1.1.2.2 UAS airspace operating principles, A.1.1.2.3 airmanship and aviation safety, A.1.1.2.4 human performance limitations, A.1.1.2.5 meteorology, A.1.1.2.6 navigation/charts, A.1.1.2.7 UA knowledge, A.1.1.2.8 operating procedures, A.1.1.2.9 assignment of tasks to the crew, A.1.1.2.10 establishment of step-by-step communications, A.1.1.2.11 coordination and handover. A.1.1.3 Familiarisation with the ’specific’ category of operations A.1.1.3.1 The training programme should be documented (at least the training syllabus should be available). A.1.1.3.2 Evidence of training should be presented for inspection upon request from the competent authority or authorised representative. A.2. АOs A.2.1 The АO’s main responsibilities should be to: A.2.1.1 maintain a thorough visual scan of the airspace that is surrounding the UA, to identify any risk of collision with manned aircraft; A.2.1.2 maintain awareness of the position of the UA through direct visual observation or through assistance provided by an electronic means; and A.2.1.3 alert the remote pilot if a hazard is detected and assist in avoiding or minimising the potential negative effects.A.3 Remote pilot A.3.1 The remote pilot has the authority to cancel or delay any or all flight operations under the following conditions: A.3.1.1 the safety of persons is threatened; or A.3.1.2 property on the ground is threatened; or A.3.1.3 other airspace users are in jeopardy; or A.3.1.4 there is a violation of the terms of this authorisation. A.3.2 If VOs are used, then the remote pilot should ensure that the necessary VOs are available and correctly placed, and that the communications with them can be adequately performed. A.3.3 The remote pilot should ensure that the UA remains clear of clouds, and that the ability of the remote pilot, or one of the VOs, to perform unaided visual scanning of the airspace where the unmanned aircraft is operating for any potential collision hazard is not hampered by clouds. A.4. Multi-crew cooperation (MCC) A.4.1 In applications where MCC might be required, the UAS operator should: A.4.1.1 include procedures to ensure coordination between the remote crew members with robust and effective communication channels. Those procedures should cover as a minimum: A.4.1.1.1 the assignment of tasks to the remote crew members; and A.4.1.1.2 the establishment of step-by-step communication; and A.4.1.2 ensure that the training of the remote crew covers MCC. A.5. The remote crew is fit to operate A.5.1 The UAS operator should have a policy defining how the remote crew can declare themselves fit to operate before conducting any operation. A.5.2 The remote crew shall declare that they are fit to operate before conducting any operation based on the policy defined by the UAS operator. A.6. Maintenance staff A.6.1 Any staff member authorised by the UAS operator to perform maintenance activities should have been duly trained regarding the documented maintenance procedures. A.6.2 Evidence of training should be presented for inspection upon request from the competent authority or authorised representative. A.6.3 The UAS operator may declare that the maintenance team has received training regarding the documented maintenance procedures; however, evidence of this training shall be made available upon request from the competent authority or authorised representative. |  |  |  |
|  | **Член 14** | **Регистрация на оператори на БЛС и сертифицирани БЛС** |  |  |  |
|  | Чл. 14 (5) | Операторите на БЛС се регистрират. |  |  |  |
|  | GM1 Article 14(1) | Registration of UAS operators and ‘certified’ UASACCURACY OF THE REGISTRATION SYSTEMS UAS operators, when registering themselves or their certified UAS, are required to provide accurate information and update the registration data when it changes. Member States are required to keep that information and registration data accurate in their registration systems. An example of data that may change over time is: - a UAS operator address, email address, and telephone number; and - the validity of the insurance policy for the UAS. To verify the validity of the insurance policy, Member States may require, at the time of registration, the UAS operator to provide the expiry date of the insurance policy and to consider the registration invalid after that date. UAS operators, especially those conducting UAS operations for leisure, may decide to fly their UAS only for a short period; therefore, it is possible that even if the database of a registration system contains many registered UAS operators, only some of them are active. Member States may define a duration period for the validity of registration of all UAS operators and may revoke the registration number if the UAS operator does not renew that number before it expires. Member States may also decide to suspend or revoke the registration number if the UAS operator’s conduct justifies such a measure. |  |  |  |
