
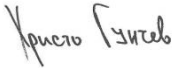



45-09-627/ 24.08.2022

Наръчник на инспектора

Daniela Mincheva
Издание 3.1/Август 2022

Утвърдил	Подпис и дата
Христо Щерионов Главен директор ГД ГВА	8/24/2022 X Ю. Димитров _____ Христо Щерионов Главен директор ГД ГВА Signed by: Yuliyana Dimitrov
Съгласувал	Подпис и дата
Юлиян Димитров Главен секретар ГД ГВА	8/24/2022 X Ю. Димитров _____ Юлиян Димитров Главен секретар ГД ГВА Signed by: Yuliyana Dimitrov
Стоян Митев Директор на дирекция ОАСВПТСПО	24.8.2022 г. X  _____ Стоян Митев Директор на дирекция ОАСВПТСПО Signed by: Stoyan Mitev
Приел	Подпис и дата
Христо Гунчев Началник отдел ВПТС	24.8.2022 г. X  _____ Христо Гунчев Началник отдел Signed by: Hristo Gunchev
Изготвил	Подпис и дата
Даниела Минчева Главен инспектор отдел ВПТС	24.8.2022 г. X  _____ Даниела Минчева Главен инспектор Signed by: Daniela Mincheva

Съдържание

Съдържание.....	3
Списък на внесените изменения	5
Списък на действащите страници	6
Списък на действащите страници (продължение)	7
Списък на действащите страници (продължение)	8
0. Общи положения	9
1. Процедура за издаване и изменение на разрешение за експлоатация в специфична категория	9
1.1 Издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория	9
1.2 Изменение на разрешение за експлоатация в специфична категория	11
<i>Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория</i>	<i>12</i>
<i>Приложение № 1 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>18</i>
<i>Приложение № 2 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>19</i>
<i>Приложение № 3 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>22</i>
<i>Приложение № 4.1 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>45</i>
<i>Приложение № 4.2 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>60</i>
<i>Приложение № 4.3 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>77</i>
<i>Приложение № 4.4 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>101</i>
<i>Приложение № 4.5 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>124</i>
<i>Приложение № 4.6 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>149</i>
<i>Разрешение за експлоатация в специфична категория</i>	<i>174</i>
2. Процедура за издаване и изменение на удостоверение за оператор на лека БЛС (LUC).....	181
2.1 Издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС (LUC).....	181
2.2 Изменение на удостоверение за оператор на лека БЛС (LUC).....	182
<i>Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС.....</i>	<i>183</i>
<i>Приложение № 1 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС</i>	<i>186</i>
<i>Приложение № 2 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС</i>	<i>187</i>
<i>Приложение № 3 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС</i>	<i>189</i>
<i>Приложение № 4 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС</i>	<i>192</i>
3. Надзор над операторите на БЛС	223

4. Временно спиране, ограничаване или отнемане на правата на оператор на БЛС	226
4.1 Общи положения	226
4.2 Временно спиране	226
4.3 Ограничаване	226
4.4 Отнемане	227
5. Трансгранична експлоатация или експлоатация извън държавата на регистрация	228
5.1 Подаване на заявление от оператор на БЛС	228
5.2 Издаване на Потвърждение за приемливост на трансгранична операция с БЛС в специфична категория	228
<i>Заявление за трансгранична операция на БЛС в специфична категорията</i>	229
<i>Потвърждение за приемливост на трансгранична операция с БЛС в специфична категория</i>	232
6. Извършване на полети с БЛС в забранени/ограничени зони или резервиране на въздушно пространство за операции с БЛС	236
<i>Заявление за извършване на полети с БЛС в забранени/ограничени зони или за резервиране на въздушно пространство за операции с БЛС</i>	237
7. Допълнения към Наръчника на инспектора - БЛС	240

Списък на внесените изменения

Изменение номер	Дата на изменението	Причина за изменението	Заменени страници
01	Декември 2020	Първоначално издание	
02	Октомври 2021	Доразработване и добавяне на процедури	Всички
03	Март 2022	Изменение на образци на заявления.	Всички
3.1	Август 2022	<p>Добавяне на разяснения за попълване на Заявление за извършване на полети с БЛС в забранени/ограничени зони или за резервиране на въздушно пространство за операции с БЛС и форматиране на заявлението.</p> <p>Добавяне на предварителни оценки на риска, публикувани като АМС към чл. 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 (Допълнение №5).</p> <p>Добавяне на допълнителни насоки при разработването на оценката на риска в Допълнение №4.</p>	1, 2, 4-6, 8-10, 237-240, Допълнение №4 и №5

Текстът на всяка промяна се отбелязва по такъв начин, че да показва дали се премахва или дали се въвежда нов текст, както е показано по-долу:

- 1) ~~Текстът, който се премахва, се зачертава с линия.~~
- 2) **Новият текст се подчертава на сив фон.**

В долния край на всяка страница се вписва номерът на поредното издание.

Списък на действащите страници

Лист №	Ревизия №	Издание №	Дата на въвеждане	Лист №	Ревизия №	Издание №	Дата на въвеждане
1	01	03	08.2022	46	00	03	03.2022
2	01	03	08.2022	47	00	03	03.2022
3	00	03	03.2022	48	00	03	03.2022
4	01	03	08.2022	49	00	03	03.2022
5	01	03	08.2022	50	00	03	03.2022
6	00	03	08.2022	51	00	03	03.2022
7	00	03	03.2022	52	00	03	03.2022
8	00	03	08.2022	53	00	03	03.2022
9	00	03	08.2022	54	00	03	03.2022
10	00	03	03.2022	55	00	03	03.2022
11	00	03	03.2022	56	00	03	03.2022
12	00	03	03.2022	57	00	03	03.2022
13	00	03	03.2022	58	00	03	03.2022
14	00	03	03.2022	59	00	03	03.2022
15	00	03	03.2022	60	00	03	03.2022
16	00	03	03.2022	61	00	03	03.2022
17	00	03	03.2022	62	00	03	03.2022
18	00	03	03.2022	63	00	03	03.2022
19	00	03	03.2022	64	00	03	03.2022
20	00	03	03.2022	65	00	03	03.2022
21	00	03	03.2022	66	00	03	03.2022
22	00	03	03.2022	67	00	03	03.2022
23	00	03	03.2022	68	00	03	03.2022
24	00	03	03.2022	69	00	03	03.2022
25	00	03	03.2022	70	00	03	03.2022
26	00	03	03.2022	71	00	03	03.2022
27	00	03	03.2022	72	00	03	03.2022
28	00	03	03.2022	73	00	03	03.2022
29	00	03	03.2022	74	00	03	03.2022
30	00	03	03.2022	75	00	03	03.2022
31	00	03	03.2022	76	00	03	03.2022
32	00	03	03.2022	77	00	03	03.2022
33	00	03	03.2022	78	00	03	03.2022
34	00	03	03.2022	79	00	03	03.2022
35	00	03	03.2022	80	00	03	03.2022
36	00	03	03.2022	81	00	03	03.2022
37	00	03	03.2022	82	00	03	03.2022
38	00	03	03.2022	83	00	03	03.2022
39	00	03	03.2022	84	00	03	03.2022
40	00	03	03.2022	85	00	03	03.2022
41	00	03	03.2022	86	00	03	03.2022
42	00	03	03.2022	87	00	03	03.2022
43	00	03	03.2022	88	00	03	03.2022
44	00	03	03.2022	89	00	03	03.2022
45	00	03	03.2022	90	00	03	03.2022

Списък на действащите страници (продължение)

Лист №	Ревизия №	Издание №	Дата на въвеждане	Лист №	Ревизия №	Издание №	Дата на въвеждане
91	00	03	03.2022	136	00	03	03.2022
92	00	03	03.2022	137	00	03	03.2022
93	00	03	03.2022	138	00	03	03.2022
94	00	03	03.2022	139	00	03	03.2022
95	00	03	03.2022	140	00	03	03.2022
96	00	03	03.2022	141	00	03	03.2022
97	00	03	03.2022	142	00	03	03.2022
98	00	03	03.2022	143	00	03	03.2022
99	00	03	03.2022	144	00	03	03.2022
100	00	03	03.2022	145	00	03	03.2022
101	00	03	03.2022	146	00	03	03.2022
102	00	03	03.2022	147	00	03	03.2022
103	00	03	03.2022	148	00	03	03.2022
104	00	03	03.2022	149	00	03	03.2022
105	00	03	03.2022	150	00	03	03.2022
106	00	03	03.2022	151	00	03	03.2022
107	00	03	03.2022	152	00	03	03.2022
108	00	03	03.2022	153	00	03	03.2022
109	00	03	03.2022	154	00	03	03.2022
110	00	03	03.2022	155	00	03	03.2022
111	00	03	03.2022	156	00	03	03.2022
112	00	03	03.2022	157	00	03	03.2022
113	00	03	03.2022	158	00	03	03.2022
114	00	03	03.2022	159	00	03	03.2022
115	00	03	03.2022	160	00	03	03.2022
116	00	03	03.2022	161	00	03	03.2022
117	00	03	03.2022	162	00	03	03.2022
118	00	03	03.2022	163	00	03	03.2022
119	00	03	03.2022	164	00	03	03.2022
120	00	03	03.2022	165	00	03	03.2022
121	00	03	03.2022	166	00	03	03.2022
122	00	03	03.2022	167	00	03	03.2022
123	00	03	03.2022	168	00	03	03.2022
124	00	03	03.2022	169	00	03	03.2022
125	00	03	03.2022	170	00	03	03.2022
126	00	03	03.2022	171	00	03	03.2022
127	00	03	03.2022	172	00	03	03.2022
128	00	03	03.2022	173	00	03	03.2022
129	00	03	03.2022	174	00	03	03.2022
130	00	03	03.2022	175	00	03	03.2022
131	00	03	03.2022	176	00	03	03.2022
132	00	03	03.2022	177	00	03	03.2022
133	00	03	03.2022	178	00	03	03.2022
134	00	03	03.2022	179	00	03	03.2022
135	00	03	03.2022	180	00	03	03.2022

Списък на действащите страници (продължение)

Лист №	Ревизия №	Издание №	Дата на въвеждане	Лист №	Ревизия №	Издание №	Дата на въвеждане
181	00	03	03.2022	226	00	03	03.2022
182	00	03	03.2022	227	00	03	03.2022
183	00	03	03.2022	228	00	03	03.2022
184	00	03	03.2022	229	00	03	03.2022
185	00	03	03.2022	230	00	03	03.2022
186	00	03	03.2022	231	00	03	03.2022
187	00	03	03.2022	232	00	03	03.2022
188	00	03	03.2022	233	00	03	03.2022
189	00	03	03.2022	234	00	03	03.2022
190	00	03	03.2022	235	00	03	03.2022
191	00	03	03.2022	236	00	03	03.2022
192	00	03	03.2022	237	01	03	08.2022
193	00	03	03.2022	238	01	03	08.2022
194	00	03	03.2022	239	01	03	08.2022
195	00	03	03.2022	240	01	03	08.2022
196	00	03	03.2022				
197	00	03	03.2022				
198	00	03	03.2022				
199	00	03	03.2022				
200	00	03	03.2022				
201	00	03	03.2022				
202	00	03	03.2022				
203	00	03	03.2022				
204	00	03	03.2022				
205	00	03	03.2022				
206	00	03	03.2022				
207	00	03	03.2022				
208	00	03	03.2022				
209	00	03	03.2022				
210	00	03	03.2022				
211	00	03	03.2022				
212	00	03	03.2022				
213	00	03	03.2022				
214	00	03	03.2022				
215	00	03	03.2022				
216	00	03	03.2022				
217	00	03	03.2022				
218	00	03	03.2022				
219	00	03	03.2022				
220	00	03	03.2022				
221	00	03	03.2022				
222	00	03	03.2022				
223	00	03	03.2022				
224	00	03	03.2022				
225	00	03	03.2022				

0. Общи положения

Тези процедури са разработени съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 и приемливите средства за съответствие към него, въведени с решения ED Decision 2019/021/R, ED Decision 2020/022/R и ED Decision 2022/002/R.

1. Процедура за издаване и изменение на разрешение за експлоатация в специфична категория

1.1 Издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория

1.1.1 Кандидат за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория може да бъде юридическо лице, регистрирано по реда на законодателството на Република България или по законодателството на държава членка, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, или на Конфедерация Швейцария или юридическо лице с нестопанска цел, регистрирано по реда на Закона за юридическите лица с нестопанска цел или физическо лице.

1.1.2 Кандидатът за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория подава заявление в ГД „ГВА“ не по-късно от 30 работни дни преди планираната дата за започване на експлоатацията на БЛС. В заявлението се посочва уникалният цифров регистрационен номер на оператора на БЛС. Към заявлението кандидатът прилага:

1. в случай че е юридическо лице, декларация от кандидата, че срещу него не е поискано пред съд откриване на съдебно производство за обявяване в несъстоятелност или ликвидация и/или че не е налице открито съдебно производство за обявяване в несъстоятелност или ликвидация;

2. ръководство за експлоатация (Operations manual (OM));

3. оценка на експлоатационния риск (SORA), разработена съгласно чл. 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 или документацията, указана в предварително публикувана от Агенцията за авиационна безопасност на ЕС оценка на риска (PDRA);

Допълнение № 4 Извършване на оценка на експлоатационния риск (SORA) за операции с БЛС в специфична категория към наръчника е образец за извършване на оценката на риска съгласно методологията SORA.

Допълнение № 5 Списък на предварителните оценки на риска, публикувани като АМС към чл. 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 към наръчника включва всички публикувани към момента предварителни оценки на риска.

4. списък с имената на лицата, свързани с експлоатацията на БЛС, и данни, доказващи тяхната компетентията (Приложение № 1 към заявлението);

5. план за действия при аварийни ситуации (Emergency Response Plan (ERP)), в случай че е отделен от OM, ако е приложимо;

6. документ за платена държавна такса, освен ако същата не е платена по електронен път;

7. сключен договор за застраховка „Гражданска отговорност“ към трети лица.

1.1.2.1 За улеснение на кандидатите са разработени образци на документите, които следва да се представят: Ръководство за експлоатация (Operations manual (OM)); ~~План за действия при аварийни ситуации (Emergency Response Plan (ERP))~~; Концепция за опериране (ConOps). Тяхното използване не е задължително, а препоръчително. Приложени са към наръчника, както следва:

- Допълнение № 1 Концепция за опериране (ConOps) v01 (образец);

- Допълнение № 2 Ръководство за експлоатация (ОМ) v01 (образец);

~~Допълнение № 3 (изтрито).~~

1.1.2.2 В зависимост от нивото на риск от експлоатацията, техническите характеристики на БЛС могат да играят важна роля за намаляване на риска. В този случай операторът на БЛС може да предостави допълнителна информация на ГД ГВА относно характеристиките на БЛС, който ще се експлоатира (Приложение № 2 към заявлението).

1.1.2.3 Операторът на БЛС със заявлението подава декларация за съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 (Приложение № 3 към заявлението).

1.1.2.4 В зависимост от нивото на осигуряване и интегритет (SAIL) на операцията операторът на БЛС със заявлението подава Досие за съответствие с оценката на експлоатационния риск (SORA) (Приложение № 4.x към заявлението).

1.1.3 В срок до 7 работни дни от подаване на заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория главният директор на ГД „ГВА” или оправомощено от него лице определя със заповед комисия (за дейности със среден и висок риск SAIL III-VI) или чрез резолюция в Ивентис (за дейности с нисък риск SAIL I-II) отговорен инспектор, който ръководи и координира процеса на издаване на разрешението.

1.1.4 В срок до 7 работни дни от датата на издаване на заповедта/резолюцията член на комисията/отговорният инспектор по т. 1.1.3 извършва предварителна оценка на заявлението и попълва информация за резултатите от предварителната оценка в Декларацията за съответствие на Оператора на БЛС (Приложение № 3 към заявлението) и в Досието за съответствие с оценката на експлоатационния риск (SORA) (Приложение № 4.x към заявлението).

1.1.5 Когато към заявлението по т. 1.1.2 не са приложени изискуемите документи или те са непълни, главният директор на ГД „ГВА“ или оправомощено от него длъжностно лице уведомява писмено в 14-дневен срок подателят на заявлението. Подателят е длъжен да отстрани допуснатите непълноти или неточности в 14-дневен срок след получаване на уведомлението.

1.1.6 Когато кандидатът не представи изискуемата информация и документи в определения срок, процедурата се прекратява със заповед на главния директор на ГД „ГВА” или оправомощено от него лице.

1.1.7 За дейности със среден и висок риск SAIL III-VI в случай на положителна оценка на заявлението по реда на т. 1.1.4 комисията по т. 1.1.3 провежда инспекция за проверка на годността на кандидата да извършва заявената дейност с БЛС.

1.1.8 Комисията/отговорният инспектор по т. 1.1.3 след приключване на работа изготвя доклад, към който се прилагат всички материали, доказателства и становища на членовете на комисията/отговорния инспектор. Докладът съдържа едно от следните предложения:

а) да бъде издадено разрешение за експлоатация в специфична категория;

б) да се откаже на кандидата издаването на разрешение за експлоатация в специфична категория, когато в хода на експлоатационната инспекция се установи, че кандидатът не може да спазва установените стандарти, не удовлетворява изискванията по Регламент (ЕС) № 2019/947, регламентите по неговото изменение и допълнение и тази наредба или фактическото му състояние застрашава безопасната експлоатация на БЛС.

1.1.9 В зависимост от заключенията в доклада главният директор на ГД „ГВА” издава разрешение за експлоатация в специфична категория или отказва издаването му.

1.2 Изменение на разрешение за експлоатация в специфична категория

1.2.1 Операторът подава заявление, в което посочва исканото изменение на разрешение за експлоатация в специфична категория не по-късно от 30 работни дни преди датата на въвеждане на изменението.



1.2.2 Към заявлението операторът прилага изменените части от ръководството за експлоатация и/или оценката на експлоатационния риск (SORA), както и необходимите документи, които касаят изменението.

1.2.3 Заявлението за изменение на разрешението за експлоатация в специфична категория се разглежда по реда на т. 1.1.

1.2.4 Измененото разрешение за експлоатация в специфична категория се издава със същия номер, като се запазва срокът на неговата валидност.

Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория

Издание: SPEC 01.00 Issue 2 (Mar 2022)

	Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория Application for operational authorisation for the 'specific' category	
---	---	---

ПОПЪЛВА СЕ ОТ ГД ГВА / BG CAA USE ONLY	Разрешение № (ако има) / Authorisation No (if applicable)
№ / Reference No	BGR-OAT-xxxxx/yyyy
ДАТА / DATE	

Защита на данните: Личните данни, включени в това заявление, се обработват от ГД ГВА съгласно Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица по отношение на обработката на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент за защита на данните). Личните данни ще се обработват за целите на изпълнението, управлението и проследяването на заявлението от ГД ГВА в съответствие с член 12 от Регламент (ЕС) 2019/947 на Комисията.

Ако заявителят се нуждае от допълнителна информация относно обработката на неговите лични данни или желае да упражни правата си (например, да получи достъп до данните си или да коригира неточни или непълни данни), следва да се обърне към звеното за контакт на ГД ГВА.

Заявителят има право по всяко време да подаде жалба до националния надзорен орган по защита на данните във връзка с обработването на неговите данни.

Data protection: Personal data included in this application is processed by DG CAA pursuant to Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation). Personal data will be processed for the purposes of the performance, management and follow-up of the application by DG CAA in accordance with Article 12 of Regulation (EU) 2019/947.

If the applicant requires further information concerning the processing of their personal data or exercising their rights (e.g. to access or rectify any inaccurate or incomplete data), they should refer to the contact point of DG CAA.

The applicant has the right to make a complaint regarding the processing of their personal data at any time to the national Data Protection Supervisor Authority.

