**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 отразява изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947, изменен с Регламент (ЕС) 2020/639, Регламент (ЕС) 2020/746, Регламент (ЕС) 2021/1166 и AMC&GM, публикувани с ED Decision 2019/021/R, ED Decision 2020/022/R и ED Decision 2022/002/R

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 SORA) |  |  |  |
|  | AMC2, 3, 4, 5, 6 Article 11 | PDRAs |  |  |  |
|  | **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). |  |  |  |
|  | GM2 UAS.SPEC.030(2) | Application for an operational authorisation‘GENERIC’ VERSUS ‘PRECISE’ OPERATIONAL AUTHORISATION |  |  |  |
|  | 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 |  |  |  |
|  | AMC2 UAS.SPEC.030(3)(e) | OPERATIONAL PROCEDURES WITH ‘MEDIUM’ AND ‘HIGH’ LEVEL OF ROBUSTNESS **1. Scope of this AMC** 1.1. This AMC addresses the criteria for the medium and high level of robustness of the operational procedures that are required under the following OSOs: (a) OSO #08: *Technical issue with the UAS* — Operational procedures are defined, validated and adhered to; (b) OSO #11: *Deterioration of the external systems that support the UAS operations* — Procedures are in place to handle the deterioration of the external systems that support the UAS operations; (c) OSO #14: *Human error* — Operational procedures are defined, validated and adhered to; and (d) OSO #21: *Adverse operating conditions* — Operational procedures are defined, validated and adhered to. These criteria may be used to also address the criteria for the medium and high levels of robustness of the operational procedures required under the mitigation means, which are defined in Annex B to AMC1 Article 11. **2. Criteria for the level of integrity** 2.1. Criterion #1: Procedure definition 2.1.1. Annex E to AMC1 Article 11 provides the minimum elements that the operational procedures need to appropriately cover for the intended operations. 2.1.2. AMC1 UAS.SPEC.030(3)(e) on the OM template2 for the operational authorisation of UAS operations in the ‘specific’ category and the corresponding guidance in GM1 UAS.SPEC.030(3)(e) should be followed to define the procedures, as they provide more details on the elements that are referred to in point 2.1.1. 2.2. Criterion #2: Procedure complexity 2.2.1. Based on the SORA criterion of ‘procedure complexity’ for a low level of integrity, procedures with a higher level of integrity should not be complex. This implies that the workload and/or the interactions with other entities (e.g. air traffic management (ATM), etc.) of remote pilots and/or other personnel in charge of duties essential to the UAS operation should be limited to a level that may not jeopardise their ability to adequately follow the procedures. 2.2.2. Procedures should be validated in accordance with point 3.5. 2.3. Criterion #3: Consideration of potential human error Operational procedures should be developed to minimise human errors: (a) each of the tasks and the complete sequence of the tasks of a procedure should be intuitive, unambiguous, and clearly defined; (b) the tasks should be clearly assigned to the relevant roles and persons, ensuring a balanced workload (see point 2.2); and (c) the procedures should adequately address fatigue and stress, considering, among other aspects, the following: duty times, regular breaks, rest periods, the applicable health and safety requirements in the operational environment, handover/takeover procedures, responsibilities, and workload. **3. Criteria for the level of assurance** 3.1. The purpose of the validation process described in this AMC is to confirm whether the proposed operational procedures are complete and adequate to ensure the safe conduct of the intended UAS operations. 3.2. The validation process should include the following: (a) a review of the completeness of the procedures to ensure that: (1) all elements that are indicated in points 2.1.1 and 2.1.2 have been addressed; and (2) all relevant references have been considered, including but not limited to: (i) the applicable regulations; (ii) the requirements from the competent authority and/or other relevant authorities or entities; (iii) the local requirements and conditions; (iv) the available recommended practices for the intended type of UAS operations; (v) the instructions from the UAS manufacturer and of any other UAS equipment manufacturer, if applicable; (vi) the instructions and requirements from externally provided services that support the UAS operations, if applicable; (vii) the results from previous experience, including tests and/or simulations as those indicated in point (c) and (d); and (viii) consensus-based voluntary industry standards; (b) an expert judgement to assess the adequacy of the procedures based on: (1) the objective(s) of each procedure; (2) relevant key performance parameters/indicators and/or benchmarking of options, if applicable; (3) an assessment of the procedures’ complexity in accordance with point 2.2; and (4) an assessment of the effect of human factors on procedures in accordance with point 2.3; (c) a proof of the adequacy of the procedures through tests or practical exercise for phases of the UAS operation other than the UA flight, which involve the UAS and/or any external system that supports the operation; (d) a proof of the adequacy of the contingency and emergency procedures through: (1) dedicated flight tests conducted in an area with reduced air and