|  | Чл. 14 (6) | Оператор на БЛС не може да бъде регистриран в повече от една държава членка едновременно. |  |  |  |
|  | Чл. 14 (6) | Държавата членка издава уникален цифров регистрационен номер за операторите на БЛС, който дава възможност за индивидуалното им идентифициране. |  |  |  |
|  | GM1 to AMC1 Article 14(6) | UAS OPERATOR REGISTRATION NUMBER An example of a UAS operator registration number as defined in point (a) of AMC1 Article 14(6) Registration of UAS operators and ‘certified’ UAS is ‘FIN87astrdge12k8’, where:- ‘FIN’ is the ISO 3166 Alpha-3 code of Finland; - ‘87astrdge12k’ is an example of the twelve (12) alphanumerics, as defined in point (a)(2) of AMC1 Article 14(6); and -‘8’ is the checksum, i.e. the result of the application of the Luhn-mod-36 algorithm to the fifteen (15) alphanumerics that result from the concatenation of the twelve (12) alphanumerics of the UAS operator registration number and the three (3) randomly generated alphanumerics (‘secret digits’, as defined in point (b) of AMC1 Article 14(6)): ‘87astrdge12kxyz’. An example of the full registration string, as defined in point (e) of AMC1 Article 14(6), to be provided by a Member State, is ‘FIN87astrdge12k8-xyz’, where: - ‘FIN87astrdge12k8’ is the UAS operator registration number; and - ‘xyz’ is an example of the three (3) randomly generated ‘secret digits’. The UAS operator must upload the UAS registration number and the three (3) ‘secret digits’ into the remote identification system of the UAS, if available, or into the electronic-identification system, if required by the geographical zone. The USA operator should not share with anybody the three (3) ‘secret digits’ that are used to enhance the protection of the UAS operator registration number from being illegally uploaded into a UA. |  |  |  |
|  | Чл. 14 (8) | Операторите на БЛС поставят своя регистрационен знак върху всяко безпилотно въздухоплавателно средство. |  |  |  |
|  | AMC1 Article 14(8) | DISPLAY OF REGISTRATION INFORMATION(a) If the UAS operator owns the UAS or uses a UAS that is owned by a third party, it should (1) register itself; (2) display on the UA the UAS operator registration number, which is received at the end of the registration process, in a way that the number is readable at least when the UA is on the ground, without using other devices than eyeglasses or corrective lenses; and (3) upload the full string, which consists of the UAS operator registration number and the three (3) randomly generated alphanumerics, into the electronic identification system, if available.(b) A QR code (quick response code) may be used.(c) If the size of the UA does not allow the mark to be displayed in a visible way on the fuselage, or the UA represents a real aircraft where affixing the marking on the UA would spoil the realism of the representation, a marking inside the battery compartment is acceptable if the compartment is accessible. |  |  |  |
|  | **Член 19** | **Информация относно безопасността** |  |  |  |
|  | Чл. 19(2) | Всеки оператор на БЛС докладва на компетентния орган всеки случай, свързан с безопасността, и обменя информация относно своята БЛС в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014. |  |  |  |
|  | GM1 Article 19(2) | OCCURRENCE REPORTAccording to Regulation (EU) No 376/2014, occurrences shall be reported when they refer to a condition which endangers, or which, if not corrected or addressed, would endanger an aircraft, its occupants, any other person, equipment or installation affecting aircraft operations. Obligations to report apply in accordance with Regulation (EU) No 376/2014, namely its Article 3(2), which limits the reporting of events for operations with UA for which a certificate or declaration is not required, to occurrences and other safety-related information involving such UA if the event resulted in a fatal or serious injury to a person, or it involved aircraft other than UA. |  |  |  |
|  | **UAS.SPEC.010**  | **Общи разпоредби** |  |  |  |
|  |  | Операторът на БЛС предоставя на компетентния орган оценка на експлоатационния риск за планираната експлоатация в съответствие с член 11. Операторът на БЛС редовно оценява адекватността на предприетите мерки за смекчаване на риска и ги актуализира, ако е необходимо. |  |  |  |
|  | **UAS.SPEC.030** | **Заявление за разрешение за експлоатация** |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.030(1) | Преди да започне експлоатация на БЛС в специфичната категория, операторът на БЛС трябва да получи разрешение за експлоатация от националния компетентен орган на държавата членка на регистрация |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.030(2) | Операторът на БЛС подава заявление за актуализирано разрешение за експлоатация, ако има значителни промени в експлоатацията или в смекчаващите мерки, изброени в разрешението за експлоатация. |  |  |  |