<input type="checkbox"/> Ново заявление / New application	<input type="checkbox"/> Изменение на разрешение за експлоатация BGR-OAT-xxxxx/yyyy Amendment to operational authorisation
--	--

1. Данни за оператора на БЛС /UAS operator data

1.1 Регистрационен номер на оператора на БЛС/ UAS operator registration number	
1.2 Наименование на оператора на БЛС/ UAS operator name	
1.3 Отговорен ръководител/ Name of the accountable manager	
1.4 Лице за контакт/ Operational point of contact	
Име/Name	
Телефон/Telephone	
Електронен адрес/Email	

2. Информация за експлоатацията с БЛС/Details of the UAS operation

2.1 Дата на започване/ Expected date of start of the operation	ДД.ММ.ГГГГ	2.2 Дата на приключване / Expected end date	ДД.ММ.ГГГГ
---	------------	--	------------

2.3 Планираното (ите) място(а) на експлоатация/ Intended location(s) of the operation			
2.4 Препратка към оценка на риска, изменение/ Risk assessment reference and revision		<input type="checkbox"/> SORA версия __ <input type="checkbox"/> PDRA № __ - __ <input type="checkbox"/> друго _____ SORA version PDRA # other	
2.5 Ниво на осигуряване и интегритет/ Level of assurance and integrity			
2.6 Вид на експлоатация/ Type of operation		<input type="checkbox"/> VLOS <input type="checkbox"/> BVLOS	
2.7 Превоз на опасни товари/ Transport of dangerous goods		<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Не Yes No	
2.8 Наземен риск/ Ground risk characterisation	2.8.1 Експлоатационна зона/ Operational area		
	2.8.2 Прилежаща зона/ Adjacent area		
2.9 Горна граница на експлоатационния обем/ Upper limit of the operational volume			
2.10 Обем въздушното пространство на планираната експлоатация/ Airspace volume of the intended operation		<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> G <input type="checkbox"/> U-space <input type="checkbox"/> Друго / Other, specify _____	
2.11 Ниво на остатъчен въздушен риск/ Residual air risk level	2.11.1 Експлоатационен обем/ Operational volume	<input type="checkbox"/> ARC-a <input type="checkbox"/> ARC-b <input type="checkbox"/> ARC-c <input type="checkbox"/> ARC-d	
	2.11.2 Прилежащ обем/ Adjacent volume	<input type="checkbox"/> ARC-a <input type="checkbox"/> ARC-b <input type="checkbox"/> ARC-c <input type="checkbox"/> ARC-d	
2.12 Препратка към Ръководство за експлоатация/ Operation manual reference			
2.13 Препратка към Досие за съответствие/ Compliance evidence file reference			
3. Данни за БЛС/ UAS Data			
3.1 Производител/ Manufacturer			3.2 Модел/ Model
3.3 Тип БЛС/ Type of UAS	<input type="checkbox"/> Самолет <input type="checkbox"/> Вертолет <input type="checkbox"/> Мултикоптер <input type="checkbox"/> Хибрид//VTOL <input type="checkbox"/> По-леки от въздуха/други Aeroplane Helicopter Multirotor Hybrid/VTOL Lighter than air/other		
3.4 Макс размери/ Max characteristic dimensions	_____ m	3.5 Излетна маса/ Take-off mass	_____ kg
		3.6 Макс скорост/ Maximum speed	_____ m/s (_____ kt)
3.7 Сериен номер или регистрационен номер на БВС, ако е приложимо/ Serial number or, if applicable, UA registration mark			
3.8 Номер на типов сертификат или доклад за проверка на проектирането, ако е приложимо / Type certificate (TC) or design verification report, if applicable			
3.9 Номер на Свидетелство за летателна годност, ако е приложимо / Number of the certificate of airworthiness (CofA), if applicable			

3.10 Номер на удостоверение за съответствие с нормите на авиационен шум, ако е приложимо / Number of the noise certificate, if applicable	
3.11 Мерки за намаляване влиянието от удар в земята / Mitigation of effects of ground impact	<input type="checkbox"/> Не No <input type="checkbox"/> Да, ниски Yes, low <input type="checkbox"/> Да, средни Yes, medium <input type="checkbox"/> Да, високи Yes, high
3.12 Технически изисквания за ограничаване / Technical requirements for containment	<input type="checkbox"/> Основни Basic <input type="checkbox"/> Подобрени Enhanced
4. Забележки / Remarks	

ДОКУМЕНТАЦИЯ / DOCUMENTATIONS		
1.	Декларация от кандидата, че срещу него не е поискано пред съд откриване на съдебно производство за обявяване в несъстоятелност или ликвидация и/или че не е налице открито съдебно производство за обявяване в несъстоятелност или ликвидация. <i>Declaration by the applicant that no legal action has been filed against him/her for bankruptcy or liquidation and / or that no legal proceedings for bankruptcy or liquidation have been initiated.</i>	<input type="checkbox"/>
2.	Списък на персонала и доказателства за тяхната квалификация (Приложение № 1 към заявлението) / <i>Personnel list and evidence for the their qualification (Appendix № 1 to the Application)</i>	<input type="checkbox"/>
3.	Данни за БЛС (Приложение № 2 към заявлението)/ <i>UAS Data (Appendix № 2 to the Application)</i>	<input type="checkbox"/>
4.	Декларация за съответствие с Регламент (ЕС) 2019/947 (Приложение № 3 към заявлението) / <i>Declaration of compliance with Regulation (EU) 2019/947 (Appendix № 3 to the Application)</i>	<input type="checkbox"/>
5.	Досие за съответствие / <i>Compliance evidence file</i>	<input type="checkbox"/>
6.	Оценка на експлоатационния риск, съгласно чл. 11 на Регламент (ЕС) 2019/947 (ако е приложимо) / <i>Operational risk assessment in accordance with Article 11 of Regulation (EU) 2019/947 (if applicable)</i> Предварителна оценка на риска (ако е приложимо)/ <i>Predefined risk assessment (PDRA) (if applicable)</i>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
7.	Концепция за опериране/ <i>ConOps</i>	<input type="checkbox"/>
8.	Ръководство за експлоатация (PE) (AMC1 UAS.SPEC.030(3)(e)) / <i>Operations Manual (OM) (AMC1 UAS.SPEC.030(3)(e))</i>	<input type="checkbox"/>
9.	Застрахователни договори / <i>Insurance contract</i>	<input type="checkbox"/>
10.	План за действия при аварийни ситуации (ERP), ако не е включен в документацията по т. 8 (ако е приложимо) <i>Emergency Response Plan (ERP), if not included in documentations in point 8 (if applicable)</i>	<input type="checkbox"/>
11.	Документ за платена държавна такса <i>Fee document</i>	<input type="checkbox"/>

Декларация на заявителя / Declaration of compliance	
	Аз, долуподписаният, декларирам, че / <i>I, the undersigned, hereby declare that</i>

1.	<p>При операцията с БЛС ще се спазват / <i>the UAS operation will comply with:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички приложими правила на Съюза и национални правила, свързани с неприкосновеността на личния живот, защитата на данните, отговорността, застраховането, сигурността и опазването на околната среда / <i>any applicable Union and national rules related to privacy, data protection, liability, insurance, security and environmental protection;</i> - Приложимото изискване на Регламент (ЕС) 2019/947; и / <i>the applicable requirement of Regulation (EU) 2019/947; and</i> - Ограниченията и условията, определени в разрешението, предоставено от ГД ГВА / <i>the limitations and conditions defined in the authorisation provided by DG CAA of Republic of Bulgaria.</i> <p>Освен това декларирам, че свързаното застрахователно покритие, ако е приложимо, ще бъде в сила към началната дата на експлоатацията с БЛС. / <i>Moreover, I declare that the related insurance coverage, if applicable, will be in place at the start date of the UAS operation.</i></p>		
2.	<p>Цялата информация в това заявление и приложенията към него е пълна и вярна. / <i>To the best of my knowledge the particulars entered on this application and enclosed documents are accurate.</i></p>		
3.	<p>Известно ми е, че при предоставяне на невярна информация нося наказателна отговорност по чл. 313 от НК. / <i>I am aware that providing false information is liable to Art. 313 of the Criminal Code.</i></p>		
4.	<p>Съгласно Закона за защита на личните данни съм съгласен, личните ми данни да бъдат използвани от служителите на ГД ГВА при изпълнение на служебните си задължения. / <i>According to the Personal Data Protection Act, I agree that my personal data might be used by the employees of the CAA DG in the process of performing their official duties.</i></p>		
5.	<p>Цялата документация е проверена и е изготвена в съответствие с приложимите изисквания. / <i>All the documentation has been verified and found to comply with the applicable requirements.</i></p>		
Дата/Date	дд.мм.гггг	Подпис и печат / Signature and stamp	X <hr style="border: 1px solid black;"/>

Инструкции за попълване на заявлението

Ако заявлението се отнася до изменение на съществуващо разрешение за експлоатация, посочете номера на разрешението за експлоатация и попълнете в червено полетата, които са изменени в сравнение с последното разрешение за експлоатация.

1.1 Регистрационен номер на оператора на БЛС в съответствие с член 14 от Регламента за БЛС.

1.2 Име на оператора на БЛС, декларирано по време на процеса на регистрация.

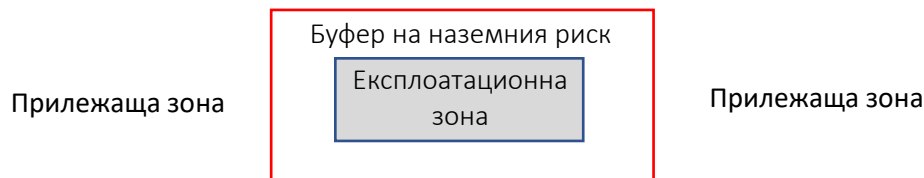
1.3 Име на отговорния ръководител или името на оператора на БЛС в случай на физическо лице.

1.4 Данни за контакт с лицето, отговорно за операцията, за да отговори на евентуални оперативни въпроси, повдигнати от ГД ГВА.

2.1 Дата, на която операторът на БЛС очаква да започне операцията.

2.2 Дата, на която операторът на БЛС очаква да прекрати операцията. Операторът на БЛС може да поиска неограничена продължителност; в този случай посочете „Безсрочен“.

2.3 Места, където операторът на БЛС има намерение да извърши операцията с БЛС. Определянето на местоположението(ата) трябва да съдържа пълния експлоатационен обем и буфера за земен риск (червената линия на фигура 1). В зависимост от първоначалния наземен и въздушен риск и от прилагането на смекчаващи мерки, местоположението(та) могат да бъдат „общи“ или „конкретни“ (виж GM2 UAS.SPEC.030(2)).



Фигура 1 — Експлоатационна зона и буфер на наземния риск

2.4 Изберете една от трите опции. Ако се използва SORA, посочете изменението. В случай че се използва PDRA, посочете номера и нейното изменение. В случай, че се използва методология за оценка на риска, различна от SORA, посочете нейната референция. В този последен случай операторът на БЛС трябва да докаже, че методологията е в съответствие с член 11 от Регламента за БЛС.

2.5 Ако използваната методология за риск е SORA, посочете окончателното ниво SAIL на операцията, в противен случай еквивалентната информация, предоставена от използваната методология за оценка на риска.

2.6 Изберете една от двете опции

2.7 Изберете една от седемте опции

2.8 Характеризирайте наземния риск (напр. плътност на населението, над което се лети, изразено в души на km^2 , ако е налично, или контролирана наземна площ, слабо населена зона, населена зона, събирания на хора) за оперативната и прилежащата зона.

2.9 Въведете максималната полетна височина, изразена в метри и футове в скоби, за експлоатационния обем (добавя се буферът за въздушен риск, ако е приложимо), като се използва референтната стойност над земната повърхност (AGL), изразена в метри, когато горната граница е под 150 m (492ft), или се използва референтната стойност на морското ниво (MSL), когато горната граница е над 150 m (492 ft).

2.10 Изберете една или повече от деветте опции. Изберете „Други“, в случай че нито едно от предходните не се прилага (напр. военни зони).

2.11 Изберете една от четирите опции.

2.12 Посочете идентификационния номер и номера на ревизията на РЕ. Този документ трябва да бъде приложен към заявлението.

2.13 Посочете идентификационния номер и номера на ревизията на Досието за съответствие. Този документ трябва да бъде приложен към заявлението.

3.1 Име на производителя на БЛС.

3.2 Модел на БЛС, дефиниран от производителя.

3.3 Изберете една от петте опции.

3.4 Посочете максималните размери на БВС в метри (напр., за самолети: дължината на размаха на крилата; за вертолетите: диаметърът на винта; за мултикоптери: максималното разстояние между върховете на два противоположни винта), използвани при оценката на риска за идентифициране на наземния риск.

3.5 Посочете максималната стойност, изразена в kg, на излетната маса на БВС (ТОМ), при която операцията може да бъде разрешена. Всички полети трябва да се изпълняват, като не се превишава тази ТОМ. ТОМ (take off mass) може да е различна от МТОМ (обаче, не по -висока от), определена от производителя на БЛС.

3.6 Максимална крейсерска въздушна скорост, изразена в m/s и kt в скоби, определена в инструкциите на производителя.

3.7 Уникален сериен номер (SN) на БВС, определен от производителя в съответствие със стандарт ANSI/СТА-2063-A-2019, *Сериен номер на малки безпилотни летателни системи, 2019*, или регистрационен знак на БВС, ако БВС е регистрирано. В случай на частно построена БЛС или БЛС без уникален сериен номер, впишете уникалния сериен номер на системата за отдалечена идентификация.

3.8 Номер на типов сертификат, издаден от EASA, или номер на доклада за проверка на проектирането на БЛС, издаден от EASA, ако е приложимо.

3.9 Ако се изисква от ГД ГВА БЛС с EASA типов сертификат, БЛС трябва да притежава удостоверение за летателна годност (CofA).

3.10 Ако се изисква от ГД ГВА БЛС с EASA типов сертификат, БЛС трябва да има удостоверение за съответствие с нормите на авиационен шум.

3.11 Изберете една от четирите опции.

3.12 Изберете една от двете опции.

4 Поле за свободен текст за добавяне на всякакви забележки.

Забележка 1: Раздел 3 може да включва повече от една БЛС. В този случай трябва да бъде попълнена с данните за всички БЛС, предназначени за експлоатация. Ако е необходимо, полетата могат да бъдат дублирани.

Забележка 2: Подписът и печатът могат да бъдат предоставени в електронен вид.

Приложение № 1 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория

Издание: SPEC 01.01 Issue 2 (Mar 2022)

Приложение/Appendix № 1 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория/Application for operational authorisation

ПОПЪЛВА СЕ ОТ ГД ГВА / BG CAA USE ONLY		Разрешение № (ако има) / Authorisation No (if applicable)	
№ / Reference No			
Дата / Date			

I		Обща информация / General information	
1.	Име на оператора на БЛС / UAS Operator		
2.	Регистрационен номер на оператора на БЛС / UAS operator registration number		

II		Списък на персонала / Personnel list		
№	Име, презиме, фамилия / Name, middle name, surname	Длъжност /Position	Идентификационен номер на пилот (ако е приложимо) / Remote Pilot Identifier (if applicable)	Описание на приложените документи, доказващи квалификацията/ Description of the attached documents proving the qualification
1.				
2.				
...				

Забележка: Добавете редове, ако е необходимо./ *Note: Add rows if needed.*

III		Декларация на заявителя / Applicant's declaration	
Декларирам, че цялата информация в тази форма е пълна и вярна. / <i>I hereby declare, to the best of my knowledge the particulars entered on this form are accurate.</i>			
Подпис на Отговорен Ръководител / Accountable Manager's Signature			Дата / Date:

Приложение № 2 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория

Издание: SPEC 01.02 Issue 1 (Dec 2020)

Приложение/Appendix № 2 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория/Application for operational authorisation

Данни за БЛС/UAS data					
Производител/ Manufacturer		Модел/ Model			
Типов сертификат (ако се изисква) / Type certificate (if required)					
Сериен номер или регистрационен номер на БВС, (ако е приложимо)/Serial number or UA registration mark (if applicable)					
Свидетелство за летателна годност (ако се изисква) / Certificate of airworthiness (CofA) (if required)					
Удостоверение за съответствие с нормите на авиационен шум / Noise certificate (if required)					
Конфигурация/ Configuration:		<input type="checkbox"/> Самолет <input type="checkbox"/> Вертолет <input type="checkbox"/> Мултикоптер <input type="checkbox"/> Хибрид//VTOL <input type="checkbox"/> По-леки от въздуха/други Aeroplane Helicopter Multirotor Hybrid/VTOL Lighter than air/other			
Макс излетна маса/MTOM		Макс скорост/ Maximum airspeed		Макс размери/Maximum characteristic dimensions	
Колесник LANDING GEAR			<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Не yes no		
Тип Type			<input type="checkbox"/> Фиксиран <input type="checkbox"/> Прибераем <input type="checkbox"/> Друго Fixed Retractable Other		
Характеристики Characteristics			<input type="checkbox"/> Колела <input type="checkbox"/> Ски <input type="checkbox"/> Крака <input type="checkbox"/> Друго Wheels Skids Legs Other		
ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗА РАЗПОЗНАВАНЕ / CONSPICUITY CHARACTERISTICS (2)					
Боя / Paint (1):					
Светлини / Lights (2)		<input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no		Яркост / Intensity:	
Светлини за видимост на БВС / Aircraft visibility lights:					
Светлини за управление (режим на полет или индикатори за предупреждение и др.) / Control lights (flight mode or alert indicators, etc.):					
ЗАДВИЖВАНЕ / PROPULSION (3)					
<input type="checkbox"/> Електрическо <input type="checkbox"/> ДВГ <input type="checkbox"/> Хибрид <input type="checkbox"/> Друго Electrical Combustion Hybrid Other					
Описание / Description:					
Забележка: Кратко описание (например възвратно-постъпателни системи, съосни системи в случай на мултиротори, комбинирани системи и др.) Note: Provide a brief description (for example, push/pull systems, coaxial systems in the case of multirotors, combined systems, etc.).					
СИСТЕМИ / SYSTEMS					
<input type="checkbox"/> Витла <input type="checkbox"/> Турбини <input type="checkbox"/> Друго Propellers Turbines Other					
Описание / Description:					
Система за управление и / или позициониране / Control and/or positioning system (4)					
КОНТРОЛЕР ЗА УПРАВЛЕНИЕ / FLIGHT CONTROLLER (5)					
Производител / Manufacturer:			Модел / Model:		

Описание / Description:	
СИСТЕМА ЗА ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПОЛЕТА / FLIGHT TERMINATION SYSTEM (6)	
Описание / Description:	
ПОЛЕТНИ РЕЖИМИ / FLIGHT MODES (7)	
Описание / Description:	
ПУЛТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ОТ ЗЕМЯТА / GROUND CONTROL STATION (8)	
Предавател / Radio emitter:	
Производител / Manufacturer:	Модел / Model:
Мобилно/компютърно приложение / Mobile/computer application:	
Производител / Manufacturer:	Модел / Model:
Друго / Other:	
Производител / Manufacturer:	Модел / Model:
ВРЪЗКА ЗА УПРАВЛЕНИЕ / CONTROL COMMUNICATION LINK	
Описание (честота) / Description (frequency):	
ВРЪЗКА ЗА ПРЕДАВАНЕ НА ТЕЛЕМЕТРИЯ / TELEMETRY COMMUNICATION LINK	<input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
Описание (честота) / Description (frequency):	
ВРЪЗКА ЗА ПРЕДАВАНЕ НА ВИДЕО (FPV) / VIDEO SYSTEM COMMUNICATION LINK (FPV)	<input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
Описание (честота) / Description (frequency):	
ВРЪЗКА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ТОВАРА / PAYLOAD COMMUNICATION LINK	<input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
Описание (честота) / Description (frequency):	
ПОЛЕЗЕН ТОВАР PAYLOAD (9)	<input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
ВИД / TYPE	
<input type="checkbox"/> Фиксиран <input type="checkbox"/> Взаимозаменяем Fixed Interchangeable	
Описание / Description:	
ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ / OPERATION LIMITS (10)	
Максимална височина / Maximum operating height:	
Максимална скорост / Max airspeed:	
Метеорологични условия / Weather conditions:	
СИСТЕМИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ/ БЕЗОПАСНИ МРЕЖИ И ОРИЕНТИРАНЕ / SAFETY SYSTEMS/SAFETY NETS AND AWARENESS (11)	
ОТКРИВАМ И ИЗБЯГВАМ /DETECT AND AVOID <input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no	
Описание / Description:	
ГЕОПРОСТРАНСТВЕНО ОРИЕНТИРАНЕ / GEO-FENCING OR GEO-CAGING <input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no	
Описание / Description:	
ТРАНСПОНДЕР / TRANSPONDER <input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no	
Описание / Description:	
СИСТЕМИ ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ ЕНЕРГИЯТА ОТ УДАР / SYSTEMS FOR LIMITING IMPACT ENERGY	
<input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no	
Описание / Description:	

(1) БОЯ

Опишете всички изрисувани елементи, които са видими (маркировка) и значими (цвят, форма и т.н.).

(2) СВЕТЛИНИ

Опишете светлините, включително техните цветове и местоположение.

(3) ЗАДВИЖВАНЕ

Отбележете типа на използваното задвижване, като посочите (в предвиденото място) производителя и модела и подробно посочите съответната информация като броя на електродвигателите / двигателите, конфигурацията и др. При необходимост могат да бъдат приложени проектни схеми на силовата установка.

(4) СИСТЕМА ЗА КОНТРОЛ И / ИЛИ ПОЗИЦИОНИРАНЕ

Като обща инструкция за този раздел, в допълнение към описанието и информацията, счестени за необходими за дефиниране на тези системи, предоставете всякакво сертифициране и оценка за системите, като тези, свързани с електромагнитната съвместимост или всяка друга европейска директива, приложима за оборудването, инсталирано на БЛС, за разглеждане по време на оценка на риска, разработена съгласно SORA или друга методология за оценка и разрешаване на операции.

(5) КОНТРОЛЕР ЗА ПОЛЕТ

Посочете производителя и модела на полетния контролер. Опишете съответните аспекти, засягащи безопасността на полетите.

(6) СИСТЕМА ЗА ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПОЛЕТА

Опишете и включете техническите характеристики на системата, нейните режими на работа, активиране на системата и всякакво сертифициране и оценка за компонентите, както и доказателство за нейната електромагнитна съвместимост за разглеждане по време на SORA или всяка друга методология, която се прилага за оценка и разрешаване операции.

(7) ПИЛОТНИ РЕЖИМИ

Опишете полетните режими (т.е. ръчен, изкуствена стабилност с контролер, автоматичен, автономен). За всеки полетен режим опишете променливата, която контролира БЛС: увеличаване на позицията, регулиране на скоростта, регулиране на положението, тип регулиране на височината (кой сензор се използва за тази цел) и т.н.

(8) ПУЛТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ОТ ЗЕМЯТА

За „криптирани“ връзки опишете използваната система за криптиране, ако има такава.

(9) ПОЛЕЗЕН ТОВАР

Опишете всяка от различните конфигурации на полезния товар, които влияят на мисията или които, без да я променят, влияят върху масата и центровката, електрическият заряд или динамиката на полета. Включете всички съотносими технически подробности. Ако е необходимо, можете да използвате други документи, които предоставят посочените подробности.

(10) ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ

Опишете в този раздел максималната работна височина, максималната въздушна скорост (включително V_{max} изкачване, V_{max} снижение и V_{max} хоризонтален полет) и, в допълнение, метеорологичните условия, при които БЛС може да оперира (напр. дъжд, максимален вятър и др.)

(11) СИСТЕМИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ/ БЕЗОПАСНИ МРЕЖИ И ОРИЕНТИРАНЕ

Опишете системите или оборудването, инсталирани на въздухоплавателното средство за намаляване на потенциалните рискове за оперативна безопасност, независимо дали са включени в бланката или не.