ground risk and/or representative subsystems tests; or (2) simulation, provided it is proven valid for the intended purpose with positive results; or (3) any other means acceptable to the competent authority that issues the authorisation; (e) if the option in point (d)(3) is selected, a substantiation of the suitability of those means for proving the adequacy of the procedures; (f) a record of proof of the adequacy of the procedures, including at least: (1) the UAS operator’s name and registration number; (2) the date(s) and place(s) of tests or simulations; (3) identification of the means used, e.g. for tests or simulations that use actual UASs: the type category, the name of the manufacturer, and the model and serial number of each UA used; (4) a description of tests or simulations conducted, including their purpose, the expected results (including key performance parameters/indicators, where relevant), how they were conducted, the results obtained, and conclusions; and (5) the signature of the person that is appointed by the UAS operator to conduct the tests or simulations; (g) for UAS operations that require a high level of assurance, the procedures and the dedicated flight tests, simulations, or other means acceptable to the competent authority, which are indicated in point 3.2, validated by the competent authority that issues the authorisation or by an entity that is recognised by that competent authority. 3.3. The following conditions apply to the dedicated flight tests that are indicated in point 3.2(d)(1): (a) the configuration of the UAS hardware and software should be identified; (b) the UAS operator should conduct the dedicated flight tests; (c) if no simulations as the ones indicated in point 3.2(d)(2) are conducted, the dedicated flight tests should cover all the relevant aspects of the contingency and emergency procedures; (d) for UAS operations that require a high level of assurance, the dedicated flight tests that are performed to validate the procedures and checklists should cover the complete flight envelope or prove to be conservative; (e) the UAS operator should conduct as many flight tests as agreed with the competent authority to prove the adequacy of the proposed procedures; (f) the dedicated flight tests should be conducted in a safe environment (reducing the ground and air risks to the greatest extent possible), while ensuring the representativeness of the tests’ results for the intended UAS operations; and (g) the UAS operator should record the flight tests as part of the information to be recorded as per point UAS.SPEC.050(1)(g), e.g. in a logbook, as indicated in AMC1 UAS.SPEC.050(1)(g); such a record should include any potential issues identified. 3.4. To ensure that the integrity criterion of point 2.2 is met, the complexity of the procedures should be validated. 3.4.1. This validation should include: (a) an expert judgement, as indicated in point 3.3(b); and (b) a proof of the adequacy of the procedures, as indicated in point 3.3(c) and (d). 3.4.2. The UAS operator should adopt a method for the evaluation of the complexity of the procedures by the relevant personnel, i.e. the remote pilot and/or other personnel in charge of duties essential to the UAS operation. That method should be adequate for the evaluation of the workload that is required by the task(s) of each procedure. For example, a suitable method for evaluating the workload of the remote pilot and/or other personnel in charge of duties essential to the UAS operation may be the ‘Bedford Workload Scale’, which was conceived as a qualitative and relatively simple methodology for rating the pilots’ workload that is associated with the design of an aircraft’s human–machine interface (HMI). However, this methodology is deemed to be adequately generic to be also applicable to the tasks associated with the operational procedures to be conducted by remote pilots and/or other personnel in charge of duties essential to the UAS operation. Figure 1 depicts the Bedford Workload Scale adapted to operational procedures for UAS operations: ‘pilot’ is replaced by ‘remote crew member’ (i.e. the remote pilot or other personnel in charge of duties essential to the UAS operation), and ‘pilot decision’ is replaced by ‘remote crew member performs a procedure task’. A procedure may include one or more tasks.Виж Figure 1 — Bedford Workload Scale adapted to operational procedures for UAS operations в AMC |  |  |  |
|  | AMC3 UAS.SPEC.030(3)(e) | **Виж съответното АМС за детайлните изисквания** Application for an operational authorisation EMERGENCY RESPONSE PLAN (ERP) WITH ‘MEDIUM’ AND ‘HIGH’ LEVEL OF ROBUSTNESS1. Scope of this AMC2. Purpose of the ERP3. Effectiveness of the ERP4. Emergency situations, response activation, procedures, and checklists5. Roles, responsibilities, and key points of contact6. Emergency response means7. ERP validation8. ERP training. |  |  |  |