|  | AMC2 UAS.SPEC.030(2)  | AMC2 UAS.SPEC.030(2) Application for an operational authorisationSIGNIFICANT CHANGES TO THE OPERATIONAL AUTHORISATION(a) Any non-editorial change that affects the operational authorisation, or affects any associated documentation that is submitted to demonstrate compliance with the requirements established for the authorisation, should be considered to be a significant change.(b) With regard to the information and documentation associated with the authorisation, changes should be considered to be significant when they involve, for example:(1) changes in the operations that affect the assumptions of the risk assessment;(2) changes that relate to the management system of the UAS operator (including changes of key personnel), its ownership or its principal place of business;(3) non-editorial changes that affect the operational risk assessment report;(4) non-editorial changes that affect the policies and procedures of the UAS operator; and(5) non-editorial changes that affect the OM (when required). |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.030(3) | Заявлението за разрешение за експлоатация се основава на оценката на риска, посочена в член 11, и освен това включва следната информация:а) регистрационния номер на оператора на БЛС;б) името на отговорния управител или името на оператора на БЛС в случай на физическо лице;в) оценката на експлоатационния риск;г) списъка със смекчаващите мерки, предложени от оператора на БЛС, с достатъчно информация, за да може компетентният орган да оцени доколко смекчаващите мерки са адекватни за справяне с рисковете;д) ръководство за експлоатация, когато се изисква според риска и сложността на експлоатацията;е) потвърждение, че при започване на експлоатацията на БЛС ще бъде налице подходящо застрахователно покритие, ако такова се изисква съгласно правото на Съюза или националното право. |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.030(3)(e)  | Application for an operational authorisationOPERATIONS MANUAL – TEMPLATEВиж: Образец на Ръководство за експлоатация  |  |  |  |
|  | GM1 UAS.SPEC.030(3)(e)  | Application for an operational authorisationOPERATIONS MANUAL – TEMPLATEВиж: Образец на Ръководство за експлоатация |  |  |  |
|  | **UAS.SPEC.040**  | **Издаване на разрешение за експлоатация** |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.040(1) | При получаване на заявление за експлоатация съгласно точка UAS.SPEC.030 компетентният орган издава незабавно разрешение за експлоатация в съответствие с член 12, ако заключи, че експлоатацията отговаря на следните условия:а) предоставена е цялата информация в съответствие с точка UAS.SPEC.030, подточка 3;б) налице е процедура за координиране със съответния доставчик на обслужване за въздушното пространство, ако цялата експлоатация или част от нея ще се изпълнява в контролирано въздушно пространство. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.040(2) | В разрешението за експлоатация компетентният орган определя точния обхват на разрешението в съответствие с член 12. |  |  |  |
|  | **UAS.SPEC.050**  | **Отговорности на оператора на БЛС** |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1) | Операторът на БЛС спазва всички изброени по-долу условия: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(a) | въвежда процедури и ограничения, адаптирани според типа на планираната експлоатация и свързания риск, включително: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(a)(i) | експлоатационни процедури за гарантиране на безопасността на експлоатацията; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(a)(ii) | процедури за гарантиране, че при планираната експлоатация се спазват изискванията за сигурност, приложими към зоната на експлоатация; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(a)(iii) | мерки за защита от актове на незаконна намеса и неразрешен достъп; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(a)(iv) | процедури за гарантиране, че при всички видове експлоатация се спазва Регламент (ЕС) 2016/679 (GDPR) |  |  |  |
|  | GM1 UAS.SPEC.050(1)(a)(iv) | Procedures to ensure that all operations are in compliance with Regulation (EU) 2016/679 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such dataThe UAS operator is responsible for complying with any applicable European Union and national rules, in particular, with regard to privacy, data protection, liability, insurance, security and environmental protection.This GM has the purpose of providing guidance to the UAS operator to help them to identify and describe the procedures to ensure that the UAS operations are in compliance with Regulation (EU) 2016/679 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(a)(v) | указания за своите дистанционно управляващи пилоти да планират експлоатацията на БЛС така, че да се намалят до минимум неудобствата за хора и животни, включително неудобствата, свързани с шум и други емисии |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.050(1) | OPERATIONAL PROCEDURES(a) The UAS operator should develop procedures as required by the operational authorisation.