Приложение № 3 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория

Издание: SPEC 01.03 Issue 3 (Mar 2022)

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“, където 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 документацията 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 <input type="checkbox"/>		Изменение <input type="checkbox"/>
№	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			
1.	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			
2.	Чл. 5 (1)	Операторът на БЛС е длъжен да получи разрешение за експлоатация съгласно чл. 12.			
3.	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			
4.	Чл. 7 (2)	Експлоатацията на БЛС в специфична категория отговаря на експлоатационните ограничения, посочени в разрешението за експлоатация, предвидено в чл. 12.			
5.	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			
6.		<p>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:</p> <p>а) способност да прилагат експлоатационни процедури (нормални, при извънредни ситуации и при аварийни ситуации, планиране на полета, предполетни и следполетни проверки);</p> <p>б) способност за управление на аеронавигационните комуникации;</p> <p>в) управление на траекторията на полета и автоматиката на безпилотното въздухоплавателно средство;</p> <p>г) лидерство, работа в екип и самоуправление;</p> <p>д) решаване на проблеми и вземане на решения;</p> <p>е) ситуационна осведоменост;</p> <p>ж) управление на работното натоварване;</p> <p>з) координиране или предаване, в зависимост от случая.</p>			
	Член 9	Минимална възраст на дистанционно управляващите пилоти			
7.	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			
8.		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		
9.		<p>1. В оценката на експлоатационния риск:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>2. Описанието на експлоатацията на БЛС включва най-малко следното:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) естеството на изпълняваните дейности; б) експлоатационната среда и географската територия за планираната експлоатация, по-специално населението, над което се прелита, орографските условия, типове 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. <p>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.</p> <p>4. Установяването на рисковете включва определянето на всичко изброено по-долу:</p>		

		<p>а) несмекчения наземен риск на експлоатацията, като се взема предвид типът експлоатация и условията, при които тя се изпълнява, включително най-малко следните критерии:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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; <p>б) несмекчения експлоатационен риск във въздуха, като се взема предвид всичко изброено по-долу:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> - височината на експлоатацията, - контролирано или неконтролирано въздушно пространство, - летищна или извънлетищна среда, - въздушно пространство над градска или извънградска среда, - отдалеченост от друг трафик. <p>5. При определяне на възможните мерки за смекчаване на риска, необходими за постигане на предложеното целево равнище на безопасност, се вземат предвид следните възможности:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) мерки за ограничаване на хората на земята; б) стратегически експлоатационни ограничения на БЛС, по-специално: <ul style="list-style-type: none"> i) ограничаване на географския обхват на мястото, където се осъществява експлоатацията; ii) ограничаване на продължителността или насрочване на времеви 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: 		
--	--	--	--	--

		<p>i) наличието на средства за намаляване на рисковете от сблъсък;</p> <p>ii) наличието на системи, ограничаващи силата при сблъсък или чупливостта на безпилотното въздухоплавателно средство;</p> <p>iii) проектирането на БЛС според признати стандарти и с надеждно проектиране.</p> <p>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.</p>			
10.	AMC1 Article 11	SORA (Виж образец на SORA)			
11.	AMC2, 3, 4, 5, 6 Article 11	PDRAs			
	Член 14	Регистрация на оператори на БЛС и сертифицирани БЛС			
12.	Чл. 14 (5)	Операторите на БЛС се регистрират.			
13.	GM1 Article 14(1)	<p>Registration of UAS operators and ‘certified’ UAS</p> <p>ACCURACY OF THE REGISTRATION SYSTEMS</p> <p>UAS operators, when registering themselves or their certified UAS, are required to provide accurate information and update the registration data when it changes.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a UAS operator address, email address, and telephone number; and - the validity of the insurance policy for the UAS. <p>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.</p> <p>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.</p>			
14.	Чл. 14 (6)	Оператор на БЛС не може да бъде регистриран в повече от една държава членка едновременно.			
15.	Чл. 14 (6)	Държавата членка издава уникален цифров регистрационен номер за операторите на БЛС, който дава възможност за индивидуалното им идентифициране.			
16.	GM1 to AMC1 Article 14(6)	<p>UAS OPERATOR REGISTRATION NUMBER</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ‘FIN’ is the ISO 3166 Alpha-3 code of Finland; 			

		<p>- '87astrdge12k' is an example of the twelve (12) alphanumeric, as defined in point (a)(2) of AMC1 Article 14(6); and</p> <p>- '8' is the checksum, i.e. the result of the application of the Luhn-mod-36 algorithm to the fifteen (15) alphanumeric that result from the concatenation of the twelve (12) alphanumeric of the UAS operator registration number and the three (3) randomly generated alphanumeric ('secret digits', as defined in point (b) of AMC1 Article 14(6)): '87astrdge12kxyz'.</p> <p>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:</p> <p>- 'FIN87astrdge12k8' is the UAS operator registration number; and</p> <p>- 'xyz' is an example of the three (3) randomly generated 'secret digits'.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>			
17.	Чл. 14 (8)	Операторите на БЛС поставят своя регистрационен знак върху всяко безпилотно въздухоплавателно средство.			
18.	AMC1 Article 14(8)	<p>DISPLAY OF REGISTRATION INFORMATION</p> <p>(a) If the UAS operator owns the UAS or uses a UAS that is owned by a third party, it should (1) register itself;</p> <p>(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</p> <p>(3) upload the full string, which consists of the UAS operator registration number and the three (3) randomly generated alphanumeric, into the electronic identification system, if available.</p> <p>(b) A QR code (quick response code) may be used.</p> <p>(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.</p>			
	Член 19	Информация относно безопасността			
19.	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.			
20.	GM1 Article 19(2)	<p>OCCURRENCE REPORT</p> <p>According to Regulation (EU) No 376/2014, occurrences shall be reported when they refer</p>			

		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			
21.		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			
22.	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 регистрацията			
23.	UAS.SPEC.030(2)	Операторът на БЛС подава заявление за актуализирано разрешение за експлоатация, ако има значителни промени в експлоатацията или в смекчавашите мерки, изброени в разрешението за експлоатация.			
24.	AMC2 UAS.SPEC.030(2)	AMC2 UAS.SPEC.030(2) Application for an operational authorisation SIGNIFICANT 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).			
25.	GM2 UAS.SPEC.030(2)	Application for an operational authorisation 'GENERIC' VERSUS 'PRECISE' OPERATIONAL AUTHORISATION			
26.	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			

		<p>физическо лице;</p> <p>в) оценката на експлоатационния риск;</p> <p>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;</p> <p>д) ръководство за експлоатация, когато се изисква според риска и сложността на експлоатацията;</p> <p>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.</p>			
27.	AMC1 UAS.SPEC.030(3)(e)	<p>Application for an operational authorisation OPERATIONS MANUAL – TEMPLATE</p> <p>Виж: Образец на Ръководство за експлоатация</p>			
28.	GM1 UAS.SPEC.030(3)(e)	<p>Application for an operational authorisation OPERATIONS MANUAL – TEMPLATE</p> <p>Виж: Образец на Ръководство за експлоатация</p>			
29.	AMC2 UAS.SPEC.030(3)(e)	<p>OPERATIONAL PROCEDURES WITH ‘MEDIUM’ AND ‘HIGH’ LEVEL OF ROBUSTNESS</p> <p>1. Scope of this AMC</p> <p>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:</p> <p>(a) OSO #08: <i>Technical issue with the UAS</i> — Operational procedures are defined, validated and adhered to;</p> <p>(b) OSO #11: <i>Deterioration of the external systems that support the UAS operations</i> — Procedures are in place to handle the deterioration of the external systems that support the UAS operations;</p> <p>(c) OSO #14: <i>Human error</i> — Operational procedures are defined, validated and adhered to; and</p> <p>(d) OSO #21: <i>Adverse operating conditions</i> — Operational procedures are defined, validated and adhered to.</p> <p>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.</p> <p>2. Criteria for the level of integrity</p> <p><u>2.1. Criterion #1: Procedure definition</u></p> <p>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.</p> <p>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</p>			

	<p>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.</p> <p><u>2.2. Criterion #2: Procedure complexity</u></p> <p>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.</p> <p>2.2.2. Procedures should be validated in accordance with point 3.5.</p> <p><u>2.3. Criterion #3: Consideration of potential human error</u></p> <p>Operational procedures should be developed to minimise human errors:</p> <p>(a) each of the tasks and the complete sequence of the tasks of a procedure should be intuitive, unambiguous, and clearly defined;</p> <p>(b) the tasks should be clearly assigned to the relevant roles and persons, ensuring a balanced workload (see point 2.2); and</p> <p>(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.</p> <p>3. Criteria for the level of assurance</p> <p>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.</p> <p>3.2. The validation process should include the following:</p> <p>(a) a review of the completeness of the procedures to ensure that:</p> <p>(1) all elements that are indicated in points 2.1.1 and 2.1.2 have been addressed; and</p> <p>(2) all relevant references have been considered, including but not limited to:</p> <p>(i) the applicable regulations;</p> <p>(ii) the requirements from the competent authority and/or other relevant authorities or entities;</p> <p>(iii) the local requirements and conditions;</p> <p>(iv) the available recommended practices for the intended type of UAS operations;</p> <p>(v) the instructions from the UAS manufacturer and of any other UAS equipment manufacturer, if applicable;</p> <p>(vi) the instructions and requirements from externally provided services that support the UAS operations, if applicable;</p> <p>(vii) the results from previous experience, including tests and/or simulations as those indicated in point (c) and (d); and</p>			
--	--	--	--	--

	<p>(viii) consensus-based voluntary industry standards;</p> <p>(b) an expert judgement to assess the adequacy of the procedures based on:</p> <ol style="list-style-type: none"> (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; <p>(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;</p> <p>(d) a proof of the adequacy of the contingency and emergency procedures through:</p> <ol style="list-style-type: none"> (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; <p>(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;</p> <p>(f) a record of proof of the adequacy of the procedures, including at least:</p> <ol style="list-style-type: none"> (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; <p>(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.</p> <p>3.3. The following conditions apply to the dedicated flight tests that are indicated in point 3.2(d)(1):</p> <ol style="list-style-type: none"> (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 			
--	---	--	--	--

		<p>procedures;</p> <p>(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;</p> <p>(e) the UAS operator should conduct as many flight tests as agreed with the competent authority to prove the adequacy of the proposed procedures;</p> <p>(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</p> <p>(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.</p> <p>3.4. To ensure that the integrity criterion of point 2.2 is met, the complexity of the procedures should be validated.</p> <p>3.4.1. This validation should include:</p> <p>(a) an expert judgement, as indicated in point 3.3(b); and</p> <p>(b) a proof of the adequacy of the procedures, as indicated in point 3.3(c) and (d).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Виж Figure 1 — Bedford Workload Scale adapted to operational procedures for UAS operations в AMC</p>		
30.	<p>AMC3 UAS.SPEC.030(3)(e)</p>	<p>Виж съответното AMC за детайлните изисквания Application for an operational authorisation EMERGENCY RESPONSE PLAN (ERP) WITH 'MEDIUM' AND 'HIGH' LEVEL OF ROBUSTNESS</p>		

		<p>1. Scope of this AMC 2. Purpose of the ERP 3. Effectiveness of the ERP 4. Emergency situations, response activation, procedures, and checklists 5. Roles, responsibilities, and key points of contact 6. Emergency response means 7. ERP validation 8. ERP training.</p>			
	UAS.SPEC.040	Издаване на разрешение за експлоатация			
31.	UAS.SPEC.040(1)	<p>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.</p>			
32.	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			
33.	UAS.SPEC.050(1)	Операторът на БЛС спазва всички изброени по-долу условия:			
34.	UAS.SPEC.050(1)(a)	въвежда процедури и ограничения, адаптирани според типа на планираната експлоатация и свързания риск, включително:			
35.	UAS.SPEC.050(1)(a)(i)	експлоатационни процедури за гарантиране на безопасността на експлоатацията;			
36.	UAS.SPEC.050(1)(a)(ii)	процедури за гарантиране, че при планираната експлоатация се спазват изискванията за сигурност, приложими към зоната на експлоатация;			
37.	UAS.SPEC.050(1)(a)(iii)	мерки за защита от актове на незаконна намеса и неразрешен достъп;			
38.	UAS.SPEC.050(1)(a)(iv)	процедури за гарантиране, че при всички видове експлоатация се спазва Регламент (ЕС) 2016/679 (GDPR)			
39.	GM1 UAS.SPEC.050(1)(a)(iv)	<p>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 data The 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</p>			

		processing of personal data and on the free movement of such data.			
40.	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			
41.	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.			
42.	AMC1 UAS.SPEC.050(1)(a)	Operational Procedures The 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.			
43.	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);			
44.	GM1 UAS.SPEC.050(1)(b)	Level of autonomy and guidelines for human-autonomy interaction The 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.			
45.	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;			
46.	UAS.SPEC.050(1)(d)	гарантира, че преди да започнат експлоатацията дистанционно управляващите пилоти отговарят на всички изброени по-долу условия:			
47.	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			
48.	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;			
49.	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;			
50.	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);			
51.	UAS.SPEC.050(1)(d)(vi)	vi) получили са актуализирана информация за планираната експлоатация относно географските зони, определени в съответствие с член 15;			
52.	AMC1 UAS.SPEC.050(1)(d) and UAS.SPEC.050(1)(e)	<p>Виж съответното AMC за детайлните изисквания</p> <p>THEORETICAL KNOWLEDGE SUBJECTS FOR THE TRAINING OF THE REMOTE PILOT AND ALL PERSONNEL IN CHARGE OF DUTIES ESSENTIAL TO THE UAS OPERATION TRAINING FOR IN THE ‘SPECIFIC’ CATEGORY</p> <p>a) 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.</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>			

		<p>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.</p> <p>(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: c) 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.</p>			
53.	<p>AMC2 UAS.SPEC.050(1)(d) and UAS.SPEC.050(1)(e)</p>	<p>PRACTICAL-SKILLS TRAINING FOR THE REMOTE PILOT AND ALL PERSONNEL IN CHARGE OF DUTIES ESSENTIAL TO THE UAS OPERATION IN THE ‘SPECIFIC’ CATEGORY</p> <p>a) 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.</p> <p>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</p>			

		<p>protocol to communicate with the ATC and obtain clearance and instructions, if necessary;</p> <p>(iii) confirm that all necessary documents for the intended UAS operation are on-site;</p> <p>(iv) brief all participants on the planned UAS operation;</p> <p>(v) perform visual airspace scanning; and</p> <p>(vi) if AOs are employed, place them appropriately and brief them on the deconfliction scheme that includes phraseology.</p> <p>2) Preparation for the flight:</p> <p>(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</p> <p>(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.</p> <p>3) Flight under abnormal conditions:</p> <p>(i) manage a partial or a complete power shortage of the UA propulsion system, while ensuring the safety of third parties on the ground;</p> <p>(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</p> <p>(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.</p> <p>4) In general, emphasis should be placed on the following:</p> <p>(i) normal, contingency, and emergency procedures;</p> <p>(ii) skill tests combined with periodic proficiency checks;</p> <p>(iii) operational experience (with on-the-job training counting towards proficiency);</p> <p>(iv) pre-flight and post-flight procedures and documentation;</p> <p>(v) recurrent training (UAS / flight training device (FTD)); and</p> <p>(vi) remote pilot incapacitation.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>d) Initial and recurrent training</p> <p>(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.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>(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.</p> <p>Виж таблица 1 в AMC за подробна информация относно задълбочеността на обучението.</p> <p>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</p>		
54.	<p>AMC3 UAS.SPEC.050(1)(d)</p>	<p>UAS OPERATION-SPECIFIC ENDORSEMENT MODULES</p> <p>Depending 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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’.</p> <p>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.</p> <p>Relevant UAS operation-specific endorsement modules should be reflected in the documentation of the remote pilot’s competencies.</p> <p>The following UAS operation-specific endorsement modules and the areas to be covered</p>		

		<p>are recommended:</p> <p>(a) night operations;</p> <p>(b) overflight (flight over known populated areas or over assemblies of people);</p> <p>(c) BVLOS operations;</p> <p>(d) low-altitude (below 500 ft) operations;</p> <p>(e) flights in non-segregated airspace;</p> <p>(f) transport and/or dropping of cargo;</p> <p>(g) transport of dangerous goods;</p> <p>(h) operations with multiple UASs and swarms;</p> <p>(i) UA launch and recovery using special equipment;</p> <p>(j) flying over mountainous terrain.</p> <p>Виж АМС за подробна информация относно на обучението за различните модули</p>			
55.	GM1 UAS.SPEC.050(1)(d)(iii)	<p>COORDINATION OF THE UAS OPERATOR WITH THE DESIGNATED ENTITY(IES)</p> <p>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.</p>			
56.	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:			
57.	UAS.SPEC.050(1)(e)(i)	i) преминал е обучението на работното място, разработено от оператора;			
58.	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);			
59.	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;			
60.	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;			
61.	UAS.SPEC.050(1)(g)	ж) съхранява и поддържа актуален регистър за:			
62.	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;			

63.	UAS.SPEC.050(1)(g)(i)(ii)	ii) дейностите по техническо обслужване на БЛС за период от най-малко 3 години;			
64.	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;			
65.	AMC1 UAS.SPEC.050(1)(g)	<p>Logging Of Flight Activities And Record-Keeping</p> <p>(a) An acceptable means to log and record the flight activities is to use a logbook, which may be electronic.</p> <p>(b) The information to be recorded should be indicated in the declaration or in the operational authorisation, which may include the following:</p> <p>(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.</p> <p>(2) the date, time, and location of the take-off and landing;</p> <p>(3) the duration of each flight;</p> <p>(4) the total number of flight hours/cycles;</p> <p>(5) in the case of a remotely piloted operation, the name of the remote pilot responsible for the flight;</p> <p>(6) the activity performed (add the reference to the STS or the authorisation number, as applicable);</p> <p>(7) any significant incident or accident¹ that occurred during the operation;</p> <p>(8) a completed pre-flight inspection;</p> <p>(9) any defects and rectifications;</p> <p>(10) any repairs and changes to the UAS configuration; and</p> <p>(11) the information required to comply with UAS.SPEC.100.</p> <p>(c) Records should be stored for 2 years in a manner that ensures their protection from unauthorised access, damage, alteration, and theft.</p> <p>(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.</p>			
66.	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;			
67.	UAS.SPEC.050(1)(j)	и) поддържа БЛС в подходящо състояние за безопасна експлоатация, като:			
68.	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			
69.	UAS.SPEC.050(1)(j)(ii)	ii) спазва точка UAS.SPEC.100, ако се изисква;			

70.	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.			
71.	UAS.SPEC.050(1)(k)	й) създава и поддържа актуален списък на определените дистанционно управляващи пилоти за всеки полет;			
72.	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			
73.	UAS.SPEC.050(1)(m)	л) гарантира, че всяко безпилотно въздухоплавателно средство е оборудвано с:			
74.	UAS.SPEC.050(1)(m)(i)	i) поне една зелена мигаща светлина, за да бъде видимо през нощта; и			
75.	UAS.SPEC.050(1)(m)(ii)	ii) активна и актуализирана система за идентификация от разстояние.			
	UAS.SPEC.060	Отговорности на дистанционно управляващия пилот			
76.	UAS.SPEC.060(1)	Дистанционно управляващият пилот:			
77.	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;			
78.	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;			
79.	UAS.SPEC.060(1)(c)	в) е запознат с инструкциите, дадени от производителя на БЛС			
80.	UAS.SPEC.060(2)	Преди започване на експлоатацията на БЛС дистанционно управляващият пилот спазва всички изброени по-долу условия:			
81.	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;			
82.	UAS.SPEC.060(2)(b)	б) гарантира, че експлоатационната среда е съвместима с разрешените ограничения и условия;			
83.	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.			
84.	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;			
85.	AMC1 UAS.SPEC.060(2)(c)	The UAS is in a safe condition to complete the intended flight The 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.			
86.	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.			
87.	UAS.SPEC.060(3)	3) По време на полета дистанционно управляващият пилот:			
88.	UAS.SPEC.060(3)(a)	а) спазва разрешените ограничения и условия;			
89.	UAS.SPEC.060(3)(b)	б) избягва всякакъв риск от сблъсък с пилотираны въздухоплавателни средства и прекъсва полета, ако продължаването му може да носи риск за други въздухоплавателни средства, хора, животни, околната среда или имущество;			
90.	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;			
91.	UAS.SPEC.060(3)(d)	г) спазва процедурите на оператора;			
92.	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			
93.		Разрешението за експлоатация не може да се прехвърля.			
	UAS.SPEC.080	Срок и валидност на разрешението за експлоатация			

94.	UAS.SPEC.080(1)	1) Компетентният орган посочва срока на разрешението за експлоатацията в самото разрешение.			
95.	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.			
96.	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			
97.		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			
98.	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.			
99.	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.			
100.	GM1 UAS.SPEC.100	GENERAL For 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

Име (отговорен ръководител):

Подпис:

Дата:

Проверено от ГД"ГВА"

Име (инспектор):

Подпис:

Дата:

Приложение № 4.1 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория

Издание: SPEC 01.04.01 Issue 1.1 (Mar 2022)

Идентификация на
документа / File identification

Номера на ревизията /
Revision number

Приложение/Appendix № 4.1 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория/Application for operational authorisation

Инструкции за попълване

Досие за съответствие с оценката на експлоатационния риск (SORA V2.0) се състои от три части: стратегически мерки за смекчаване на наземния риск, изискванията за тактическо смекчаване на въздушния риск и осигуряване постигането на целите за експлоатационна безопасност.

Част I се състои от определените по време на оценката мерки за смекчаване на наземния риск (ако е приложимо).

В колона „Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск“ се отбелязват номерът и наименованието на мярката.

В колона „Ниво на стабилност“ се отбелязва нивото на стабилност (low/medium/high).

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за M1 е представен в курсив пример за ниско ниво, за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част II отразява изискванията за тактическо смекчаване на въздушния риск (ако е приложимо).

В колона „Функция“ се отбелязва видът на съответната функция.

В колона „TMPR ново“ се отбелязва нивото на изискванията за тактическо смекчаване (VLOS/No Requirement (ARC-a)/low (ARC-b)/medium (ARC-c)/high (ARC-d)).

В колона „Изисквания за тактическо смекчаване“ се описват самите изисквания.

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за функция Откриване е представен в курсив пример за VLOS за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част III съдържа определените по време на оценката цели за експлоатационна безопасност (OSO) и тяхното ниво.

След приключване на процедурата за оценка на експлоатационния риск за операции в специфична категория, операторът определя SAIL за планираната операция. SAIL е функция от крайното ниво на наземния риск и остатъчното ниво на въздушния риск. В зависимост от SAIL се определят и нивата на стабилност при постигане на целите за планираната експлоатация.

В колона „Цел за експлоатационна безопасност“ се отбелязва номерът и наименованието на целта за експлоатационна безопасност.

В колона SAIL се отбелязва SAIL (I-VI) и нивото на стабилност (low/medium/high).