|  | **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; |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.050(1)(d) and UAS.SPEC.050(1)(e)  | **Виж съответното АМС за детайлните изисквания** THEORETICAL KNOWLEDGE SUBJECTS FOR THE TRAINING OF THE REMOTE PILOT AND ALL PERSONNEL IN CHARGE OF DUTIES ESSENTIAL TO THE UAS OPERATIONTRAINING FOR IN THE ‘SPECIFIC’ CATEGORYa) The ‘specific’ category may cover a wide range of UAS operations with different levels of risk and a wide range of UAS designs, in particular in terms of level of automation. The following guidelines may, therefore, have to be adapted considering the level of automation and the level of involvement of the remote pilot in the management of the flight. The UAS operator is, therefore, required to identify the competency required for the remote pilot according to the outcome of the risk assessment. This AMC covers the theoretical knowledge subjects while AMC2 UAS.SPEC.050(1)(d) covers the practical knowledge subjects applicable to all UAS operations in the ‘specific’ category. In addition, for both theoretical and practical knowledge subjects, the UAS operator should select the relevant additional modules from AMC3 UAS.SPEC.050(1)(d), as applicable to the type of the intended UAS operation. The UAS operator should achieve a level of robustness consistent with the assurance integrity level (e.g. SAIL) of the intended UAS operation. (b) Additional topics to cover areas under national competence, such as national regulations for security, privacy and data protection, may be added by the national competent authority. In case of operations conducted in a MS other the State of registration, these additional topics may be defined as local conditions required by the MS of operation. (c) When the UAS operation is conducted according to one of the STSs that are listed in Appendix 1 to the Annex of the UAS Regulation, the UAS operator should ensure that the remote pilot has the competency that is defined in the STSs. In all other cases, the UAS operator should propose to the competent authority, as part of the application, a theoretical knowledge training course for the remote pilot based on the elements that are listed in AMC1 UAS.OPEN.020(4)(b), in UAS.OPEN.040(3), in AMC1 UAS.OPEN.030(2)(c) and in Attachment A to the Annex of the UAS Regulation, which are relevant for the intended operation, complemented by the elements listed below. The UAS operator may use the same listed topics to propose also for the personnel in charge of duties essential to the UAS operation a theoretical knowledge training course with competency-based theoretical training specific to the duties of that personnel. (1) Aviation safety:(2) Aviation regulations:(3) Navigation:(4) Human performance limitations:(5) Airspace operating principles:(6) General knowledge of UASs and external systems that support the operation of UASs:(7) Meteorology:(8) Technical and operational mitigation measures for air risks(9) Operational procedures(10) Managing data sources regarding:с) Emergency response plan (ERP) — the UAS operator should provide its personnel with competency-based theoretical and practical training covering the ERP that includes the related proficiency requirements and recurrent training.(d) Both the training and the assessment should be appropriate to the level of automation of the intended UAS operation. |  |  |  |
|  | AMC2 UAS.SPEC.050(1)(d) and UAS.SPEC.050(1)(e) | PRACTICAL-SKILLS TRAINING FOR THE REMOTE PILOT AND ALL PERSONNEL IN CHARGE OF DUTIES ESSENTIAL TO THE UAS OPERATION IN THE ‘SPECIFIC’ CATEGORYa) Regarding the practical-skills training and assessment for the remote pilot, the UAS operator should consider the competencies that are defined in AMC2 UAS.OPEN.030(2)(b), complemented by the items listed below. The UAS operator should adapt the practical-skills training to the characteristics of the intended UAS operation and the functions available on the UAS. The UAS operator may use the same listed topics and may provide a practical training course also for all other personnel in charge of duties essential to the UAS operation. Appropriate simulators may be used to conduct some or all the tasks. 1) Preparation of the UAS operation: (i) implement the necessary measures to comply with the limitations and conditions applicable to the operational volume and to the ground risk buffer for the intended UAS operation in accordance with the OM procedures; (ii) follow the necessary procedures for UAS operations in controlled airspace, including a protocol to communicate with the ATC and obtain clearance and instructions, if necessary; (iii) confirm that all necessary documents for the intended UAS operation are on-site; (iv) brief all participants on the planned UAS operation; (v) perform visual airspace scanning; and (vi) if AOs are employed, place them appropriately and brief them on the deconfliction scheme that includes phraseology. 2) Preparation for the flight: (i) ensure that all safety systems and functions, if installed on the UAS, including its height and speed limitation systems, flight termination system, and triggering system, are operational; and (ii) know the basic actions to be taken in the event of an emergency, including issues with the UAS, or a mid-air collision hazard arising during the flight. 3) Flight under abnormal conditions: (i) manage a partial or a complete power shortage of the UA propulsion system, while ensuring the safety of third parties on the ground; (ii) manage a situation of a non-involved person entering the operational volume or the controlled ground area, and take appropriate measures to maintain safety; and (iii) react to, and take the appropriate corrective actions for, a situation where the UA is likely to exceed the limits of both the flight geography (contingency procedures) and of the operational volume (emergency procedures) as they were defined during the flight preparation. 