(b) If a UAS operator employs more than one remote pilot, the UAS operator should:(1) develop procedures for UAS operations in order to coordinate the activities between its employees; and(2) compile and maintain a list of their personnel and their assigned duties.(c) The UAS operator should allocate functions and responsibilities in accordance with the level of autonomy of the UAS during the operation. |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.050(1)(a) | Operational ProceduresThe UAS operator should develop operational procedures based on the manufacturer’s recommendations, if available.When the UAS operator is required to develop an OM in accordance with point UAS.SPEC.030(3)(e), the procedures should be included in that manual. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(b) | определя дистанционно управляващ пилот за всеки полет или, в случай на автономна експлоатация, гарантира, че по време на всички фази на полета се разпределят правилно отговорностите и задълженията, особено тези, посочени в точка UAS.SPEC.060, подточки 2 и 3, в съответствие с процедурите, установени съгласно буква а); |  |  |  |
|  | GM1 UAS.SPEC.050(1)(b) | Level of autonomy and guidelines for human-autonomy interactionThe concept of autonomy, its levels and human-autonomous system interactions are currently being discussed in various domains (not only in aviation), and no common understanding has yet been reached. Guidance will therefore be provided once this concept is mature and globally accepted.Nevertheless, the risk assessment of autonomous operations should ensure, as for any other operations, that the risk is mitigated to an acceptable level.Besides, it is expected that autonomous operations or operations with a high level of autonomy will be subject to authorisation and will not be covered by STSs until enough experience is gained. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(c) | гарантира, че при експлоатацията радиочестотният спектър се използва ефективно, и подпомага неговото ефективно използване, с цел да бъдат избегнати радиосмущения; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(d) | гарантира, че преди да започнат експлоатация дистанционно управляващите пилоти отговарят на всички изброени по-долу условия: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(d)(i) | i) притежават компетентността да изпълняват задачите си в съответствие с приложимото обучение, посочено в разрешението за експлоатация или определени в LUC |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(d)(ii) | ii) преминали са обучение за дистанционно управляващи пилоти, фокусирано върху отделни компетентности и включващо компетентностите, посочени в член 8, параграф 2; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(d)(iii) | iii) преминали са обучението за дистанционно управляващи пилоти, определено в разрешението за експлоатация, когато за експлоатацията се изисква такова разрешение. Обучението се провежда в сътрудничество със субект, определен от компетентния орган; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(d)(v) | v) осведомени са за ръководството за експлоатация на оператора на БЛС, ако това се изисква във връзка с оценката на риска и процедурите, установени в съответствие с буква а); |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(d)(vi) | vi) получили са актуализирана информация за планираната експлоатация относно географските зони, определени в съответствие с член 15; |  |  |  |
|  | GM1 UAS.SPEC.050(1)(d) | Theoretical knowlegde subjects for remote pilot training for the ‘specific’ category(a) The ‘specific’ category may cover a wide range of UAS operations with different levels of risk. The UAS operator is therefore required to identify the competency required for the remote pilot and all the personnel in charge of duties essential to the UAS operation, according to the outcome of the risk assessment.(b) When the UAS operation is conducted according to a STS listed in Appendix 1 to the UAS Regulation, the UAS operator must ensure that the remote pilot has the competency defined in the STS. In all other cases, the UAS operator may propose to the NAA, as part of the application, a theoretical knowledge training course for the remote pilot based on the elements listed in AMC1 UAS.OPEN.020(4)(b) and in UAS.OPEN.030(2), complemented by the following subjects:(1) air safety:(2) aviation regulations:(3) navigation:(4) human performance limitations:(5) operational procedures:(6) UAS general knowledge:(7) meteorology:(8) emergency response plan (ERP) — the UAS operator should provide competency-based theoretical and practical training covering the ERP that includes the related proficiency requirements and recurrent training.