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за OSO #3 са представени примери в курсив за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част I Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск

Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск/ Mitigations used to modify the intrinsic GRC	Ниво на стабилност/ Level of robustness	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
M1 — Strategic mitigations for ground risk	<i>Low</i>	<i>Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer) A ground risk buffer with at least a 1:1 rule or for rotary wing UA defined using a ballistic methodology approach acceptable to the competent authority.</i>	<i>Параграф ... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за правилото 1:1</i>	
	Level of integrity	<i>Criterion #2 (Evaluation of people at risk) The applicant evaluates the area of operations by means of on-site inspections or appropriate appraisals to justify lowering the density of the people at risk (e.g. a residential area during daytime when some people may not be present or an industrial area at night time for the same reason).</i>	.....
	Level of assurance	<i>Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer) The applicant declares that the required level of integrity is achieved.</i>	<i>Декларирам, че необходимото ниво на интегритет е постигнато.</i>	
		<i>Criterion #2 (Evaluation of people at risk) The applicant declares that the required level of integrity has been achieved.</i>	.....
M2 — Effects of UA impact dynamics are reduced (e.g. parachute)	Level of integrity			
	Level of assurance			
M3 — An ERP is in place, UAS	Level of integrity			

**operator
validated and
effective**

Level of
assurance

Част II Изисквания за тактическо смекчаване на въздушния риск (ако е приложимо)

Функция/Function		TMPR ново/ TMPR level	Изисквания за тактическо смекчаване/ Tactical mitigation performance requirements (TMPR)	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
Откриване / Detect	Level of integrity	VLOS	<i>Без изисквания</i>	<i>Не е приложимо</i>	<i>Не е приложимо</i>	
	Level of assurance					
Решение / Decide	Level of integrity					
	Level of assurance					
Команда / Command	Level of integrity					
	Level of assurance					
Изпълнение / Execute	Level of integrity					
	Level of assurance					
Обратна връзка / Feedback Loop	Level of integrity					
	Level of assurance					

Част III цели за експлоатационна безопасност (OSO) и тяхното ниво.

Цели за експлоатационна безопасност Operational Safety Objectives (OSOs)		SAIL I Level of robustness	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA for SAIL I	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
OSO #01 Ensure that the UAS operator is competent and/or proven	Level of integrity		N/A	N/A	
	Level of assurance		N/A	N/A	
OSO #02 UAS manufactured by competent and/or proven entity	Level of integrity	None	N/A	N/A	
	Level of assurance		N/A	N/A	
OSO #03 UAS maintained by competent and/or proven entity (e.g. industry standards)		Low	(a) The UAS <u>maintenance instructions</u> are defined, and, when applicable, cover the UAS designer's instructions and requirements. (b) The maintenance staff is competent and has received an authorisation to carry out UAS maintenance. (c) The maintenance staff use the UAS maintenance instructions while performing maintenance.	<i>a) Параграф от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за техническо обслужване</i>	
	Level of integrity			.....
	Level of assurance		Criterion #1 (Procedure) (a) The maintenance instructions are documented.	<i>a) Параграф ... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за техническо обслужване</i>	

(b) The maintenance conducted on the UAS is recorded in a maintenance log system^{1/2}.

(c) A list of the maintenance staff authorised to carry out maintenance is established and kept up to date.

1 Objective is to record all the maintenance performed on the aircraft, and why it is performed (rectification of defects or malfunctions, modifications, scheduled maintenance, etc.)

2 The maintenance log may be requested for inspection/audit by the approving authority or an authorised representative.

Criterion #2 (Training)
 A record of all the relevant qualifications, experience and/or training completed by the maintenance staff is established and kept up to date.

**OSO #04
 UAS developed to authority recognised design standards**

Level of integrity	None	N/A	N/A
Level of assurance		N/A	N/A

**OSO #05
 UAS is designed considering system safety and reliability**

Level of integrity	None	N/A	N/A
Level of assurance		N/A	N/A

OSO #06

Level of integrity	None	N/A	N/A
--------------------	------	-----	-----

<p>C3 link characteristics (e.g. performance, spectrum use) are appropriate for the operation</p>	<p>Level of assurance</p>	<p>N/A</p>	<p>N/A</p>
<p>OSO #07 Inspection of the UAS (product inspection) to ensure consistency with the ConOps</p>	<p>Level of integrity</p>	<p>Low</p>	<p>The remote crew ensures that the UAS is in a condition for safe operation and conforms to the approved ConOps.</p> <p>Criterion #1 (Procedures) Product inspection is documented and accounts for the manufacturer’s recommendations if available.</p> <p>Criterion #2 (Training) The remote crew is trained to perform the product inspection, and that training is self-declared (with evidence available).</p>
<p>OSO #08, OSO #11, OSO #14 and OSO #21</p>	<p>Level of integrity</p>	<p>Low</p>	<p>Criterion #1 (Procedure definition)</p> <p>(a) Operational procedures¹ appropriate for the proposed operation are defined and, as a minimum, cover the following elements:</p> <p>(1) Flight planning;</p> <p>(2) Pre- and post-flight inspections;</p> <p>(3) Procedures to evaluate the environmental conditions before and during the mission (i.e. real-time evaluation);</p> <p>(4) Procedures to cope with unexpected adverse operating conditions (e.g. when ice is</p>

encountered during an operation not approved for icing conditions);

(5) Normal procedures;

(6) Contingency procedures (to cope with abnormal situations);

(7) Emergency procedures (to cope with emergency situations);

(8) Occurrence reporting procedures; and

Note: normal, contingency and emergency procedures are compiled in an OM. (b) The

limitations of the external systems supporting UAS operation² are defined in an OM.

1 Operational procedures cover the deterioration³ of the UAS itself and any external system supporting UAS operation.

2 In the scope of this assessment, external systems supporting UAS operation are defined as systems that are not already part of the UAS but are used to:

(a) launch/take-off the UA;

(b) make pre-flight checks; or

(c) keep the UA within its operational volume (e.g. GNSS, satellite systems, air traffic management, U-Space). External systems activated/used after a loss of control of the operation are excluded from this definition.

3 To properly address the deterioration of external systems required for the operation, it is recommended to:

(a) identify these 'external systems';

(b) identify the modes of deterioration of the 'external systems' (e.g. complete loss of GNSS, drift of the GNSS, latency issues, etc.) which would lead to a loss of control of the operation;

(c) describe the means to detect these modes of deterioration of the external systems/facilities; and

(d) describe the procedure(s) used when deterioration is detected (e.g. activation of the emergency recovery capability, switch to manual control, etc.).

Criterion #2 (Procedure complexity)

Operational procedures are complex and may potentially jeopardise the crew's ability to respond by raising the remote crew's workload and/or the interactions with other entities (e.g. ATM, etc.).

Criterion #3 (Consideration of Potential Human Error)

At a minimum, operational procedures provide:
 (a) a clear distribution and assignment of tasks, and
 (b) an internal checklist to ensure staff are adequately performing their assigned tasks.

(a) Operational procedures do not require validation against either a standard or a means of compliance considered adequate by the competent authority.

(b) The adequacy of the operational procedures is declared, except for emergency procedures, which are tested.

Level of assurance

Low

The competency-based, theoretical and practical training is adequate for the operation¹ and ensures knowledge of:

- (a) the UAS Regulation;
- (b) airspace operating principles;
- (c) airmanship and aviation safety;
- (d) human performance limitations;
- (e) meteorology;
- (f) navigation/charts;
- (g) the UAS; and
- (h) operating procedures.

Level of integrity

OSO #09, OSO #15 and OSO #22

OSO #10 & OSO #12	Level of assurance		Training is self-declared (with evidence available).	
	Level of integrity	Low	When operating over populated areas or assemblies of people, it can be reasonably expected that a fatality will not occur from any <u>probable¹ failure²</u> of the UAS or any external system supporting the operation. <i>1 For the purpose of this assessment, the term 'probable' should be interpreted in a qualitative way as, 'anticipated to occur one or more times during the entire system/operational life of a UAS'. 2 Some structural or mechanical failures may be excluded from the criterion if it can be shown that these mechanical parts were designed according to aviation industry best practices.</i>	N/A
	Level of assurance		A design and installation appraisal is available. In particular, this appraisal shows that: (a) the design and installation features (independence, separation and redundancy) satisfy the low integrity criterion; and (b) particular risks relevant to the ConOps (e.g. hail, ice, snow, electromagnetic interference, etc.) do not violate the independence claims, if any.	N/A
OSO #13 External services supporting UAS operations are adequate for the operation	Level of integrity	Low	The applicant ensures that the level of performance for any externally provided service necessary for the safety of the flight is adequate for the intended operation. If the externally provided service requires communication between the UAS operator and the service provider, the applicant ensures there is effective communication to support the service provision.	

OSO #16 Multi crew coordination	Level of assurance	<p>Roles and responsibilities between the applicant and the external service provider are defined.</p> <p>The applicant declares that the requested level of performance for any externally provided service necessary for the safety of the flight is achieved (without evidence being necessarily available).</p>
	Level of integrity	<p>Low</p> <p>Criterion #1 (Procedures) Procedure(s) to ensure coordination between the crew members and robust and effective communication channels is (are) available and at a minimum cover: (a) assignment of tasks to the crew, and (b) establishment of step-by-step communications.</p> <p>Criterion #2 (Training) Remote crew training covers multi-crew coordination</p> <p>Criterion #3 (Communication devices) N/A</p>
	Level of assurance	<p>Criterion #1 (Procedures) (a) Procedures do not require validation against either a standard or a means of compliance considered adequate by the competent authority. (b) The adequacy of the procedures and checklists is declared.</p> <p>Criterion #2 (Training) Training is self-declared (with evidence available)</p> <p>Criterion #3 (Communication devices) N/A</p>

OSO #17 Remote crew is fit to operate	Level of integrity	Low	The applicant has a policy defining how the remote crew can declare themselves fit to operate before conducting any operation.		
	Level of assurance		The policy to define how the remote crew declares themselves fit to operate (before an operation) is documented. The remote crew declaration of fit to operate (before an operation) is based on policy defined by the applicant.		
OSO #18 Automatic protection of the flight envelope from human errors	Level of integrity	None	N/A		N/A
	Level of assurance		N/A		N/A
OSO #19 Safe recovery from Human Error	Level of integrity	None	N/A		N/A
	Level of assurance		N/A		N/A
OSO #20 A Human Factors evaluation has been performed and the HMI found appropriate for the mission	Level of integrity	None	N/A		N/A
	Level of assurance		N/A		N/A

OSO #23 Environmental conditions for safe operations are defined, measurable and adhered to	Level of integrity	<p>Low</p> <p>Criterion #1 (Definition) The environmental conditions for safe operations are defined and reflected in the flight manual or equivalent document.</p> <p>Criterion #2 (Procedures) Procedures to evaluate environmental conditions before and during the mission (i.e. real-time evaluation) are available and include assessment of meteorological conditions (METAR, TAFOR, etc.) with a simple recording system.</p> <p>Criterion #3 (Training) Training covers assessment of meteorological conditions.</p>
	Level of assurance	<p>Criterion #1 (Definition) Consider the criteria defined in Section 9 The applicant declares that the required level of integrity has been achieved.</p> <p>Criterion #2 (Procedures) - Procedures do not require validation against either a standard or a means of compliance considered adequate by the competent authority. - The adequacy of the procedures and checklists is declared.</p> <p>Criterion #3 (Training) Training is self-declared (with evidence available).</p>

OSO #24 UAS is designed and qualified for adverse environmental conditions	Level of integrity	None	N/A	N/A
	Level of assurance		N/A	N/A

Обобщение на констатациите:	<i>Попълва се от ГД ГВА</i>

За и от името на Оператора на БЛС

Име (отговорен ръководител):

Подпис:

Дата:

Проверено от ГД ГВА

Име (инспектор):

Подпис:

Дата:

Приложение № 4.2 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория

Издание: SPEC 01.04.02 Issue 1.1 (Mar 2022)

Идентификация на
документа / File identification

Номера на ревизията /
Revision number

Приложение/Appendix № 4.2 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория/Application for operational authorisation

Инструкции за попълване

Досие за съответствие с оценката на експлоатационния риск (SORA V2.0) се състои от три части: стратегически мерки за смекчаване на наземния риск, изискванията за тактическо смекчаване на въздушния риск и осигуряване постигането на целите за експлоатационна безопасност.

Част I се състои от определените по време на оценката мерки за смекчаване на наземния риск (ако е приложимо).

В колона „Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск“ се отбелязват номерът и наименованието на мярката.

В колона „Ниво на стабилност“ се отбелязва нивото на стабилност (low/medium/high).

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за M1 е представен в курсив пример за ниско ниво, за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част II отразява изискванията за тактическо смекчаване на въздушния риск (ако е приложимо).

В колона „Функция“ се отбелязва видът на съответната функция.

В колона „TMPR ново“ се отбелязва нивото на изискванията за тактическо смекчаване (VLOS/No Requirement (ARC-a)/low (ARC-b)/medium (ARC-c)/high (ARC-d)).

В колона „Изисквания за тактическо смекчаване“ се описват самите изисквания.

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за функция Откриване е представен в курсив пример за Low (ARC-b) за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част III съдържа определените по време на оценката цели за експлоатационна безопасност (OSO) и тяхното ниво.

След приключване на процедурата за оценка на експлоатационния риск за операции в специфична категория, операторът определя SAIL за планираната операция. SAIL е функция от крайното ниво на наземния риск и остатъчното ниво на въздушния риск. В зависимост от SAIL се определят и нивата на стабилност при постигане на целите за планираната експлоатация.

В колона „Цел за експлоатационна безопасност“ се отбелязва номерът и наименованието на целта за експлоатационна безопасност.

В колона SAIL се отбелязва SAIL (I-VI) и нивото на стабилност (low/medium/high).

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за OSO #1 са представени примери в курсив за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част I Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск (ако е приложимо)

Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск/ Mitigations used to modify the intrinsic GRC	Ниво на стабилност/ Level of robustness	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
M1 — Strategic mitigations for ground risk	Level of integrity	<i>Low</i> Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer) A ground risk buffer with at least a 1:1 rule or for rotary wing UA defined using a ballistic methodology approach acceptable to the competent authority. Criterion #2 (Evaluation of people at risk) The applicant evaluates the area of operations by means of on-site inspections or appropriate appraisals to justify lowering the density of the people at risk (e.g. a residential area during daytime when some people may not be present or an industrial area at night time for the same reason).	Параграф от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за правилото 1:1 	
	Level of assurance	Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer) The applicant declares that the required level of integrity is achieved. Criterion #2 (Evaluation of people at risk) The applicant declares that the required level of integrity has been achieved.	Декларирам, че необходимото ниво на интегритет е постигнато. 	
M2 — Effects of UA impact dynamics are reduced (e.g. parachute)	Level of integrity			
	Level of assurance			
M3 — An ERP is in place, UAS operator validated and effective	Level of integrity			
	Level of assurance			

Част II Изисквания за тактическо смекчаване на въздушния риск (ако е приложимо)

Функция/Function	TMPR ново/ TMPR level	Изисквания за тактическо смекчаване/ Tactical mitigation performance requirements (TMPR)	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
Откриване / Detect	Level of integrity	<p><i>Low (ARC-b)</i></p> <p><i>The expectation is for the applicant's DAA Plan to enable the operator to detect approximately 50 % of all aircraft in the detection volume. This is the performance requirement in the absence of failures and defaults.</i></p>	<p><i>Allowable loss of function and performance of the Tactical Mitigation System: < 1 per 100 Flight Hours (1E-2 Loss/FH)</i></p>	<p><i>Използва(м) се следната(ите) технология(и)/система(и)</i></p>	
	Level of assurance	<p><i>It is required that the applicant has awareness of most of the traffic operating in the area in which the operator intends to fly, by relying on one or more of the following:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Use of (web-based) real time aircraft tracking services</i> <i>• Use Low Cost ADS-B In /UAT /FLARM/Pilot Aware aircraft trackers</i> <i>• Use of UTM/U-space Dynamic Geofencing</i> <i>• Monitoring aeronautical radio communications (e.g. use of a scanner)</i> 	<p><i>The requirement is considered to be met by commercially available products. No quantitative analysis is required.</i></p> <p><i>The operator declares that the tactical mitigation system and procedures will mitigate the risk of collisions with manned aircraft to an acceptable level.</i></p>	<p><i>Декларирам, че</i></p>	
Решение / Decide	Level of integrity				

Команда / Command	Level of assurance
	Level of integrity
Изпълнение / Execute	Level of assurance
	Level of integrity
Обратна връзка / Feedback Loop	Level of integrity
	Level of assurance

Част III Цели за експлоатационна безопасност (OSO) и тяхното ниво

Цели за експлоатационна безопасност Operational Safety Objectives (OSOs)	SAIL II Level of robustness	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA for SAIL II	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
OSO #01 Ensure that the UAS operator is competent and/or proven	Level of integrity	Low	The applicant is knowledgeable of the UAS being used and as a minimum has the following relevant operational procedures: checklists, maintenance, training, responsibilities, and associated duties.	
	Level of assurance		The elements delineated in the level of integrity are addressed in the ConOps.	<i>Разработена е концепция за опериране (ConOps)</i>
OSO #02 UAS manufactured by competent and/or proven entity	Level of integrity	None	N/A	N/A
	Level of assurance		N/A	N/A
OSO #03 UAS maintained by competent and/or proven entity (e.g. industry standards)	Level of integrity	Low	(a) The UAS <u>maintenance instructions</u> are defined, and, when applicable, cover the UAS designer’s instructions and requirements. (b) The maintenance staff is competent and has received an authorisation to carry out UAS maintenance. (c) The maintenance staff use the UAS maintenance instructions while performing maintenance.	<i>a) Параграф от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за техническо обслужване</i>

Criterion #1 (Procedure)

(a) The maintenance instructions are documented.

(b) The maintenance conducted on the UAS is recorded in a maintenance log system^{1/2}.

(c) A list of the maintenance staff authorised to carry out maintenance is established and kept up to date.

1 Objective is to record all the maintenance performed on the aircraft, and why it is performed (rectification of defects or malfunctions, modifications, scheduled maintenance, etc.)

2 The maintenance log may be requested for inspection/audit by the approving authority or an authorised representative.

Criterion #2 (Training) A record of all the relevant qualifications, experience and/or training completed by the maintenance staff is established and kept up to date.

a) Параграф ... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за техническо обслужване

Level of assurance

**OSO #04
UAS developed to authority recognised design standards**

Level of integrity

None

N/A

N/A

Level of assurance

N/A

N/A

**OSO #05
UAS is designed considering system safety and reliability**

Level of integrity

None

N/A

N/A

Level of assurance

N/A

N/A

OSO #06

Level of integrity

Low

(a) The applicant determines that the performance, RF spectrum usage¹ and

C3 link characteristics (e.g. performance, spectrum use) are appropriate for the operation

environmental conditions for C3 links are adequate to safely conduct the intended operation.
 (b) The remote pilot has the means to continuously monitor the C3 performance and ensures that the performance continues to meet the operational requirements².

1 For a low level of integrity, unlicensed frequency bands might be acceptable under certain conditions, e.g.:

(a) the applicant demonstrates compliance with other RF spectrum usage requirements (e.g. Directive 2014/53/EU), by showing that the UAS equipment is compliant with these requirements; and

(b) the use of mechanisms to protect against interference (e.g. FHSS, frequency de-confliction by procedure).

2 The remote pilot has continual and timely access to the relevant C3 information that could affect the safety of flight. For operations requesting only a low level of integrity for this OSO, this could be achieved by monitoring the C2 link signal strength and receiving an alert from the UAS HMI if the signal strength becomes too low.

Level of assurance

Consider criteria defined in Section 9
 The applicant declares that the required level of integrity has been achieved¹.
 The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.

1 Supporting evidence may or may not be available.

OSO #07 Inspection of the UAS (product inspection) to ensure

Level of integrity

Low

The remote crew ensures that the UAS is in a condition for safe operation and conforms to the approved ConOps.

Level of assurance

Criterion #1 (Procedures) Product inspection is documented and accounts for the manufacturer's recommendations if available.

consistency
with the
ConOps

Criterion #2 (Training) The remote crew is trained to perform the product inspection, and that training is self-declared (with evidence available).

Medium

Criterion #1 (Procedure definition)
(a) Operational procedures¹ appropriate for the proposed operation are defined and, as a minimum, cover the following elements:
(1) Flight planning;
(2) Pre- and post-flight inspections;
(3) Procedures to evaluate the environmental conditions before and during the mission (i.e. real-time evaluation);
(4) Procedures to cope with unexpected adverse operating conditions (e.g. when ice is encountered during an operation not approved for icing conditions);
(5) Normal procedures;
(6) Contingency procedures (to cope with abnormal situations);
(7) Emergency procedures (to cope with emergency situations);
(8) Occurrence reporting procedures; and
Note: normal, contingency and emergency procedures are compiled in an OM. (b) The limitations of the external systems supporting UAS operation² are defined in an OM.

1 Operational procedures cover the deterioration³ of the UAS itself and any external system supporting UAS operation.

2 In the scope of this assessment, external systems supporting UAS operation are defined as systems that are not already part of the UAS but are used to:

Level of
integrity

OSO #08, OSO
#11, OSO #14
and OSO #21

(a) launch/take-off the UA;
(b) make pre-flight checks; or
(c) keep the UA within its operational volume (e.g. GNSS, satellite systems, air traffic management, U-Space). External systems activated/used after a loss of control of the operation are excluded from this definition.

3 To properly address the deterioration of external systems required for the operation, it is recommended to:

(a) identify these 'external systems';
(b) identify the modes of deterioration of the 'external systems' (e.g. complete loss of GNSS, drift of the GNSS, latency issues, etc.) which would lead to a loss of control of the operation;
(c) describe the means to detect these modes of deterioration of the external systems/facilities; and
(d) describe the procedure(s) used when deterioration is detected (e.g. activation of the emergency recovery capability, switch to manual control, etc.).

Criterion #2 (Procedure complexity)

Contingency/emergency procedures require manual control by the remote pilot² when the UAS is usually automatically controlled.

2 This is still under discussion since not all UAS have a mode where the pilot could directly control the surfaces; moreover, some people claim it requires significant skill not to make things worse.

Criterion #3 (Consideration of Potential Human Error)

Operational procedures take human error into consideration.