4) In general, emphasis should be placed on the following: (i) normal, contingency, and emergency procedures; (ii) skill tests combined with periodic proficiency checks; (iii) operational experience (with on-the-job training counting towards proficiency); (iv) pre-flight and post-flight procedures and documentation; (v) recurrent training (UAS / flight training device (FTD)); and (vi) remote pilot incapacitation.b) The practical-skills training may be conducted with the UAS or on an FTD. Scenario-based training (SBT) with highly structured, real-world experience scripts for the intended UAS operation should be used to fortify personnel’s learning in an operational environment and improve situational awareness. SBT should include realistic normal, abnormal, and emergency scenarios that are drafted considering specific learning objectives. c) The practical-skills training is checked during the assessment and can be provided using the actual UAS or an FTD appropriate to the intended UAS operation. d) Initial and recurrent training (1) The UAS operator should ensure that specified minimum requirements regarding the time of the initial and recurrent training (e.g. duration and number of flight hours) are provided for in a manner that is acceptable and approved by the competent authority. (2) Depending on the training course, each of the topics shown in Table 1 below may require only overview training or in-depth training. In-depth training should be interactive and should include discussions, case-study reviews, and role play, as deemed necessary to enhance learning. In case of change or update of the SW/HW of the UAS, depending on the size of the changes, the UAS operator should define the level of training. **Виж таблица 1 в АМС за подробна информация относно задълбочеността на обучението.** Table 1 - Level of the practical-skills training in several topics depending on initial training, recurrent training, or change of UAS / remote pilot / remote crew |  |  |  |
|  | AMC3 UAS.SPEC.050(1)(d) | UAS OPERATION-SPECIFIC ENDORSEMENT MODULESDepending on the type and risk of the intended UAS operation, the UAS operator may propose, as part of the application for an operational authorisation, additional theoretical knowledge training in combination with the practical-skills training that is specific to the intended UAS operation as described in the OM. The practical-skills training should at least contain the practical competencies that are described in AMC2 UAS.OPEN.030(2)(b) ‘UAS operations in subcategory A2’, which may include relevant emergency and contingency procedures. However, the UAS operator may adapt that training to the level of automation of the UAS. During the practical-skills training, the remote pilot should list the relevant emergency and contingency procedures, which are defined in the OM and are peculiar to flight over known populated areas or over assemblies of people or increased air risk, in a given area of operation, and should describe the basic conditions for each kind of emergency as well as the related recovery techniques to be applied during flight for the emergencies that are defined in the OM. Depending on the criticality of the situation and on the available time to react, the remote pilot should memorise some procedures, while for other procedures, they may consult a checklist. The emergency and contingency procedures may involve also other personnel; in that case, the UAS operator should define the practical-skills training needed for them.The remote pilot only needs to complete the relevant operation-specific endorsement modules that reflect the intended UAS operation. For example, in case of transport of cargo, the remote pilot should complete the related training module ‘Transport and/or dropping of cargo’; however, if the cargo contains dangerous goods, then the remote pilot should also complete the training module ‘Transport of dangerous goods’. The assurance level of the operation-specific endorsement modules is determined by the related assurance integrity level (e.g. SAIL) according to the respective specific operational risk assessment. Relevant UAS operation-specific endorsement modules should be reflected in the documentation of the remote pilot’s competencies. The following UAS operation-specific endorsement modules and the areas to be covered are recommended: (a) night operations; (b) overflight (flight over known populated areas or over assemblies of people); (c) BVLOS operations; (d) low-altitude (below 500 ft) operations; (e) flights in non-segregated airspace; (f) transport and/or dropping of cargo; (g) transport of dangerous goods; (h) operations with multiple UASs and swarms; (i) UA launch and recovery using special equipment; (j) flying over mountainous terrain.**Виж АМС за подробна информация относно на обучението за различните модули** |  |  |  |
|  | GM1 UAS.SPEC.050(1)(d)(iii) | COORDINATION OF THE UAS OPERATOR WITH THE DESIGNATED ENTITY(IES) For UAS operations that require an operational authorisation, the training of the remote pilots must be provided in coordination with the entity(ies) that is (are) designated by the competent authority, only if the competent authority has nominated entities that meet the applicable criteria to provide the required training. If the competent authority has not designated any entity, then such coordination is not required. |  |  |  |
|  | 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); |  |  |  |
|  | 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: |