(c) The UAS operator may define additional aspects from the subjects mentioned in point (b) based on the UAS operations intended to be conducted:(1) operational procedures;(2) UAS general knowledge — the means supporting BVLOS operations: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(e) | д) гарантира, че всеки член на персонала, различен от дистанционно управляващия пилот и натоварен със задължения от съществено значение за експлоатацията на БЛС, отговаря на всички изброени по-долу условия: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(e)(i) | i) преминал е обучението на работното място, разработено от оператора; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(e)(ii) | ii) осведомен е за ръководството за експлоатация на оператора на БЛС, ако се изисква във връзка с оценката на риска, и за процедурите, установени в съответствие с б. а); |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.050(1)(e)(ii) | Information about the uas operator’s manualThe UAS operator should ensure that the personnel in charge of duties essential to the UAS operation apply the procedures contained in the operator’s manual. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(e)(iii) | iii) получил е актуализирана информация, която е от значение за планираната експлоатация, относно географските зони, определени в съответствие с член 15; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(f) | е) извършва всяка експлоатация в рамките на ограниченията, условията и смекчаващите мерки, определени в декларацията или посочени в разрешението за експлоатация; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(g) | ж) съхранява и поддържа актуален регистър за: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(g)(i) | i) всички съответни курсове за квалификация и обучение, завършени от дистанционно управляващия пилот и от останалите членове на персонала, натоварени със задължения от съществено значение за експлоатацията на БЛС, както и от персонала по техническото обслужване, в продължение на най-малко 3 години, след като тези лица са преустановили работа в организацията или са променили позицията си в организацията; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(g)(i)(ii) | ii) дейностите по техническо обслужване на БЛС за период от най-малко 3 години; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(g)(i)(iii) | iii) информацията относно експлоатацията на БЛС, включително всички необичайни технически или експлоатационни събития и други данни съгласно изискванията на декларацията или разрешението за експлоатация за срок от най-малко 3 години; |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.050(1)(g) | Logging Of Flight Activities And Record-Keeping(a) An acceptable means to log and record the flight activities is to use a logbook, which may be electronic.(b) The information to be recorded should be indicated in the declaration or in the operational authorisation, which may include the following:(1) the identification of the UAS (manufacturer, model/variant (e.g. serial number);NOTE: if the UAS is not subject to registration, the identification of the UAS may be done using the serial number of the UAS.(2) the date, time, and location of the take-off and landing;(3) the duration of each flight;(4) the total number of flight hours/cycles;(5) in the case of a remotely piloted operation, the name of the remote pilot responsible for the flight;(6) the activity performed (add the reference to the STS or the authorisation number, as applicable);(7) any significant incident or accident1 that occurred during the operation;(8) a completed pre-flight inspection;(9) any defects and rectifications;(10) any repairs and changes to the UAS configuration; and(11) the information required to comply with UAS.SPEC.100.(c) Records should be stored for 2 years in a manner that ensures their protection from unauthorised access, damage, alteration, and theft.(d) The logbook can be generated in one of the following formats: electronic or paper. If the paper format is used, it should contain, in a single volume, all the pages needed to log the holder’s flight time. When one volume is completed, a new one will be started based on the cumulative data from the previous one. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(h) | з) използва БЛС, които най-малко са проектирани по такъв начин, че евентуална повреда да не доведе до излизането им извън оперативния обем или да предизвика смъртен случай. В допълнение към това интерфейсите човек - машина са от такъв тип, че да свеждат до минимум риска от грешка на пилота и да не предизвикват прекомерна умора; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(j) | и) поддържа БЛС в подходящо състояние за безопасна експлоатация, като: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(j)(i) | i) най-малко определя инструкции за техническо обслужване и назначава адекватно обучен и квалифициран персонал по техническото обслужване; и |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(j)(ii) | ii) спазва точка UAS.SPEC.100, ако се изисква; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(j)(iii) | iii) използва безпилотно въздухоплавателно средство, което е проектирано така, че шумът и другите емисии да са минимални с оглед на типа на планираната експлоатация и географските зони, когато шумът и другите емисии са от значение. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(k) | й) създава и поддържа актуален списък на определените дистанционно управляващи пилоти за всеки полет; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(l) | к) създава и поддържа актуален списък на персонала по техническото обслужване, нает от оператора за извършване на дейности по техническото обслужване; и |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(m) | л) гарантира, че всяко безпилотно въздухоплавателно средство е оборудвано с: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(m)(i) | i) поне една зелена мигаща светлина, за да бъде видимо през нощта; и |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(m)(ii) | ii) активна и актуализирана система за идентификация от разстояние. |  |  |  |
|  | **UAS.SPEC.060** | **Отговорности на дистанционно управляващия пилот** |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(1) | Дистанционно управляващият пилот: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(1)(a) | а) не изпълнява задълженията си под влиянието на психоактивни вещества или алкохол или ако е неспособен да изпълнява задачите си поради травма, умора, лечение, болест или други подобни причини; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(1)(b) | б) има подходящата правоспособност като дистанционно управляващ пилот, както е определена в разрешението за експлоатация и разполага с документ за правоспособност при работа с БЛС; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(1)(c) | в) е запознат с инструкциите, дадени от производителя на БЛС |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(2) | Преди започване на експлоатацията на БЛС дистанционно управляващият пилот спазва всички изброени по-долу условия: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(2)(a) | а) набавя си актуализирана информация за планираната експлоатация относно географските зони, определени в съответствие с член 15 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(2)(b) | б) гарантира, че експлоатационната среда е съвместима с разрешените ограничения и условия; |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.060(2)(b) | Operating environment(a) The remote pilot, or the UAS operator in the case of an autonomous operation, should check any conditions that might affect the UAS operation, such as the locations of people, property, vehicles, public roads, obstacles, aerodromes, critical infrastructure, and any other elements that may pose a risk to the safety of the UAS operation.(b) Familiarisation with the environment and obstacles should be conducted through a survey of the area where the operation is intended to be performed.(c) It should be verified that the weather conditions at the time when the operation starts and those that are expected for the entire period of the operation are compatible with those defined in the manufacturer’s manual, as well as with the operational authorisation or declaration, as applicable.(d) The remote pilot should be familiar with the light conditions and make a reasonable effort to identify potential sources of electromagnetic energy, which may cause undesirable effects, such as EMI or physical damage to the operational equipment of the UAS. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(2)(c) | в) гарантира, че БЛС е в състояние да завърши безопасно планирания полет и, ако е приложимо, проверява дали пряката идентификация от разстояние е активирана и актуализирана; |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.060(2)(c) | The UAS is in a safe condition to complete the intended flightThe remote pilot, or the operator in the case of an autonomous operation, should:(a) update the UAS with data for the geo-awareness function if one is available on the UA;(b) ensure that the UAS is fit to fly and complies with the instructions and limitations provided by the manufacturer;(c) ensure that any payload carried is properly secured and installed, respecting the limits for the mass and CG of the UA;(d) ensure that the UA has enough propulsion energy for the intended operation based on:(i) the planned operation; and(ii) the need for extra energy in case of unpredictable events; and(e) for a UAS equipped with a loss-of-data-link recovery function, ensure that the recovery function allows a safe recovery of the UAS for the envisaged operation; for programmable loss-of-data-link recovery functions, the remote pilot may have to set up the parameters of this function to adapt it to the envisaged operation. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(2)(d) | г) гарантира, че информацията относно експлоатацията е предоставена на съответното звено за обслужване на въздушното движение (ОВД), други ползватели на въздушното пространство и съответните заинтересовани страни, както се изисква в разрешението за експлоатация или в условията, публикувани за географската зона на експлоатация в съответствие с член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(3) | 3) По време на полета дистанционно управляващият пилот: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(3)(a) | а) спазва разрешените ограничения и условия; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(3)(b) | б) избягва всякакъв риск от сблъсък с пилотирани въздухоплавателни средства и прекъсва полета, ако продължаването му може да носи риск за други въздухоплавателни средства, хора, животни, околната среда или имущество; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(3)(c) | в) спазва експлоатационните ограничения в географските зони, определени в съответствие с член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(3)(d) | г) спазва процедурите на оператора; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(3)(e) | д) не лети в близост или в рамките на зони, в които се провежда операция за реагиране при извънредни ситуации, освен ако има разрешение за това от отговорните служби за реагиране при извънредни ситуации. |  |  |  |
|  | **UAS.SPEC.070** | **Прехвърляне на разрешението за експлоатация** |  |  |  |
|  |  | Разрешението за експлоатация не може да се прехвърля. |  |  |  |
|  | **UAS.SPEC.080** | **Срок и валидност на разрешението за експлоатация** |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.080(1) | 1) Компетентният орган посочва срока на разрешението за експлоатацията в самото разрешение. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.080(2) | 2) Независимо от подточка 1 разрешението за експлоатация остава валидно, докато операторът на БЛС продължава да спазва съответните изисквания на настоящия регламент и условията, определени в разрешението за експлоатация. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.080(3) | 3) При анулиране или оттегляне на разрешението за експлоатация операторът на БЛС без забавяне предоставя потвърждение в цифров формат, което трябва да се изпрати на компетентния орган. |  |  |  |
|  | **UAS.SPEC.090** | **Достъп** |  |  |  |
|  |  | За целите на демонстриране на съответствие с изискванията на настоящия регламент операторът на БЛС предоставя на всяко лице, надлежно оправомощено от компетентния орган, достъп до всяко помещение, БЛС, документ, записи, данни, процедури или всякакви други материали, относими към неговата дейност, която подлежи на разрешение за експлоатация или декларация за експлоатация, независимо дали неговата дейност е възложена на друга организация като изпълнител или подизпълнител. |  |  |  |
|  | **UAS.SPEC.100** | **Използване на сертифицирано оборудване и сертифицирани безпилотни въздухоплавателни средства** |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.100(1) | 1) Ако при експлоатацията на БЛС се използва безпилотно въздухоплавателно средство, за което е издадено удостоверение за летателна годност или ограничено удостоверение за летателна годност, или се използва сертифицирано оборудване, операторът на БЛС записва времето на експлоатация или на обслужване, следвайки или инструкциите и процедурите, приложими към сертифицираното оборудване, или одобрението или разрешението на организацията. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.100(2) | 2) Операторът на БЛС следва инструкциите, посочени в сертификата на безпилотното въздухоплавателно средство или сертификата на оборудването, и освен това спазва всякакви указания за летателна годност или експлоатация, издадени от Агенцията. |  |  |  |
|  | GM1 UAS.SPEC.100 | GENERALFor the purposes of UAS.SPEC.100, ‘certified equipment’ is considered to be any equipment for which the relevant design organisation has demonstrated compliance with the applicable certification specifications and received a form of recognition from EASA that attests such compliance (e.g. an ETSO authorisation). This process is independent from the CE marking process.The use of certified equipment or certified UA in the ‘specific’ category of operation does not imply a transfer of the flight activities into the ‘certified’ category of operation. However, the use of certified equipment or certified UA in the ‘specific’ category should be considered as a risk reduction and/or mitigation measure in the SORA. |  |  |  |

|  |
| --- |
| Обобщение на констатациите: *Попълва се от ГД ГВА* |
|  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| За и от името на Оператора на БЛС |  |  | Проверено от ГД"ГВА"  |
| Име (отговорен ръководител): |  |  | Име (инспектор): |
| Подпис: |  |  | Подпис: |
| Дата: |  |  | Дата: |