(a) Operational procedures are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.
(b) Adequacy of the contingency and emergency procedures is proven through:

Level of assurance

OSO #09, OSO #15 and OSO #22		(1) dedicated flight tests; or (2) simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results.	
	Level of integrity	Low The competency-based, theoretical and practical training is adequate for the operation ¹ and ensures knowledge of: (a) the UAS Regulation; (b) airspace operating principles; (c) airmanship and aviation safety; (d) human performance limitations; (e) meteorology; (f) navigation/charts; (g) the UAS; and (h) operating procedures.	
	Level of assurance	Training is self-declared (with evidence available).	
OSO #10 & OSO #12	Level of integrity	Low When operating over populated areas or assemblies of people, it can be reasonably expected that a fatality will not occur from any probable ¹ failure ² of the UAS or any external system supporting the operation. <i>1 For the purpose of this assessment, the term 'probable' should be interpreted in a qualitative way as, 'anticipated to occur one or more times during the entire system/operational life of a UAS'. 2 Some structural or mechanical failures may be excluded from the criterion if it can be shown that these mechanical parts were designed according to aviation industry best practices.</i>	N/A
	Level of assurance	A design and installation appraisal is available. In particular, this appraisal shows that:	N/A

OSO #13 External services supporting UAS operations are adequate for the operation		<p>(a) the design and installation features (independence, separation and redundancy) satisfy the low integrity criterion; and</p> <p>(b) particular risks relevant to the ConOps (e.g. hail, ice, snow, electromagnetic interference, etc.) do not violate the independence claims, if any.</p>
	Level of integrity	<p>Low</p> <p>The applicant ensures that the level of performance for any externally provided service necessary for the safety of the flight is adequate for the intended operation.</p> <p>If the externally provided service requires communication between the UAS operator and the service provider, the applicant ensures there is effective communication to support the service provision.</p> <p>Roles and responsibilities between the applicant and the external service provider are defined.</p>
	Level of assurance	<p>The applicant declares that the requested level of performance for any externally provided service necessary for the safety of the flight is achieved (without evidence being necessarily available).</p>
OSO #16 Multi crew coordination	Level of integrity	<p>Low</p> <p>Criterion #1 (Procedures)</p> <p>Procedure(s) to ensure coordination between the crew members and robust and effective communication channels is (are) available and at a minimum cover:</p> <p>(a) assignment of tasks to the crew, and</p> <p>(b) establishment of step-by-step communications.</p>

OSO #17 Remote crew is fit to operate	Level of assurance		<p>Criterion #2 (Training) Remote crew training covers multi-crew coordination</p> <p>Criterion #3 (Communication devices) N/A</p> <p>Criterion #1 (Procedures) (a) Procedures do not require validation against either a standard or a means of compliance considered adequate by the competent authority. (b) The adequacy of the procedures and checklists is declared.</p> <p>Criterion #2 (Training) Training is self-declared (with evidence available)</p> <p>Criterion #3 (Communication devices) N/A</p>		
	Level of integrity	Low	<p>The applicant has a policy defining how the remote crew can declare themselves fit to operate before conducting any operation.</p> <p>The policy to define how the remote crew declares themselves fit to operate (before an operation) is documented.</p> <p>The remote crew declaration of fit to operate (before an operation) is based on policy defined by the applicant.</p>		
OSO #18 Automatic protection of the flight	Level of integrity	None	N/A		N/A
	Level of assurance		N/A		N/A

envelope from human errors				
OSO #19 Safe recovery from Human Error	Level of integrity	None	N/A	N/A
	Level of assurance		N/A	N/A
OSO #20 A Human Factors evaluation has been performed and the HMI found appropriate for the mission	Level of integrity	Low	<p>The UAS information and control interfaces are clearly and succinctly presented and do not confuse, cause unreasonable fatigue, or contribute to remote crew errors that could adversely affect the safety of the operation.</p> <p><i>If an electronic means is used to support potential VOs in their role to maintain awareness of the position of the unmanned aircraft, its HMI:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — is sufficient to allow the VOs to determine the position of the UA during operation; and — does not degrade the VO's ability to: <ul style="list-style-type: none"> — scan the airspace visually where the unmanned aircraft is operating for any potential collision hazard; and — maintain effective communication with the remote pilot at all times. 	
	Level of assurance		<p>The applicant conducts a human factors evaluation of the UAS to determine whether the HMI is appropriate for the mission. The HMI evaluation is based on inspection or analyses. The competent authority may request EASA to witness the HMI evaluation of the UAS.</p>	
OSO #23 Environmental conditions for safe operations	Level of integrity	Low	<p>Criterion #1 (Definition) The environmental conditions for safe operations are defined and reflected in the flight manual or equivalent document.</p>	

are defined,
measurable
and adhered to

Criterion #2 (Procedures)
Procedures to evaluate environmental conditions before and during the mission (i.e. real-time evaluation) are available and include assessment of meteorological conditions (METAR, TAFOR, etc.) with a simple recording system.

Criterion #3 (Training)
Training covers assessment of meteorological conditions.

Criterion #1 (Definition) Consider the criteria defined in Section 9
The applicant declares that the required level of integrity has been achieved¹.
1 Supporting evidence may or may not be available.

Level of
assurance

Criterion #2 (Procedures)
- Procedures do not require validation against either a standard or a means of compliance considered adequate by the competent authority.
- The adequacy of the procedures and checklists is declared.

Criterion #3 (Training)
Training is self-declared (with evidence available).

**OSO #24
UAS is
designed and
qualified for
adverse**

Level of
integrity

None

N/A

N/A

Level of
assurance

N/A

N/A

Обобщение на констатациите:

Попълва се от ГД ГВА

За и от името на Оператора на БЛС

Име (отговорен ръководител):

Подпис:

Дата:

Проверено от ГД ГВА

Име (инспектор):

Подпис:

Дата:

Приложение № 4.3 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория

Издание: SPEC 01.04.03 Issue 1.1 (Mar 2022)

Идентификация на
документа / File identification

Номера на ревизията /
Revision number

Приложение/Appendix № 4.3 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория/Application for operational authorisation

Инструкции за попълване

Досие за съответствие с оценката на експлоатационния риск (SORA V2.0) се състои от три части: стратегически мерки за смекчаване на наземния риск, изискванията за тактическо смекчаване на въздушния риск и осигуряване постигането на целите за експлоатационна безопасност.

Част I се състои от определените по време на оценката мерки за смекчаване на наземния риск (ако е приложимо).

В колона „Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск“ се отбелязват номерът и наименованието на мярката.

В колона „Ниво на стабилност“ се отбелязва нивото на стабилност (low/medium/high).

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за M1 е представен в курсив пример за ниско ниво, за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част II отразява изискванията за тактическо смекчаване на въздушния риск (ако е приложимо).

В колона „Функция“ се отбелязва видът на съответната функция.

В колона „TMPR ново“ се отбелязва нивото на изискванията за тактическо смекчаване (VLOS/No Requirement (ARC-a)/low (ARC-b)/medium (ARC-c)/high (ARC-d)).

В колона „Изисквания за тактическо смекчаване“ се описват самите изисквания.

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за функция Откриване е представен в курсив пример за Low (ARC-b) за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част III съдържа определените по време на оценката цели за експлоатационна безопасност (OSO) и тяхното ниво.

След приключване на процедурата за оценка на експлоатационния риск за операции в специфична категория, операторът определя SAIL за планираната операция. SAIL е функция от крайното ниво на наземния риск и остатъчното ниво на въздушния риск. В зависимост от SAIL се определят и нивата на стабилност при постигане на целите за планираната експлоатация.

В колона „Цел за експлоатационна безопасност“ се отбелязва номерът и наименованието на целта за експлоатационна безопасност.

В колона SAIL се отбелязва SAIL (I-VI) и нивото на стабилност (low/medium/high).

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за OSO #1 са представени примери в курсив за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част I Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск (ако е приложимо)

Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск/ Mitigations used to modify the intrinsic GRC	Ниво на стабилност/ Level of robustness	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
M1 — Strategic mitigations for ground risk	<i>Low</i>	<i>Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer) A ground risk buffer with at least a 1:1 rule or for rotary wing UA defined using a ballistic methodology approach acceptable to the competent authority.</i>	<i>Параграф ... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за правилото 1:1</i>	
	Level of integrity	<i>Criterion #2 (Evaluation of people at risk) The applicant evaluates the area of operations by means of on-site inspections or appropriate appraisals to justify lowering the density of the people at risk (e.g. a residential area during daytime when some people may not be present or an industrial area at night time for the same reason).</i>	.....
	Level of assurance	<i>Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer) The applicant declares that the required level of integrity is achieved.</i>	<i>Декларирам, че необходимото ниво на интегритет е постигнато.</i>	
		<i>Criterion #2 (Evaluation of people at risk) The applicant declares that the required level of integrity has been achieved.</i>	.....
M2 — Effects of UA impact dynamics are reduced (e.g. parachute)	Level of integrity			
	Level of assurance			
M3 — An ERP is in place, UAS	Level of integrity			

**operator
validated and
effective**

Level of
assurance

Част II Изисквания за тактическо смекчаване на въздушния риск (ако е приложимо)

Функция/Function	TMPR ново/ TMPR level	Изисквания за тактическо смекчаване/ Tactical mitigation performance requirements (TMPR)	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
Откриване / Detect	Level of integrity	<p><i>Low (ARC-b)</i></p> <p><i>The expectation is for the applicant's DAA Plan to enable the operator to detect approximately 50 % of all aircraft in the detection volume. This is the performance requirement in the absence of failures and defaults.</i></p>	<p><i>Allowable loss of function and performance of the Tactical Mitigation System: < 1 per 100 Flight Hours (1E-2 Loss/FH)</i></p>	<p><i>Използва(м) се следната(ите) технология(и)/система(и)</i></p>	
	Level of assurance	<p><i>It is required that the applicant has awareness of most of the traffic operating in the area in which the operator intends to fly, by relying on one or more of the following:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Use of (web-based) real time aircraft tracking services</i> <i>• Use Low Cost ADS-B In /UAT /FLARM/Pilot Aware aircraft trackers</i> <i>• Use of UTM/U-space Dynamic Geofencing</i> <i>• Monitoring aeronautical radio communications (e.g. use of a scanner)</i> 	<p><i>The requirement is considered to be met by commercially available products. No quantitative analysis is required.</i></p> <p><i>The operator declares that the tactical mitigation system and procedures will mitigate the risk of collisions with manned aircraft to an acceptable level.</i></p>	<p><i>Декларирам, че</i></p>	
Решение / Decide	Level of integrity				

Команда / Command	Level of assurance
	Level of integrity
Изпълнение / Execute	Level of assurance
	Level of integrity
Обратна връзка / Feedback Loop	Level of integrity
	Level of assurance

Част III Цели за експлоатационна безопасност (OSO) и тяхното ниво

Цели за експлоатационна безопасност Operational Safety Objectives (OSOs)	SAIL III Level of robustness	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA for SAIL III	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
OSO #01 Ensure that the UAS operator is competent and/or proven	Medium	<p>The applicant is knowledgeable of the UAS being used and as a minimum has the following relevant operational procedures: checklists, maintenance, training, responsibilities, and associated duties.</p> <p>In addition, the applicant has an organisation appropriate¹ for the intended operation. Also, the applicant has a method to identify, assess, and mitigate the risks associated with flight operations. These should be consistent with the nature and extent of the operations specified.</p> <p><i>1 For the purpose of this assessment, 'appropriate' should be interpreted as commensurate with/proportionate to the size of the organisation and the complexity of the operation.</i></p>		
	Level of integrity	<p>Prior to the first operation, a competent third party performs an audit of the organisation</p>		
OSO #02 UAS manufactured by competent and/or proven entity	Low	<p>As a minimum, manufacturing procedures cover:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the specification of materials; (b) the suitability and durability of materials used; and (c) the processes necessary to allow for repeatability in manufacturing, and conformity within acceptable tolerances. 		
Level of integrity				

OSO #03 UAS maintained by competent and/or proven entity (e.g. industry standards)	Level of assurance	<p>The declared manufacturing procedures are developed to a standard considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.</p> <p>The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.</p>	
	Medium	<p>(a) The UAS maintenance instructions are defined, and, when applicable, cover the UAS designer's instructions and requirements.</p> <p>(b) The maintenance staff is competent and has received an authorisation to carry out UAS maintenance.</p> <p>(c) The maintenance staff use the UAS maintenance instructions while performing maintenance.</p> <p>In addition:</p> <p>(a) Scheduled maintenance of each UAS is organised and in accordance with a <u>maintenance programme</u>.</p> <p>(b) Upon completion, the maintenance log system is used to record all the maintenance conducted on the UAS, including releases. A maintenance release can only be accomplished by a staff member who has received a maintenance release authorisation for that particular UAS model/family.</p>	<p><i>a) Параграф ... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за техническо обслужване</i></p> <p>.....</p> <p>.....</p>
	Level of integrity		
	Level of assurance	<p>Criterion #1 (Procedure)</p> <p>(a) The maintenance instructions are documented.</p>	<p><i>a) Параграф ... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за техническо обслужване</i></p>

(b) The maintenance conducted on the UAS is recorded in a maintenance log system^{1/2}.

(c) A list of the maintenance staff authorised to carry out maintenance is established and kept up to date.

In addition:

(a) The maintenance programme is developed in accordance with standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.

(b) A list of maintenance staff with maintenance release authorisation is established and kept up to date.

1 Objective is to record all the maintenance performed on the aircraft, and why it is performed (rectification of defects or malfunctions, modifications, scheduled maintenance, etc.)

2 The maintenance log may be requested for inspection/audit by the approving authority or an authorised representative.

Criterion #2 (Training) A record of all the relevant qualifications, experience and/or training completed by the maintenance staff is established and kept up to date.

In addition:

(a) The initial training syllabus and training standard including theoretical/practical elements, duration, etc. is defined and is commensurate with the authorisation held by the maintenance staff.

(b) For staff that hold a maintenance release authorisation, the initial training is specific to that particular UAS model/family.

(c) All maintenance staff have undergone initial training.

**OSO #04
UAS developed
to authority
recognised
design
standards**

Low

Level of
integrity

The UAS is designed to standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority. The standards and/or the means of compliance should be applicable to a low level of integrity and the intended operation.

In case of experimental flights that investigate new technical solutions, the competent authority may accept that recognised standards are not met.

Level of
assurance

The applicant declares that the required level of integrity has been achieved¹.

The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.

1 Supporting evidence may or may not be available.

**OSO #05
UAS is
designed
considering
system safety
and reliability**

Low

Level of
integrity

The equipment, systems, and installations are designed to minimise hazards¹ in the event of a probable² malfunction or failure of the UAS.

1 For the purpose of this assessment, the term 'hazard' should be interpreted as a failure condition that relates to major, hazardous, or catastrophic consequences.

2 For the purpose of this assessment, the term 'probable' should be interpreted in a qualitative way as 'anticipated to occur one or more times during the entire system/operational life of a UAS'.

Level of
assurance

A functional hazard assessment¹ and a design and installation appraisal that shows hazards are minimised, are available. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.

1 The severity of failure conditions (no safety effect, minor, major, hazardous and catastrophic) should be determined according to the definitions provided in JARUS AMC RPAS.1309 Issue 2.

**OSO #06
C3 link
characteristics
(e.g.
performance,
spectrum use)
are
appropriate for
the operation**

Level of integrity	Low	<p>(a) The applicant determines that the performance, RF spectrum usage¹ and environmental conditions for C3 links are adequate to safely conduct the intended operation.</p> <p>(b) The remote pilot has the means to continuously monitor the C3 performance and ensures that the performance continues to meet the operational requirements².</p> <p><i>1 For a low level of integrity, unlicensed frequency bands might be acceptable under certain conditions, e.g.:</i></p> <p><i>(a) the applicant demonstrates compliance with other RF spectrum usage requirements (e.g. Directive 2014/53/EU), by showing that the UAS equipment is compliant with these requirements; and</i></p> <p><i>(b) the use of mechanisms to protect against interference (e.g. FHSS, frequency de-confliction by procedure).</i></p> <p><i>2 The remote pilot has continual and timely access to the relevant C3 information that could affect the safety of flight. For operations requesting only a low level of integrity for this OSO, this could be achieved by monitoring the C2 link signal strength and receiving an alert from the UAS HMI if the signal strength becomes too low.</i></p>
	Level of assurance	<p>The applicant declares that the required level of integrity has been achieved¹.</p> <p>The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.</p> <p><i>1 Supporting evidence may or may not be available.</i></p>

**OSO #07
Inspection of
the UAS**

Level of integrity	Medium	<p>The remote crew ensures that the UAS is in a condition for safe operation and conforms to the approved ConOps.</p>
--------------------	--------	---

<p>(product inspection) to ensure consistency with the ConOps</p>	<p>Level of assurance</p>	<p>Criterion #1 (Procedures) Product inspection is documented and accounts for the manufacturer’s recommendations if available. In addition, the product inspection is documented using checklists.</p> <p>Criterion #2 (Training) (a) A training syllabus including a product inspection procedure is available. (b) The UAS operator provides competency-based, theoretical and practical training.</p>
<p>OSO #08, OSO #11, OSO #14 and OSO #21</p>	<p>Level of integrity</p>	<p>High</p> <p>Criterion #1 (Procedure definition) (a) Operational procedures¹ appropriate for the proposed operation are defined and, as a minimum, cover the following elements: (1) Flight planning; (2) Pre- and post-flight inspections; (3) Procedures to evaluate the environmental conditions before and during the mission (i.e. real-time evaluation); (4) Procedures to cope with unexpected adverse operating conditions (e.g. when ice is encountered during an operation not approved for icing conditions); (5) Normal procedures; (6) Contingency procedures (to cope with abnormal situations); (7) Emergency procedures (to cope with emergency situations); (8) Occurrence reporting procedures; and</p>

Note: normal, contingency and emergency procedures are compiled in an OM. (b) The limitations of the external systems supporting UAS operation² are defined in an OM.

1 Operational procedures cover the deterioration³ of the UAS itself and any external system supporting UAS operation.

2 In the scope of this assessment, external systems supporting UAS operation are defined as systems that are not already part of the UAS but are used to:

(a) launch/take-off the UA;

(b) make pre-flight checks; or

(c) keep the UA within its operational volume (e.g. GNSS, satellite systems, air traffic management, U-Space). External systems activated/used after a loss of control of the operation are excluded from this definition.

3 To properly address the deterioration of external systems required for the operation, it is recommended to:

(a) identify these 'external systems';

(b) identify the modes of deterioration of the 'external systems' (e.g. complete loss of GNSS, drift of the GNSS, latency issues, etc.) which would lead to a loss of control of the operation;

(c) describe the means to detect these modes of deterioration of the external systems/facilities; and

(d) describe the procedure(s) used when deterioration is detected (e.g. activation of the emergency recovery capability, switch to manual control, etc.).

Criterion #2 (Procedure complexity)

Operational procedures are simple.

Criterion #3 (Consideration of Potential Human Error)

Operational procedures take human error into consideration.

In addition, the remote crew³ receives crew resource management (CRM)⁴ training.

3 In the context of the SORA, the term 'remote crew' refers to any person involved in the mission.

<p>OSO #09, OSO #15 and OSO #22</p>	<p>Level of assurance</p>	<p><i>4 CRM training focuses on the effective use of all the remote crew to ensure safe and efficient operation, reducing error, avoiding stress and increasing efficiency.</i></p> <p>(a) Operational procedures are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority. (b) Adequacy of the contingency and emergency procedures is proven through: (1) dedicated flight tests; or (2) simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results. In addition: (a) Flight tests performed to validate the procedures and checklists cover the complete flight envelope or are proven to be conservative. (b) The procedures, checklists, flight tests and simulations are validated by a competent third party.</p>
	<p>Level of integrity</p>	<p>Medium</p> <p>The competency-based, theoretical and practical training is adequate for the operation1 and ensures knowledge of: (a) the UAS Regulation; (b) airspace operating principles; (c) airmanship and aviation safety; (d) human performance limitations; (e) meteorology; (f) navigation/charts; (g) the UAS; and (h) operating procedures.</p>

OSO #10 & OSO #12	Level of assurance		(a) Training syllabus is available. (b) The UAS operator provides competency-based, theoretical and practical training.	
	Level of integrity	Medium	When operating over populated areas or assemblies of people, it can be reasonably expected that a fatality will not occur from any single failure ³ of the UAS or any external system supporting the operation. SW and AEH whose development error(s) could directly lead to a failure affecting the operation in such a way that it can be reasonably expected that a fatality will occur, are developed to a standard considered adequate by the competent authority and/or in accordance with means of compliance acceptable to that authority. <i>3 Some structural or mechanical failures may be excluded from the no-single failure criterion if it can be shown that these mechanical parts were designed to a standard considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority</i>	N/A
	Level of assurance		A design and installation appraisal is available. In particular, this appraisal shows that: (a) the design and installation features (independence, separation and redundancy) satisfy the low integrity criterion; and (b) particular risks relevant to the ConOps (e.g. hail, ice, snow, electromagnetic interference, etc.) do not violate the independence claims, if any. In addition, the level of integrity claimed is substantiated by analysis and/or test data with supporting evidence.	N/A

OSO #13 External services supporting UAS operations are adequate for the operation		The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.
	Level of integrity	<p>Medium</p> <p>The applicant ensures that the level of performance for any externally provided service necessary for the safety of the flight is adequate for the intended operation.</p> <p>If the externally provided service requires communication between the UAS operator and the service provider, the applicant ensures there is effective communication to support the service provision.</p> <p>Roles and responsibilities between the applicant and the external service provider are defined.</p> <p>The applicant has supporting evidence that the required level of performance for any externally provided service required for safety of the flight can be achieved for the full duration of the mission.</p> <p>This may take the form of a service-level agreement (SLA) or any official commitment that prevails between a service provider and the applicant on the relevant aspects of the service (including quality, availability, responsibilities).</p> <p>The applicant has a means to monitor externally provided services which affect flight critical systems and take appropriate actions if real-time performance could lead to the loss of control of the operation.</p>
OSO #16	Medium	Criterion #1 (Procedures)

Multi crew coordination

Level of integrity

Procedure(s) to ensure coordination between the crew members and robust and effective communication channels is (are) available and at a minimum cover:

- (a) assignment of tasks to the crew, and
- (b) establishment of step-by-step communications.

Criterion #2 (Training)

Remote crew training covers multi-crew coordination

In addition, the remote crew² receives CRM³ training.

2 In the context of the SORA, the term 'remote crew' refers to any person involved in the mission.

3 CRM training focuses on the effective use of all the remote crew to assure a safe and efficient operation, reducing error, avoiding stress and increasing efficiency.

Criterion #3 (Communication devices)

Communication devices comply with standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.

Level of assurance

Criterion #1 (Procedures)

(a) Procedures are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with means of compliance acceptable to that authority.

- (b) Adequacy of the procedures is proven through:
 - (1) dedicated flight tests; or

**OSO #17
Remote crew is
fit to operate**

Level of
integrity

Medium

The applicant has a policy defining how the remote crew can declare themselves fit to operate before conducting any operation.

In addition:

- Duty, flight duty and resting times for the remote crew are defined by the applicant and adequate for the operation.
- The UAS operator defines requirements appropriate for the remote crew to operate the UAS.

(2) simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results.

Criterion #2 (Training)

- (a) Training syllabus is available.
- (b) The UAS operator provides competency-based, theoretical and practical training.

Criterion #3 (Communication devices) (Section 9)

The applicant has supporting evidence that the required level of integrity is achieved. This is typically done by testing, analysis, simulation², inspection, design review or through operational experience.

The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.

2 When simulation is performed, the validity of the targeted environment that is used in the simulation needs to be justified.

OSO #18 Automatic protection of the flight envelope from human errors	Level of assurance		<p>The policy to define how the remote crew declares themselves fit to operate (before an operation) is documented. The remote crew declaration of fit to operate (before an operation) is based on policy defined by the applicant.</p> <p>In addition:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remote crew duty, flight duty and the resting times policy are documented. — - Remote crew duty cycles are logged and cover at a minimum: <ul style="list-style-type: none"> = when the remote crew member’s duty day commences, = when the remote crew members are free from duties, and = resting times within the duty cycle. - There is evidence that the remote crew is fit to operate the UAS.
	Level of integrity	Low	<p>The UAS flight control system incorporates automatic protection of the flight envelope to prevent the remote pilot from making any single input under <u>normal operating conditions</u> that would cause the UA to exceed its flight envelope or prevent it from recovering in a timely fashion.</p> <p>The automatic protection of the flight envelope has been developed in-house or out of the box (e.g. using commercial off-the-shelf elements), without following specific standards.</p> <p>The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.</p>
	Level of assurance		
OSO #19		Low	Criterion #1 (Procedures and checklists)

**Safe recovery
from Human
Error**

Level of
integrity

Procedures and checklists that mitigate the risk of potential human errors from any person involved with the mission are defined and used. Procedures provide at a minimum:

- a clear distribution and assignment of tasks, and
- an internal checklist to ensure staff are adequately performing their assigned tasks.

Criterion #2 (Training)

- The remote crew¹ is trained to use procedures and checklists.

- The remote crew¹ receives CRM² training.³

1 In the context of SORA, the term 'remote crew' refers to any person involved in the mission.

2 CRM training focuses on the effective use of all the remote crew to ensure a safe and efficient operation, reducing error, avoiding stress and increasing efficiency.

3 The distinction between a low, a medium and a high level of robustness for this criterion is achieved through the level of assurance (see table below).

Criterion #3 (UAS design)

Systems detecting and/or recovering from human errors are developed according to industry best practices.

Criterion #1 (Procedures and checklists)

- Procedures and checklists do not require validation against either a standard or a means of compliance considered adequate by the competent authority.

- The adequacy of the procedures and checklists is declared.

Level of
assurance

Criterion #2 (Training)

**OSO #20
A Human
Factors
evaluation has
been
performed and
the HMI found
appropriate for
the mission**

Consider the criteria defined for the level of assurance of the generic remote crew training OSO (i.e. OSO #09, OSO #15 and OSO #22) corresponding to the SAIL of the operation

Criterion #3 (UAS design)
The applicant declares that the required level of integrity has been achieved¹.
The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.
1 Supporting evidence may or may not be available.

Low

Level of integrity

The UAS information and control interfaces are clearly and succinctly presented and do not confuse, cause unreasonable fatigue, or contribute to remote crew errors that could adversely affect the safety of the operation.

If an electronic means is used to support potential VOs in their role to maintain awareness of the position of the unmanned aircraft, its HMI:
— is sufficient to allow the VOs to determine the position of the UA during operation; and
— does not degrade the VO's ability to:
— scan the airspace visually where the unmanned aircraft is operating for any potential collision hazard; and
— maintain effective communication with the remote pilot at all times.

Level of assurance

The applicant conducts a human factors evaluation of the UAS to determine whether the HMI is appropriate for the mission. The HMI evaluation is based on inspection or analyses. The competent authority may request EASA to witness the HMI evaluation of the UAS.

**OSO #23
Environmental
conditions for
safe operations
are defined,
measurable
and adhered to**

Level of integrity	Medium	<p>Criterion #1 (Definition) The environmental conditions for safe operations are defined and reflected in the flight manual or equivalent document.</p> <p>Criterion #2 (Procedures) Procedures to evaluate environmental conditions before and during the mission (i.e. real-time evaluation) are available and include assessment of meteorological conditions (METAR, TAFOR, etc.) with a simple recording system.</p> <p>Criterion #3 (Training) Training covers assessment of meteorological conditions.</p>
	Level of assurance	<p>Criterion #1 (Definition) Consider the criteria defined in Section 9 The applicant has supporting evidence that the required level of integrity is achieved. This is typically done by testing, analysis, simulation², inspection, design review or through operational experience. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity. <i>2 When simulation is performed, the validity of the targeted environment that is used in the simulation needs to be justified.</i></p> <p>Criterion #2 (Procedures) - Procedures are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.</p>

OSO #24 UAS is designed and qualified for adverse environmental conditions	Level of integrity	Medium	<ul style="list-style-type: none"> - The adequacy of the procedures is proved through: = Dedicated flight tests, or = Simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results. <p>Criterion #3 (Training)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Training syllabus is available. - The UAS operator provides competency-based, theoretical and practical training.
	Level of assurance		<p>The UAS is designed to limit the effect of environmental conditions.</p> <p>Consider the criteria defined in Section 9</p> <p>The applicant has supporting evidence that the required level of integrity is achieved. This is typically done by testing, analysis, simulation², inspection, design review or through operational experience.</p> <p>The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.</p> <p><i>2 When simulation is performed, the validity of the targeted environment that is used in the simulation needs to be justified.</i></p>

Обобщение на констатациите:

Попълва се от ГД ГВА

За и от името на Оператора на БЛС

Име (отговорен ръководител):

Подпис:

Дата:

Проверено от ГД"ГВА"

Име (инспектор):

Подпис:

Дата:

Приложение № 4.4 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория

Издание: SPEC 01.04.04 Issue 1.1 (Mar 2022)

Идентификация на
документа / File identification

Номера на ревизията /
Revision number

Приложение/Appendix № 4.4 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория/Application for operational authorisation

Инструкции за попълване

Досие за съответствие с оценката на експлоатационния риск (SORA V2.0) се състои от три части: стратегически мерки за смекчаване на наземния риск, изискванията за тактическо смекчаване на въздушния риск и осигуряване постигането на целите за експлоатационна безопасност.

Част I се състои от определените по време на оценката мерки за смекчаване на наземния риск (ако е приложимо).

В колона „Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск“ се отбелязват номерът и наименованието на мярката.

В колона „Ниво на стабилност“ се отбелязва нивото на стабилност (low/medium/high).

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за M1 е представен в курсив пример за ниско ниво, за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част II отразява изискванията за тактическо смекчаване на въздушния риск (ако е приложимо).

В колона „Функция“ се отбелязва видът на съответната функция.

В колона „TMPR ново“ се отбелязва нивото на изискванията за тактическо смекчаване (VLOS/No Requirement (ARC-a)/low (ARC-b)/medium (ARC-c)/high (ARC-d)).

В колона „Изисквания за тактическо смекчаване“ се описват самите изисквания.

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за функция Откриване е представен в курсив пример за Low (ARC-b) за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част III съдържа определените по време на оценката цели за експлоатационна безопасност (OSO) и тяхното ниво.

След приключване на процедурата за оценка на експлоатационния риск за операции в специфична категория, операторът определя SAIL за планираната операция. SAIL е функция от крайното ниво на наземния риск и остатъчното ниво на въздушния риск. В зависимост от SAIL се определят и нивата на стабилност при постигане на целите за планираната експлоатация.

В колона „Цел за експлоатационна безопасност“ се отбелязва номерът и наименованието на целта за експлоатационна безопасност.

В колона SAIL се отбелязва SAIL (I-VI) и нивото на стабилност (low/medium/high).

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за OSO #1 са представени примери в курсив за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част I Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск

Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск/ Mitigations used to modify the intrinsic GRC	Ниво на стабилност/ Level of robustness	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
M1 — Strategic mitigations for ground risk	<i>Low</i>	<i>Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer) A ground risk buffer with at least a 1:1 rule or for rotary wing UA defined using a ballistic methodology approach acceptable to the competent authority.</i>	<i>Параграф ... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за правилото 1:1</i>	
	Level of integrity	<i>Criterion #2 (Evaluation of people at risk) The applicant evaluates the area of operations by means of on-site inspections or appropriate appraisals to justify lowering the density of the people at risk (e.g. a residential area during daytime when some people may not be present or an industrial area at night time for the same reason).</i>	.....
	Level of assurance	<i>Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer) The applicant declares that the required level of integrity is achieved.</i>	<i>Декларирам, че необходимото ниво на интегритет е постигнато.</i>	
		<i>Criterion #2 (Evaluation of people at risk) The applicant declares that the required level of integrity has been achieved.</i>	.....
M2 — Effects of UA impact dynamics are reduced (e.g. parachute)	Level of integrity			
	Level of assurance			
M3 — An ERP is in place, UAS	Level of integrity			

**operator
validated and
effective**

Level of
assurance

Част II Изисквания за тактическо смекчаване на въздушния риск (ако е приложимо).

Функция/Function	TMPR ново/ TMPR level	Изисквания за тактическо смекчаване/ Tactical mitigation performance requirements (TMPR)	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
Откриване / Detect	Level of integrity	<i>Low (ARC-b)</i>	<i>The expectation is for the applicant's DAA Plan to enable the operator to detect approximately 50 % of all aircraft in the detection volume. This is the performance requirement in the absence of failures and defaults.</i>	<i>Allowable loss of function and performance of the Tactical Mitigation System: < 1 per 100 Flight Hours (1E-2 Loss/FH)</i>	<i>Използва(м) се следната(ите) технология(и)/система(и)</i>
	Level of assurance		<i>It is required that the applicant has awareness of most of the traffic operating in the area in which the operator intends to fly, by relying on one or more of the following:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Use of (web-based) real time aircraft tracking services</i> <i>• Use Low Cost ADS-B In /UAT /FLARM/Pilot Aware aircraft trackers</i> <i>• Use of UTM/U-space Dynamic Geofencing</i> <i>• Monitoring aeronautical radio communications (e.g. use of a scanner)</i> 	<i>The requirement is considered to be met by commercially available products. No quantitative analysis is required.</i> <i>The operator declares that the tactical mitigation system and procedures will mitigate the risk of collisions with manned aircraft to an acceptable level.</i>	<i>Декларирам, че</i>
Решение / Decide	Level of integrity				

Команда / Command	Level of assurance
	Level of integrity
	Level of assurance
Изпълнение / Execute	Level of integrity
	Level of assurance
Обратна връзка / Feedback Loop	Level of integrity
	Level of assurance

Част III Цели за експлоатационна безопасност (OSO) и тяхното ниво

Цели за експлоатационна безопасност Operational Safety Objectives (OSOs)	SAIL IV Level of robustness	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA for SAIL IV	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
OSO #01 Ensure that the UAS operator is competent and/or proven	High	<p>The applicant is knowledgeable of the UAS being used and as a minimum has the following relevant operational procedures: checklists, maintenance, training, responsibilities, and associated duties.</p> <p>In addition, the applicant has an organisation appropriate¹ for the intended operation. Also, the applicant has a method to identify, assess, and mitigate the risks associated with flight operations. These should be consistent with the nature and extent of the operations specified.</p> <p><i>1 For the purpose of this assessment, 'appropriate' should be interpreted as commensurate with/proportionate to the size of the organisation and the complexity of the operation.</i></p>		
	Level of integrity	<p>The applicant holds an organisational operating certificate or has a recognised flight test organisation. In addition, a competent third party recurrently verifies the UAS operator's competences.</p>		
OSO #02 UAS manufactured by competent and/or proven entity	Medium	<p>As a minimum, manufacturing procedures cover: (a) the specification of materials;</p> <p>(b) the suitability and durability of materials used; and</p> <p>(c) the processes necessary to allow for repeatability in manufacturing, and conformity within acceptable tolerances.</p> <p>In addition, manufacturing procedures also cover:</p>		
	Level of integrity			

**OSO #03
UAS
maintained by
competent
and/or proven
entity (e.g.
industry
standards)**

Level of assurance	<p>(a) configuration control; (b) the verification of incoming products, parts, materials, and equipment; (c) identification and traceability; (d) in-process and final inspections & testing; (e) the control and calibration of tools; (f) handling and storage; and (g) the control of non-conforming items.</p> <p>The declared manufacturing procedures are developed to a standard considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority. In addition, evidence is available that the UAS has been manufactured in conformance to its design. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.</p>	
Level of integrity	<p>Medium</p> <p>(a) The UAS <u>maintenance instructions</u> are defined, and, when applicable, cover the UAS designer’s instructions and requirements. (b) The maintenance staff is competent and has received an authorisation to carry out UAS maintenance. (c) The maintenance staff use the UAS maintenance instructions while performing maintenance. In addition: (a) Scheduled maintenance of each UAS is organised and in accordance with a <u>maintenance programme</u>. (b) Upon completion, the maintenance log system is used to record all the maintenance conducted on the UAS, including releases. A maintenance release can only be accomplished by a staff member who has received a</p>	<p><i>a) Параграф от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за техническо обслужване</i></p> <p>.....</p> <p>.....</p>

maintenance release authorisation for that particular UAS model/family.

Criterion #1 (Procedure)

- (a) The maintenance instructions are documented.
- (b) The maintenance conducted on the UAS is recorded in a maintenance log system^{1/2}.
- (c) A list of the maintenance staff authorised to carry out maintenance is established and kept up to date.

In addition:

- (a) The maintenance programme is developed in accordance with standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.
- (b) A list of maintenance staff with maintenance release authorisation is established and kept up to date.

1 Objective is to record all the maintenance performed on the aircraft, and why it is performed (rectification of defects or malfunctions, modifications, scheduled maintenance, etc.)

2 The maintenance log may be requested for inspection/audit by the approving authority or an authorised representative.

Criterion #2 (Training) A record of all the relevant qualifications, experience and/or training completed by the maintenance staff is established and kept up to date.

In addition:

- (a) The initial training syllabus and training standard including theoretical/practical elements, duration, etc. is defined and is commensurate with the authorisation held by the maintenance staff.
- (b) For staff that hold a maintenance release authorisation, the initial training is specific to that particular UAS model/family.

a) Параграф ... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за техническо обслужване

Level of assurance

(c) All maintenance staff have undergone initial training.

**OSO #04
UAS developed
to authority
recognised
design
standards**

Low

Level of
integrity

The UAS is designed to standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority. The standards and/or the means of compliance should be applicable to a low level of integrity and the intended operation.

In case of experimental flights that investigate new technical solutions, the competent authority may accept that recognised standards are not met.

Level of
assurance

The applicant declares that the required level of integrity has been achieved¹.

*The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.
1 Supporting evidence may or may not be available.*

Medium

Level of
integrity

The equipment, systems, and installations are designed to minimise hazards¹ in the event of a probable² malfunction or failure of the UAS.

In addition, the strategy for detection, alerting and management of any malfunction, failure or combination thereof, which would lead to a hazard, is available.

1 For the purpose of this assessment, the term 'hazard' should be interpreted as a failure condition that relates to major, hazardous, or catastrophic consequences.

2 For the purpose of this assessment, the term 'probable' should be interpreted in a qualitative way as 'anticipated to occur one or more times during the entire system/operational life of a UAS'.

Level of
assurance

A functional hazard assessment¹ and a design and installation appraisal that shows hazards are minimised, are available.

In addition:

(a) Safety analyses are conducted in line with standards considered adequate by the competent authority and/or in

**OSO #05
UAS is
designed
considering
system safety
and reliability**

<p>OSO #06 C3 link characteristics (e.g. performance, spectrum use) are appropriate for the operation</p>		<p>accordance with a means of compliance acceptable to that authority. (b) A strategy for the detection of single failures of concern includes pre-flight checks. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity. <i>1 The severity of failure conditions (no safety effect, minor, major, hazardous and catastrophic) should be determined according to the definitions provided in JARUS AMC RPAS.1309 Issue 2.</i></p>
	<p>Medium</p> <p>Level of integrity</p> <p>Level of assurance</p>	<p>(a) The applicant determines that the performance, RF spectrum usage¹ and environmental conditions for C3 links are adequate to safely conduct the intended operation. (b) The remote pilot has the means to continuously monitor the C3 performance and ensures that the performance continues to meet the operational requirements². <i>1 For a low level of integrity, unlicensed frequency bands might be acceptable under certain conditions, e.g.:</i> (a) the applicant demonstrates compliance with other RF spectrum usage requirements (e.g. Directive 2014/53/EU), by showing that the UAS equipment is compliant with these requirements; and (b) the use of mechanisms to protect against interference (e.g. FHSS, frequency de-confliction by procedure). <i>2 The remote pilot has continual and timely access to the relevant C3 information that could affect the safety of flight. For operations requesting only a low level of integrity for this OSO, this could be achieved by monitoring the C2 link signal strength and receiving an alert from the UAS HMI if the signal strength becomes too low.</i></p> <p><i>Depending on the operation, the use of licensed frequency bands might be necessary. In some cases, the use of non-aeronautical bands (e.g. licensed bands for cellular network) may be acceptable.</i></p> <p>Demonstration of the C3 link performance is in accordance with standards considered adequate by the</p>

competent authority and/or in accordance with means of compliance acceptable to that authority.
The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.

**OSO #07
Inspection of
the UAS
(product
inspection) to
ensure
consistency
with the
ConOps**

Level of
integrity

Medium

The remote crew ensures that the UAS is in a condition for safe operation and conforms to the approved ConOps.

Level of
assurance

Criterion #1 (Procedures) Product inspection is documented and accounts for the manufacturer's recommendations if available.
In addition, the product inspection is documented using checklists.

Criterion #2 (Training)
(a) A training syllabus including a product inspection procedure is available.
(b) The UAS operator provides competency-based, theoretical and practical training.

**OSO #08, OSO
#11, OSO #14
and OSO #21**

Level of
integrity

High

Criterion #1 (Procedure definition)
(a) Operational procedures¹ appropriate for the proposed operation are defined and, as a minimum, cover the following elements:
(1) Flight planning;
(2) Pre- and post-flight inspections;
(3) Procedures to evaluate the environmental conditions before and during the mission (i.e. real-time evaluation);
(4) Procedures to cope with unexpected adverse operating conditions (e.g. when ice is encountered during an operation not approved for icing conditions);
(5) Normal procedures;

(6) Contingency procedures (to cope with abnormal situations);

(7) Emergency procedures (to cope with emergency situations);

(8) Occurrence reporting procedures; and

Note: normal, contingency and emergency procedures are compiled in an OM. (b) The limitations of the external systems supporting UAS operation² are defined in an OM.

1 Operational procedures cover the deterioration³ of the UAS itself and any external system supporting UAS operation.

2 In the scope of this assessment, external systems supporting UAS operation are defined as systems that are not already part of the UAS but are used to:

(a) launch/take-off the UA;

(b) make pre-flight checks; or

(c) keep the UA within its operational volume (e.g. GNSS, satellite systems, air traffic management, U-Space). External systems activated/used after a loss of control of the operation are excluded from this definition.

3 To properly address the deterioration of external systems required for the operation, it is recommended to:

(a) identify these 'external systems';

(b) identify the modes of deterioration of the 'external systems' (e.g. complete loss of GNSS, drift of the GNSS, latency issues, etc.) which would lead to a loss of control of the operation;

(c) describe the means to detect these modes of deterioration of the external systems/facilities; and

(d) describe the procedure(s) used when deterioration is detected (e.g. activation of the emergency recovery capability, switch to manual control, etc.).

Criterion #2 (Procedure complexity)

Operational procedures are simple.

Criterion #3 (Consideration of Potential Human Error)

Operational procedures take human error into consideration.

In addition, the remote crew³ receives crew resource management (CRM)⁴ training.

OSO #09, OSO #15 and OSO #22

Level of assurance

3 In the context of the SORA, the term 'remote crew' refers to any person involved in the mission.

4 CRM training focuses on the effective use of all the remote crew to ensure safe and efficient operation, reducing error, avoiding stress and increasing efficiency.

(a) Operational procedures are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.

(b) Adequacy of the contingency and emergency procedures is proven through:

(1) dedicated flight tests; or

(2) simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results.

In addition:

(a) Flight tests performed to validate the procedures and checklists cover the complete flight envelope or are proven to be conservative.

(b) The procedures, checklists, flight tests and simulations are validated by a competent third party.

Level of integrity

Medium

The competency-based, theoretical and practical training is adequate for the operation¹ and ensures knowledge of:

(a) the UAS Regulation;

(b) airspace operating principles;

(c) airmanship and aviation safety;

(d) human performance limitations;

(e) meteorology;

(f) navigation/charts;

(g) the UAS; and

(h) operating procedures.

OSO #10 & OSO #12	Level of assurance		(a) Training syllabus is available. (b) The UAS operator provides competency-based, theoretical and practical training.
	Level of integrity	Medium	<p>When operating over populated areas or assemblies of people, it can be reasonably expected that a fatality will not occur from any single failure³ of the UAS or any external system supporting the operation. SW and AEH whose development error(s) could directly lead to a failure affecting the operation in such a way that it can be reasonably expected that a fatality will occur, are developed to a standard considered adequate by the competent authority and/or in accordance with means of compliance acceptable to that authority.</p> <p><i>3 Some structural or mechanical failures may be excluded from the no-single failure criterion if it can be shown that these mechanical parts were designed to a standard considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority</i></p>
	Level of assurance		<p>A design and installation appraisal is available. In particular, this appraisal shows that:</p> <p>(a) the design and installation features (independence, separation and redundancy) satisfy the low integrity criterion; and</p> <p>(b) particular risks relevant to the ConOps (e.g. hail, ice, snow, electromagnetic interference, etc.) do not violate the independence claims, if any.</p> <p>In addition, the level of integrity claimed is substantiated by analysis and/or test data with supporting evidence. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.</p>

OSO #13 External services supporting UAS operations are adequate for the operation	Level of integrity	High	<p>The applicant ensures that the level of performance for any externally provided service necessary for the safety of the flight is adequate for the intended operation.</p> <p>If the externally provided service requires communication between the UAS operator and the service provider, the applicant ensures there is effective communication to support the service provision.</p> <p>Roles and responsibilities between the applicant and the external service provider are defined.</p> <p><i>Requirements for contracting services with the service provider may be derived from ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) that are currently under development.</i></p>
	Level of assurance		<p>The applicant has supporting evidence that the required level of performance for any externally provided service required for safety of the flight can be achieved for the full duration of the mission.</p> <p>This may take the form of a service-level agreement (SLA) or any official commitment that prevails between a service provider and the applicant on the relevant aspects of the service (including quality, availability, responsibilities). The applicant has a means to monitor externally provided services which affect flight critical systems and take appropriate actions if real-time performance could lead to the loss of control of the operation.</p> <p>In addition:</p> <p>(a) the evidence of the performance of an externally provided service is achieved through demonstrations; and</p> <p>(b) a competent third party validates the claimed level of integrity.</p>
OSO #16		Medium	Criterion #1 (Procedures)

Multi crew coordination

Level of integrity

Procedure(s) to ensure coordination between the crew members and robust and effective communication channels is (are) available and at a minimum cover:
(a) assignment of tasks to the crew, and
(b) establishment of step-by-step communications.

Criterion #2 (Training)

Remote crew training covers multi-crew coordination
In addition, the remote crew² receives CRM³ training.

2 In the context of the SORA, the term 'remote crew' refers to any person involved in the mission.

3 CRM training focuses on the effective use of all the remote crew to assure a safe and efficient operation, reducing error, avoiding stress and increasing efficiency.

Criterion #3 (Communication devices)

Communication devices comply with standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.

Level of assurance

Criterion #1 (Procedures)

(a) Procedures are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with means of compliance acceptable to that authority.

(b) Adequacy of the procedures is proven through:

(1) dedicated flight tests; or

(2) simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results.

Criterion #2 (Training)

(a) Training syllabus is available.

(b) The UAS operator provides competency-based, theoretical and practical training.

**OSO #17
Remote crew is
fit to operate**

		<p>Criterion #3 (Communication devices) (Section 9) The applicant has supporting evidence that the required level of integrity is achieved. This is typically done by testing, analysis, simulation², inspection, design review or through operational experience. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity. <i>2 When simulation is performed, the validity of the targeted environment that is used in the simulation needs to be justified.</i></p>
Level of integrity	Medium	<p>The applicant has a policy defining how the remote crew can declare themselves fit to operate before conducting any operation. In addition: - Duty, flight duty and resting times for the remote crew are defined by the applicant and adequate for the operation. - The UAS operator defines requirements appropriate for the remote crew to operate the UAS.</p>
Level of assurance		<p>The policy to define how the remote crew declares themselves fit to operate (before an operation) is documented. The remote crew declaration of fit to operate (before an operation) is based on policy defined by the applicant. In addition: - Remote crew duty, flight duty and the resting times policy are documented. - Remote crew duty cycles are logged and cover at a minimum: = when the remote crew member's duty day commences, = when the remote crew members are free from duties, and</p>

= resting times within the duty cycle.
 - There is evidence that the remote crew is fit to operate the UAS.

**OSO #18
 Automatic protection of the flight envelope from human errors**

Level of integrity	Medium	The UAS flight control system incorporates automatic protection of the flight envelope to ensure the UA remains within the flight envelope or ensures a timely recovery to the designed operational flight envelope <u>following remote pilot error(s)</u> .
Level of assurance		The automatic protection of the flight envelope has been developed to standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.

**OSO #19
 Safe recovery from Human Error**

Level of integrity	Medium	<p>Criterion #1 (Procedures and checklists) Procedures and checklists that mitigate the risk of potential human errors from any person involved with the mission are defined and used. Procedures provide at a minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a clear distribution and assignment of tasks, and - an internal checklist to ensure staff are adequately performing their assigned tasks. <p>Criterion #2 (Training) - The remote crew¹ is trained to use procedures and checklists. - The remote crew¹ receives CRM² training.³</p> <p><i>1 In the context of SORA, the term 'remote crew' refers to any person involved in the mission.</i></p>
--------------------	--------	---

2 CRM training focuses on the effective use of all the remote crew to ensure a safe and efficient operation, reducing error, avoiding stress and increasing efficiency.

3 The distinction between a low, a medium and a high level of robustness for this criterion is achieved through the level of assurance (see table below).

Criterion #3 (UAS design)

Systems detecting and/or recovering from human errors are developed to standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.

Criterion #1 (Procedures and checklists)

- Procedures and checklists are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.

- Adequacy of the procedures and checklists is proven through:

= Dedicated flight tests, or

= Simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results.

Level of assurance

Criterion #2 (Training)

Consider the criteria defined for the level of assurance of the generic remote crew training OSO (i.e. OSO #09, OSO #15 and OSO #22) corresponding to the SAIL of the operation

Criterion #3 (UAS design)

The applicant has supporting evidence that the required level of integrity is achieved. That evidence is provided through testing, analysis, simulation², inspection, design review or operational experience.

		<p>If the operation is classified as SAIL V, EASA validates the claimed integrity. In all other cases, the competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.</p> <p><i>2 When simulation is performed, the validity of the targeted environment that is used in the simulation needs to be justified.</i></p>
<p>OSO #20 A Human Factors evaluation has been performed and the HMI found appropriate for the mission</p>	<p>Level of integrity</p> <p>Level of assurance</p>	<p>Medium</p> <p>The UAS information and control interfaces are clearly and succinctly presented and do not confuse, cause unreasonable fatigue, or contribute to remote crew errors that could adversely affect the safety of the operation.</p> <p><i>If an electronic means is used to support potential VOs in their role to maintain awareness of the position of the unmanned aircraft, its HMI:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — is sufficient to allow the VOs to determine the position of the UA during operation; and — does not degrade the VO’s ability to: — scan the airspace visually where the unmanned aircraft is operating for any potential collision hazard; and — maintain effective communication with the remote pilot at all times. <p>The applicant conducts a human factors evaluation of the UAS to determine whether the HMI is appropriate for the mission. The HMI evaluation is based on demonstrations or simulations.¹ If the operation is classified as SAIL V, EASA witnesses the HMI evaluation of the UAS. In all other cases, the competent authority may request EASA to witness the HMI evaluation of the UAS.</p> <p><i>1 When simulation is performed, the validity of the targeted environment that is used in the simulation needs to be justified.</i></p>
<p>OSO #23 Environmental conditions for safe operations</p>	<p>Level of integrity</p>	<p>Medium</p> <p>Criterion #1 (Definition) The environmental conditions for safe operations are defined and reflected in the flight manual or equivalent document.</p> <p>Criterion #2 (Procedures)</p>

are defined,
measurable
and adhered to

Level of
assurance

Procedures to evaluate environmental conditions before and during the mission (i.e. real-time evaluation) are available and include assessment of meteorological conditions (METAR, TAFOR, etc.) with a simple recording system.

Criterion #3 (Training)

Training covers assessment of meteorological conditions.

Criterion #1 (Definition) Consider the criteria defined in Section 9

The applicant has supporting evidence that the required level of integrity is achieved. This is typically done by testing, analysis, simulation², inspection, design review or through operational experience.

The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.

2 When simulation is performed, the validity of the targeted environment that is used in the simulation needs to be justified.

Criterion #2 (Procedures)

- Procedures are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.
- The adequacy of the procedures is proved through:
 - = Dedicated flight tests, or
 - = Simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results.

Criterion #3 (Training)

- Training syllabus is available.
- The UAS operator provides competency-based, theoretical and practical training.

OSO #24 UAS is designed and qualified for adverse environmental conditions	Level of integrity	High	The UAS is designed using environmental standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.
	Level of assurance		Consider the criteria defined in Section 9 EASA validates the claimed level of integrity.

Обобщение на констатациите:	<i>Попълва се от ГД ГВА</i>

За и от името на Оператора на БЛС

Име (отговорен ръководител):

Подпис:

Дата:

Проверено от ГД ГВА

Име (инспектор):

Подпис:

Дата:

Приложение № 4.5 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория

Издание: SPEC 01.04.05 Issue 1.1 (Mar 2022)

Идентификация на
документа / File identification

Номера на ревизията /
Revision number

Приложение/Appendix № 4.5 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория/Application for operational authorisation

Инструкции за попълване

Досие за съответствие с оценката на експлоатационния риск (SORA V2.0) се състои от три части: стратегически мерки за смекчаване на наземния риск, изискванията за тактическо смекчаване на въздушния риск и осигуряване постигането на целите за експлоатационна безопасност.

Част I се състои от определените по време на оценката мерки за смекчаване на наземния риск (ако е приложимо).

В колона „Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск“ се отбелязват номерът и наименованието на мярката.

В колона „Ниво на стабилност“ се отбелязва нивото на стабилност (low/medium/high).

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за M1 е представен в курсив пример за ниско ниво, за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част II отразява изискванията за тактическо смекчаване на въздушния риск (ако е приложимо).

В колона „Функция“ се отбелязва видът на съответната функция.

В колона „TMPR ново“ се отбелязва нивото на изискванията за тактическо смекчаване (VLOS/No Requirement (ARC-a)/low (ARC-b)/medium (ARC-c)/high (ARC-d)).

В колона „Изисквания за тактическо смекчаване“ се описват самите изисквания.

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за функция Откриване е представен в курсив пример за Low (ARC-b) за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част III съдържа определените по време на оценката цели за експлоатационна безопасност (OSO) и тяхното ниво.

След приключване на процедурата за оценка на експлоатационния риск за операции в специфична категория, операторът определя SAIL за планираната операция. SAIL е функция от крайното ниво на наземния риск и остатъчното ниво на въздушния риск. В зависимост от SAIL се определят и нивата на стабилност при постигане на целите за планираната експлоатация.

В колона „Цел за експлоатационна безопасност“ се отбелязва номерът и наименованието на целта за експлоатационна безопасност.

В колона SAIL се отбелязва SAIL (I-VI) и нивото на стабилност (low/medium/high).

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за OSO #1 са представени примери в курсив за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част I Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск (ако е приложимо)

Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск/ Mitigations used to modify the intrinsic GRC	Ниво на стабилност/ Level of robustness	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
M1 — Strategic mitigations for ground risk	<i>Low</i>	<i>Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer) A ground risk buffer with at least a 1:1 rule or for rotary wing UA defined using a ballistic methodology approach acceptable to the competent authority.</i>	<i>Параграф ... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за правилото 1:1</i>	
	Level of integrity	<i>Criterion #2 (Evaluation of people at risk) The applicant evaluates the area of operations by means of on-site inspections or appropriate appraisals to justify lowering the density of the people at risk (e.g. a residential area during daytime when some people may not be present or an industrial area at night time for the same reason).</i>	.....
	Level of assurance	<i>Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer) The applicant declares that the required level of integrity is achieved.</i>	<i>Декларирам, че необходимото ниво на интегритет е постигнато.</i>	
		<i>Criterion #2 (Evaluation of people at risk) The applicant declares that the required level of integrity has been achieved.</i>	.....
M2 — Effects of UA impact dynamics are reduced (e.g. parachute)	Level of integrity			
	Level of assurance			
M3 — An ERP is in place, UAS	Level of integrity			

**operator
validated and
effective**

Level of
assurance

Част II Изисквания за тактическо смекчаване на въздушния риск (ако е приложимо)

Функция/Function		TMPR ново/ TMPR level	Изисквания за тактическо смекчаване/ Tactical mitigation performance requirements (TMPR)	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
Откриване / Detect	Level of integrity	<i>Low (ARC-b)</i>	The expectation is for the applicant's DAA Plan to enable the operator to detect approximately 50 % of all aircraft in the detection volume. This is the performance requirement in the absence of failures and defaults. It is required that the applicant has awareness of most of the traffic operating in the area in which the operator intends to fly, by relying on one or more of the following:	<i>Allowable loss of function and performance of the Tactical Mitigation System: < 1 per 100 Flight Hours (1E-2 Loss/FH) The requirement is considered to be met by commercially available products. No quantitative analysis is required.</i>	<i>Използва(т) се следната(ите) технология(и)/система(и)</i>	
	Level of assurance		<ul style="list-style-type: none"> • Use of (web-based) real time aircraft tracking services • Use Low Cost ADS-B In /UAT /FLARM/Pilot Aware aircraft trackers • Use of UTM/U-space Dynamic Geofencing • Monitoring aeronautical radio communications (e.g. use of a scanner) 	<i>The operator declares that the tactical mitigation system and procedures will mitigate the risk of collisions with manned aircraft to an acceptable level.</i>	<i>Декларирам, че</i>	
Решение / Decide	Level of integrity					

	Level of assurance					
Команда / Command	Level of integrity					
	Level of assurance					
Изпълнение / Execute	Level of integrity					
	Level of assurance					
Обратна връзка / Feedback Loop	Level of integrity					
	Level of assurance					

Част III Цели за експлоатационна безопасност (OSO) и тяхното ниво

Цели за експлоатационна безопасност Operational Safety Objectives (OSOs)	SAIL V Level of robustness	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA for SAIL V	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
OSO #01 Ensure that the UAS operator is competent and/or proven	High	<p>The applicant is knowledgeable of the UAS being used and as a minimum has the following relevant operational procedures: checklists, maintenance, training, responsibilities, and associated duties.</p> <p>In addition, the applicant has an organisation appropriate¹ for the intended operation. Also, the applicant has a method to identify, assess, and mitigate the risks associated with flight operations. These should be consistent with the nature and extent of the operations specified.</p> <p><i>1 For the purpose of this assessment, 'appropriate' should be interpreted as commensurate with/proportionate to the size of the organisation and the complexity of the operation.</i></p>		
	Level of integrity	<p>The applicant holds an organisational operating certificate or has a recognised flight test organisation. In addition, a competent third party recurrently verifies the UAS operator's competences.</p>		
OSO #02 UAS manufactured by competent and/or proven entity	High	<p>The manufacturer complies with the organisational requirements that are defined in Annex I (Part 21) to Regulation (EU) No 748/2012.</p>		
	Level of integrity	<p>The declared manufacturing procedures are developed to a standard considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.</p>		

**OSO #03
UAS
maintained by
competent
and/or proven
entity (e.g.
industry
standards)**

		<p>In addition, evidence is available that the UAS has been manufactured in conformance to its design. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity. In addition: EASA validates compliance with the organisational requirements that are defined in Annex I (Part 21) to Regulation (EU) No 748/2012.</p>	
	High	<p>(a) The UAS <u>maintenance instructions</u> are defined, and, when applicable, cover the UAS designer’s instructions and requirements. (b) The maintenance staff is competent and has received an authorisation to carry out UAS maintenance. (c) The maintenance staff use the UAS maintenance instructions while performing maintenance. In addition: (a) Scheduled maintenance of each UAS is organised and in accordance with a <u>maintenance programme</u>. (b) Upon completion, the maintenance log system is used to record all the maintenance conducted on the UAS, including releases. A maintenance release can only be accomplished by a staff member who has received a maintenance release authorisation for that particular UAS model/family. In addition, the maintenance staff work in accordance with a <u>maintenance procedure manual</u> that provides information and procedures relevant to the maintenance facility, records, maintenance instructions, release, tools, material, components, defect deferral, etc.</p>	<p>a) Параграф от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за техническо обслужване</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
	Level of integrity		
	Level of assurance	<p>Criterion #1 (Procedure) (a) The maintenance instructions are documented.</p>	<p>a) Параграф ... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за техническо обслужване</p>

(b) The maintenance conducted on the UAS is recorded in a maintenance log system^{1/2}.

(c) A list of the maintenance staff authorised to carry out maintenance is established and kept up to date.

In addition:

(a) The maintenance programme is developed in accordance with standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.

(b) A list of maintenance staff with maintenance release authorisation is established and kept up to date.

In addition, the maintenance programme and the maintenance procedures manual are validated by a competent third party.

1 Objective is to record all the maintenance performed on the aircraft, and why it is performed (rectification of defects or malfunctions, modifications, scheduled maintenance, etc.)

2 The maintenance log may be requested for inspection/audit by the approving authority or an authorised representative.

Criterion #2 (Training) A record of all the relevant qualifications, experience and/or training completed by the maintenance staff is established and kept up to date.

In addition:

(a) The initial training syllabus and training standard including theoretical/practical elements, duration, etc. is defined and is commensurate with the authorisation held by the maintenance staff.

(b) For staff that hold a maintenance release authorisation, the initial training is specific to that particular UAS model/family.

(c) All maintenance staff have undergone initial training.

In addition:

		<p>(a) A programme for the <u>recurrent</u> training of staff holding a maintenance release authorisation is established; and</p> <p>(b) This programme is validated by a competent third party.</p>	
<p>OSO #04 UAS developed to authority recognised design standards</p>	<p>Level of integrity</p>	<p>Medium</p> <p>The UAS is designed to standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority. The standards and/or the means of compliance should be applicable to a <u>medium</u> level of integrity and the intended operation.</p> <p><i>In case of experimental flights that investigate new technical solutions, the competent authority may accept that recognised standards are not met.</i></p>	
	<p>Level of assurance</p>	<p>Consider the criteria defined in Section 9</p> <p>The applicant has supporting evidence that the required level of integrity is achieved. This is typically done by testing, analysis, simulation², inspection, design review or through operational experience. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.</p> <p><i>² When simulation is performed, the validity of the targeted environment that is used in the simulation needs to be justified.</i></p> <p><i>If the operation is classified as SAIL V, EASA validates the claimed integrity. In all other cases, the competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.</i></p>	
<p>OSO #05 UAS is designed considering system safety and reliability</p>	<p>Level of integrity</p>	<p>High</p> <p>The equipment, systems, and installations are designed to minimise hazards¹ in the event of a probable² malfunction or failure of the UAS.</p> <p>In addition, the strategy for detection, alerting and management of any malfunction, failure or combination thereof, which would lead to a hazard, is available.</p>	

Level of assurance

In addition:

- (a) Major failure conditions are not more frequent than remote³;
- (b) Hazardous failure conditions are not more frequent than extremely remote³;
- (c) Catastrophic failure conditions are not more frequent than extremely improbable³; and
- (d) SW and AEH whose development error(s) may cause or contribute to hazardous or catastrophic failure conditions are developed to an industry standard or a methodology considered adequate by EASA and/or in accordance with means of compliance acceptable to EASA⁴.

1 For the purpose of this assessment, the term 'hazard' should be interpreted as a failure condition that relates to major, hazardous, or catastrophic consequences.

2 For the purpose of this assessment, the term 'probable' should be interpreted in a qualitative way as 'anticipated to occur one or more times during the entire system/operational life of a UAS'.

3 Safety objectives may be derived from JARUS AMC RPAS.1309 Issue 2 Table 3 depending on the kinetic energy assessment made in accordance with Section 6 of EASA policy E.Y013-01.

4 Development assurance levels (DALs) for SW/AEH may be derived from JARUS AMC RPAS.1309 Issue 2 Table 3 depending on the kinetic energy assessment made in accordance with Section 6 of EASA policy E.Y013-01.

A functional hazard assessment¹ and a design and installation appraisal that shows hazards are minimised, are available.

In addition:

- (a) Safety analyses are conducted in line with standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.

**OSO #06
C3 link
characteristics
(e.g.
performance,
spectrum use)
are
appropriate for
the operation**

Level of
integrity

High

(b) A strategy for the detection of single failures of concern includes pre-flight checks.
The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.

In addition, safety analyses and development assurance activities are validated by EASA.

1 The severity of failure conditions (no safety effect, minor, major, hazardous and catastrophic) should be determined according to the definitions provided in JARUS AMC RPAS.1309 Issue 2.

(a) The applicant determines that the performance, RF spectrum usage¹ and environmental conditions for C3 links are adequate to safely conduct the intended operation.

(b) The remote pilot has the means to continuously monitor the C3 performance and ensures that the performance continues to meet the operational requirements².

In addition, the use of licensed⁴ frequency bands for C2 Links is required.

1 For a low level of integrity, unlicensed frequency bands might be acceptable under certain conditions, e.g.:

(a) the applicant demonstrates compliance with other RF spectrum usage requirements (e.g. Directive 2014/53/EU), by showing that the UAS equipment is compliant with these requirements; and

(b) the use of mechanisms to protect against interference (e.g. FHSS, frequency de-confliction by procedure).

2 The remote pilot has continual and timely access to the relevant C3 information that could affect the safety of flight. For operations requesting only a low level of integrity for this OSO, this could be achieved by monitoring the C2 link signal strength and receiving an alert from the UAS HMI if the signal strength becomes too low.

Depending on the operation, the use of licensed frequency bands might be necessary. In some cases, the use of non-aeronautical bands (e.g. licensed bands for cellular network) may be acceptable.

**OSO #07
Inspection of
the UAS
(product
inspection) to
ensure
consistency
with the
ConOps**

Level of assurance		<p><i>4 This ensures a minimum level of performance and is not limited to aeronautical licensed frequency bands (e.g. licensed bands for cellular network). Nevertheless, some operations may require the use of bands allocated to the aeronautical mobile service for the use of C2 Link (e.g. 5030 – 5091 MHz). In any case, the use of licensed frequency bands needs authorisation.</i></p> <p>Demonstration of the C3 link performance is in accordance with standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with means of compliance acceptable to that authority. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity. In addition, evidence is validated by EASA.</p>
Level of integrity	High	<p>The remote crew ensures that the UAS is in a condition for safe operation and conforms to the approved ConOps.</p> <p>Criterion #1 (Procedures) Product inspection is documented and accounts for the manufacturer’s recommendations if available. In addition, the product inspection is documented using checklists. In addition, the product inspection is validated by a competent third party.</p>
Level of assurance		<p>Criterion #2 (Training) A competent third party: (a) validates the training syllabus; and (b) verifies the remote crew competencies.</p>
	High	Criterion #1 (Procedure definition)

OSO #08, OSO #11, OSO #14 and OSO #21

Level of integrity

(a) Operational procedures¹ appropriate for the proposed operation are defined and, as a minimum, cover the following elements:

- (1) Flight planning;
- (2) Pre- and post-flight inspections;
- (3) Procedures to evaluate the environmental conditions before and during the mission (i.e. real-time evaluation);
- (4) Procedures to cope with unexpected adverse operating conditions (e.g. when ice is encountered during an operation not approved for icing conditions);
- (5) Normal procedures;
- (6) Contingency procedures (to cope with abnormal situations);
- (7) Emergency procedures (to cope with emergency situations);
- (8) Occurrence reporting procedures; and

Note: normal, contingency and emergency procedures are compiled in an OM. (b) The limitations of the external systems supporting UAS operation² are defined in an OM.

1 Operational procedures cover the deterioration³ of the UAS itself and any external system supporting UAS operation.

2 In the scope of this assessment, external systems supporting UAS operation are defined as systems that are not already part of the UAS but are used to:

- (a) launch/take-off the UA;*
- (b) make pre-flight checks; or*
- (c) keep the UA within its operational volume (e.g. GNSS, satellite systems, air traffic management, U-Space). External systems activated/used after a loss of control of the operation are excluded from this definition.*

3 To properly address the deterioration of external systems required for the operation, it is recommended to:

- (a) identify these 'external systems';*
- (b) identify the modes of deterioration of the 'external systems' (e.g. complete loss of GNSS, drift of the GNSS, latency issues, etc.) which would lead to a loss of control of the operation;*

(c) describe the means to detect these modes of deterioration of the external systems/facilities; and

(d) describe the procedure(s) used when deterioration is detected (e.g. activation of the emergency recovery capability, switch to manual control, etc.).

Criterion #2 (Procedure complexity)

Operational procedures are simple.

Criterion #3 (Consideration of Potential Human Error)

Operational procedures take human error into consideration.

In addition, the remote crew³ receives crew resource management (CRM)⁴ training.

3 In the context of the SORA, the term 'remote crew' refers to any person involved in the mission.

4 CRM training focuses on the effective use of all the remote crew to ensure safe and efficient operation, reducing error, avoiding stress and increasing efficiency.

(a) Operational procedures are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.

(b) Adequacy of the contingency and emergency procedures is proven through:

(1) dedicated flight tests; or

(2) simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results.

In addition:

(a) Flight tests performed to validate the procedures and checklists cover the complete flight envelope or are proven to be conservative.

(b) The procedures, checklists, flight tests and simulations are validated by a competent third party.

Level of assurance

OSO #09, OSO #15 and OSO #22	Level of integrity	High	The competency-based, theoretical and practical training is adequate for the operation ¹ and ensures knowledge of: (a) the UAS Regulation; (b) airspace operating principles; (c) airmanship and aviation safety; (d) human performance limitations; (e) meteorology; (f) navigation/charts; (g) the UAS; and (h) operating procedures.
	Level of assurance		A competent third party: (a) validates the training syllabus; and (b) verifies the remote crew competencies.
OSO #10 & OSO #12	Level of integrity	High	When operating over populated areas or assemblies of people, it can be reasonably expected that a fatality will not occur from any single failure ³ of the UAS or any external system supporting the operation. SW and AEH whose development error(s) could directly lead to a failure affecting the operation in such a way that it can be reasonably expected that a fatality will occur, are developed to a standard considered adequate by the competent authority and/or in accordance with means of compliance acceptable to that authority. <i>3 Some structural or mechanical failures may be excluded from the no-single failure criterion if it can be shown that these mechanical parts were designed to a standard considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority</i>
	Level of assurance		A design and installation appraisal is available. In particular, this appraisal shows that:

**OSO #13
External
services
supporting
UAS
operations are
adequate for
the operation**

		<p>(a) the design and installation features (independence, separation and redundancy) satisfy the low integrity criterion; and</p> <p>(b) particular risks relevant to the ConOps (e.g. hail, ice, snow, electromagnetic interference, etc.) do not violate the independence claims, if any.</p> <p>In addition, the level of integrity claimed is substantiated by analysis and/or test data with supporting evidence.</p> <p>The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.</p> <p>In addition, EASA validates the level of integrity claimed.</p>
Level of integrity	High	<p>The applicant ensures that the level of performance for any externally provided service necessary for the safety of the flight is adequate for the intended operation.</p> <p>If the externally provided service requires communication between the UAS operator and the service provider, the applicant ensures there is effective communication to support the service provision.</p> <p>Roles and responsibilities between the applicant and the external service provider are defined.</p> <p><i>Requirements for contracting services with the service provider may be derived from ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) that are currently under development.</i></p>
Level of assurance		<p>The applicant has supporting evidence that the required level of performance for any externally provided service required for safety of the flight can be achieved for the full duration of the mission.</p> <p>This may take the form of a service-level agreement (SLA) or any official commitment that prevails between a service provider and the applicant on the relevant</p>

**OSO #16
Multi crew
coordination**

Level of
integrity

aspects of the service (including quality, availability, responsibilities). The applicant has a means to monitor externally provided services which affect flight critical systems and take appropriate actions if real-time performance could lead to the loss of control of the operation.
In addition:
(a) the evidence of the performance of an externally provided service is achieved through demonstrations;
and
(b) a competent third party validates the claimed level of integrity.

High

Criterion #1 (Procedures)
Procedure(s) to ensure coordination between the crew members and robust and effective communication channels is (are) available and at a minimum cover:
(a) assignment of tasks to the crew, and
(b) establishment of step-by-step communications.

Criterion #2 (Training)
Remote crew training covers multi-crew coordination
In addition, the remote crew² receives CRM³ training.
2 In the context of the SORA, the term 'remote crew' refers to any person involved in the mission.
3 CRM training focuses on the effective use of all the remote crew to assure a safe and efficient operation, reducing error, avoiding stress and increasing efficiency.

Criterion #3 (Communication devices)
Communication devices are redundant⁴ and comply with standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.

4 This implies the provision of an extra device to cope with the failure of the first device.

Criterion #1 (Procedures)

(a) Procedures are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with means of compliance acceptable to that authority.

(b) Adequacy of the procedures is proven through:

(1) dedicated flight tests; or

(2) simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results.

In addition:

(a) flight tests performed to validate the procedures cover the complete flight envelope or are proven to be conservative; and

(b) the procedures, flight tests and simulations are validated by a competent third party.

Criterion #2 (Training)

A competent third party:

(a) validates the training syllabus; and

(b) verifies the remote crew competencies.

Criterion #3 (Communication devices) (Section9)

EASA validates the claimed level of integrity

Level of assurance


**OSO #17
Remote crew is
fit to operate**

Level of integrity

High

The applicant has a policy defining how the remote crew can declare themselves fit to operate before conducting any operation.

In addition:



Level of assurance

- Duty, flight duty and resting times for the remote crew are defined by the applicant and adequate for the operation.
- The UAS operator defines requirements appropriate for the remote crew to operate the UAS.

In addition:

- The remote crew is medically fit,
- A fatigue risk management system (FRMS) is in place to manage any escalation in duty/flight duty times.

The policy to define how the remote crew declares themselves fit to operate (before an operation) is documented. The remote crew declaration of fit to operate (before an operation) is based on policy defined by the applicant.

In addition:

- Remote crew duty, flight duty and the resting times policy are documented.
- Remote crew duty cycles are logged and cover at a minimum:
 - = when the remote crew member's duty day commences,
 - = when the remote crew members are free from duties, and
 - = resting times within the duty cycle.
- There is evidence that the remote crew is fit to operate the UAS.

In addition:

- Medical standards considered adequate by the competent authority and/or means of compliance acceptable to that authority are established and a competent third party verifies that the remote crew is medically fit.

**OSO #18
Automatic
protection of
the flight
envelope from
human errors**

- A competent third party validates the duty/flight duty times.
- If an FRMS is used, it is validated and monitored by a competent third party.

Level of integrity

High

The UAS flight control system incorporates automatic protection of the flight envelope to ensure the UA remains within the flight envelope or ensures a timely recovery to the designed operational flight envelope following remote pilot error(s).

Level of assurance

The automatic protection of the flight envelope has been developed to standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity. In addition, evidence is validated by EASA.

**OSO #19
Safe recovery
from Human
Error**

Level of integrity

Medium

Criterion #1 (Procedures and checklists)
Procedures and checklists that mitigate the risk of potential human errors from any person involved with the mission are defined and used. Procedures provide at a minimum:

- a clear distribution and assignment of tasks, and
- an internal checklist to ensure staff are adequately performing their assigned tasks.

Criterion #2 (Training)

- The remote crew¹ is trained to use procedures and checklists.
- The remote crew¹ receives CRM² training.³

Level of assurance

1 In the context of SORA, the term 'remote crew' refers to any person involved in the mission.

2 CRM training focuses on the effective use of all the remote crew to ensure a safe and efficient operation, reducing error, avoiding stress and increasing efficiency.

3 The distinction between a low, a medium and a high level of robustness for this criterion is achieved through the level of assurance (see table below).

Criterion #3 (UAS design)

Systems detecting and/or recovering from human errors are developed to standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.

Criterion #1 (Procedures and checklists)

- Procedures and checklists are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.
- Adequacy of the procedures and checklists is proven through:
 - = Dedicated flight tests, or
 - = Simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results.

Criterion #2 (Training)

Consider the criteria defined for the level of assurance of the generic remote crew training OSO (i.e. OSO #09, OSO #15 and OSO #22) corresponding to the SAIL of the operation

Criterion #3 (UAS design)

The applicant has supporting evidence that the required level of integrity is achieved. That evidence is provided

**OSO #20
A Human
Factors
evaluation has
been
performed and
the HMI found
appropriate for
the mission**

**OSO #23
Environmental
conditions for**

through testing, analysis, simulation², inspection, design review or operational experience. If the operation is classified as SAIL V, EASA validates the claimed integrity. In all other cases, the competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.

2 When simulation is performed, the validity of the targeted environment that is used in the simulation needs to be justified.

<p>Level of integrity</p>	<p>Medium</p>	<p>The UAS information and control interfaces are clearly and succinctly presented and do not confuse, cause unreasonable fatigue, or contribute to remote crew errors that could adversely affect the safety of the operation.</p> <p><i>If an electronic means is used to support potential VOs in their role to maintain awareness of the position of the unmanned aircraft, its HMI:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — is sufficient to allow the VOs to determine the position of the UA during operation; and — does not degrade the VO’s ability to: — scan the airspace visually where the unmanned aircraft is operating for any potential collision hazard; and — maintain effective communication with the remote pilot at all times. <p>The applicant conducts a human factors evaluation of the UAS to determine whether the HMI is appropriate for the mission. The HMI evaluation is based on demonstrations or simulations.¹ If the operation is classified as SAIL V, EASA witnesses the HMI evaluation of the UAS. In all other cases, the competent authority may request EASA to witness the HMI evaluation of the UAS.</p> <p><i>1 When simulation is performed, the validity of the targeted environment that is used in the simulation needs to be justified.</i></p>
<p>Level of assurance</p>		
<p>Level of integrity</p>	<p>High</p>	<p>Criterion #1 (Definition) The environmental conditions for safe operations are defined and reflected in the flight manual or equivalent document.</p>

**safe operations
are defined,
measurable
and adhered to**

Level of
assurance

Criterion #2 (Procedures)

Procedures to evaluate environmental conditions before and during the mission (i.e. real-time evaluation) are available and include assessment of meteorological conditions (METAR, TAFOR, etc.) with a simple recording system.

Criterion #3 (Training)

Training covers assessment of meteorological conditions.

Criterion #1 (Definition) Consider the criteria defined in Section 9

EASA validates the claimed level of integrity.

Criterion #2 (Procedures)

- Procedures are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.
 - The adequacy of the procedures is proved through:
 - = Dedicated flight tests, or
 - = Simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results.
- In addition:
- Flight tests performed to validate the procedures cover the complete flight envelope or are proven to be conservative.
 - The procedures, flight tests and simulations are validated by a competent third party.

Criterion #3 (Training)

A competent third party:

OSO #24 UAS is designed and qualified for adverse environmental conditions	Level of integrity	High	- Validates the training syllabus. - Verifies the remote crew competencies. The UAS is designed using environmental standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.
	Level of assurance		Consider the criteria defined in Section 9 EASA validates the claimed level of integrity.

Обобщение на констатациите: <i>ГВА</i>	<i>Попълва се от ГД</i>

За и от името на Оператора на БЛС

Име (отговорен ръководител):

Подпис:

Дата:

Проверено от ГД ГВА

Име (инспектор):

Подпис:

Дата:

Приложение № 4.6 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория

Издание: SPEC 01.04.06 Issue 1.1 (Mar 2022)

Идентификация на
документа / File identification

Номера на ревизията /
Revision number

Приложение/Appendix № 4.6 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория/Application for operational authorisation

Инструкции за попълване

Досие за съответствие с оценката на експлоатационния риск (SORA 2.0) се състои от три части: стратегически мерки за смекчаване на наземния риск, изискванията за тактическо смекчаване на въздушния риск и осигуряване постигането на целите за експлоатационна безопасност.

Част I се състои от определените по време на оценката мерки за смекчаване на наземния риск (ако е приложимо).

В колона „Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск“ се отбелязват номерът и наименованието на мярката.

В колона „Ниво на стабилност“ се отбелязва нивото на стабилност (low/medium/high).

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за M1 е представен в курсив пример за ниско ниво, за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част II отразява изискванията за тактическо смекчаване на въздушния риск (ако е приложимо).

В колона „Функция“ се отбелязва видът на съответната функция.

В колона „TMPR ново“ се отбелязва нивото на изискванията за тактическо смекчаване (VLOS/No Requirement (ARC-a)/low (ARC-b)/medium (ARC-c)/high (ARC-d)).

В колона „Изисквания за тактическо смекчаване“ се описват самите изисквания.

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за функция Откриване е представен в курсив пример за Low (ARC-b) за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част III съдържа определените по време на оценката цели за експлоатационна безопасност (OSO) и тяхното ниво.

След приключване на процедурата за оценка на експлоатационния риск за операции в специфична категория, операторът определя SAIL за планираната операция. SAIL е функция от крайното ниво на наземния риск и остатъчното ниво на въздушния риск. В зависимост от SAIL се определят и нивата на стабилност при постигане на целите за планираната експлоатация.

В колона „Цел за експлоатационна безопасност“ се отбелязва номерът и наименованието на целта за експлоатационна безопасност.

В колона SAIL се отбелязва SAIL (I-VI) и нивото на стабилност (low/medium/high).

В колона „Критерии в методологията SORA“ се описват критериите, които трябва да бъдат изпълнени, за да се докаже необходимото ниво на интегритет и ново на осигуряване.

В колона „Изпълнение на съответствието“, кандидатът въвежда как отговаря на критериите. Може да се даде само препратка към документацията на кандидата, като например ръководство за експлоатация, стандартни оперативни процедури или подобен документ, или по друг начин да се опише как е изпълнен критерият или кандидатът декларира съответствието.

Колона „Попълва се от ГД ГВА“ не се попълва от заявителя.

Забележка: за OSO #1 са представени примери в курсив за улеснение на заявителя как следва да бъде попълнена информацията.

Част I Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск (ако е приложимо)

Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск/ Mitigations used to modify the intrinsic GRC	Ниво на стабилност/ Level of robustness	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
M1 — Strategic mitigations for ground risk	Low	<p><i>Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer)</i> A ground risk buffer with at least a 1:1 rule or for rotary wing UA defined using a ballistic methodology approach acceptable to the competent authority.</p>	<p>Параграф от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за правилото 1:1</p>	
	Level of integrity	<p><i>Criterion #2 (Evaluation of people at risk)</i> The applicant evaluates the area of operations by means of on-site inspections or appropriate appraisals to justify lowering the density of the people at risk (e.g. a residential area during daytime when some people may not be present or an industrial area at night time for the same reason).</p>	<p>.....</p>	
	Level of assurance	<p><i>Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer)</i> The applicant declares that the required level of integrity is achieved.</p>	<p>Декларирам, че необходимото ниво на интегритет е постигнато.</p>	
		<p><i>Criterion #2 (Evaluation of people at risk)</i> The applicant declares that the required level of integrity has been achieved.</p>	<p>.....</p>	
M2 — Effects of UA impact dynamics are reduced (e.g. parachute)	Level of integrity			
	Level of assurance			
M3 — An ERP is in place, UAS	Level of integrity			

**operator
validated and
effective**

Level of
assurance

Част II Изисквания за тактическо смекчаване на въздушния риск (ако е приложимо)

Функция/Function		TMPR ново/ TMPR level	Изисквания за тактическо смекчаване/ Tactical mitigation performance requirements (TMPR)	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
Откриване / Detect	Level of integrity	<i>Low (ARC-b)</i>	<i>The expectation is for the applicant's DAA Plan to enable the operator to detect approximately 50 % of all aircraft in the detection volume. This is the performance requirement in the absence of failures and defaults. It is required that the applicant has awareness of most of the traffic operating in the area in which the operator intends to fly, by relying on one or more of the following:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Use of (web-based) real time aircraft tracking services</i> <i>• Use Low Cost ADS-B In /UAT /FLARM/Pilot Aware aircraft trackers</i> <i>• Use of UTM/U-space Dynamic Geofencing</i> <i>• Monitoring aeronautical radio communications (e.g. use of a scanner)</i> 	<i>Allowable loss of function and performance of the Tactical Mitigation System: < 1 per 100 Flight Hours (1E-2 Loss/FH) The requirement is considered to be met by commercially available products. No quantitative analysis is required.</i>	<i>Използва(т) се следната(ите) технология(и)/система(и)</i>	
	Level of assurance			<i>The operator declares that the tactical mitigation system and procedures will mitigate the risk of collisions with manned aircraft to an acceptable level.</i>	<i>Декларирам, че</i>	
Решение / Decide	Level of integrity					

Команда / Command	Level of assurance
	Level of integrity
Изпълнение / Execute	Level of assurance
	Level of integrity
Обратна връзка / Feedback Loop	Level of integrity
	Level of assurance

Част III Цели за експлоатационна безопасност (OSO) и тяхното ниво

Цели за експлоатационна безопасност Operational Safety Objectives (OSOs)	SAIL VI Level of robustness	Критерии в методологията SORA Criteria in SORA for SAIL VI	Изпълнение на съответствието Compliance	Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA
OSO #01 Ensure that the UAS operator is competent and/or proven	Level of integrity	<p>High</p> <p>The applicant is knowledgeable of the UAS being used and as a minimum has the following relevant operational procedures: checklists, maintenance, training, responsibilities, and associated duties. In addition, the applicant has an organisation appropriate¹ for the intended operation. Also, the applicant has a method to identify, assess, and mitigate the risks associated with flight operations. These should be consistent with the nature and extent of the operations specified.</p> <p><i>1 For the purpose of this assessment, 'appropriate' should be interpreted as commensurate with/proportionate to the size of the organisation and the complexity of the operation.</i></p>		
	Level of assurance	<p>The applicant holds an organisational operating certificate or has a recognised flight test organisation. In addition, a competent third party recurrently verifies the UAS operator's competences.</p>		
OSO #02 UAS manufactured by competent and/or proven entity	Level of integrity	<p>High</p> <p>The manufacturer complies with the organisational requirements that are defined in Annex I (Part 21) to Regulation (EU) No 748/2012.</p>		
	Level of assurance	<p>The declared manufacturing procedures are developed to a standard considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.</p>		

**OSO #03
UAS
maintained by
competent
and/or proven
entity (e.g.
industry
standards)**

Level of
integrity

High

In addition, evidence is available that the UAS has been manufactured in conformance to its design. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.

In addition: EASA validates compliance with the organisational requirements that are defined in Annex I (Part 21) to Regulation (EU) No 748/2012.

(a) The UAS maintenance instructions are defined, and, when applicable, cover the UAS designer's instructions and requirements.

(b) The maintenance staff is competent and has received an authorisation to carry out UAS maintenance.

(c) The maintenance staff use the UAS maintenance instructions while performing maintenance.

In addition:

(a) Scheduled maintenance of each UAS is organised and in accordance with a maintenance programme.

(b) Upon completion, the maintenance log system is used to record all the maintenance conducted on the UAS, including releases. A maintenance release can only be accomplished by a staff member who has received a maintenance release authorisation for that particular UAS model/family.

In addition, the maintenance staff work in accordance with a maintenance procedure manual that provides information and procedures relevant to the maintenance facility, records, maintenance instructions, release, tools, material, components, defect deferral, etc.

a) Параграф от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за техническо обслужване

.....

.....

Level of assurance

Criterion #1 (Procedure)

- (a) The maintenance instructions are documented.
- (b) The maintenance conducted on the UAS is recorded in a maintenance log system^{1/2}.
- (c) A list of the maintenance staff authorised to carry out maintenance is established and kept up to date.

In addition:

- (a) The maintenance programme is developed in accordance with standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.
 - (b) A list of maintenance staff with maintenance release authorisation is established and kept up to date.
- In addition, the maintenance programme and the maintenance procedures manual are validated by a competent third party.

1 Objective is to record all the maintenance performed on the aircraft, and why it is performed (rectification of defects or malfunctions, modifications, scheduled maintenance, etc.)

2 The maintenance log may be requested for inspection/audit by the approving authority or an authorised representative.

Criterion #2 (Training) A record of all the relevant qualifications, experience and/or training completed by the maintenance staff is established and kept up to date.

In addition:

- (a) The initial training syllabus and training standard including theoretical/practical elements, duration, etc. is defined and is commensurate with the authorisation held by the maintenance staff.
- (b) For staff that hold a maintenance release authorisation, the initial training is specific to that particular UAS model/family.

a) Параграф ... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за техническо обслужване

**OSO #04
UAS developed
to authority
recognised
design
standards**

**OSO #05
UAS is
designed
considering
system safety
and reliability**

(c) All maintenance staff have undergone initial training.
In addition:
(a) A programme for the recurrent training of staff holding a maintenance release authorisation is established; and
(b) This programme is validated by a competent third party.

High	The UAS is designed to standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority. The standards and/or the means of compliance should be applicable to a <u>high</u> level of integrity and the intended operation. <i>In case of experimental flights that investigate new technical solutions, the competent authority may accept that recognised standards are not met.</i>
Level of integrity	
Level of assurance	Consider the criteria defined in Section 9 EASA validates the claimed level of integrity.

High

The equipment, systems, and installations are designed to minimise hazards¹ in the event of a probable² malfunction or failure of the UAS.
In addition, the strategy for detection, alerting and management of any malfunction, failure or combination thereof, which would lead to a hazard, is available.
In addition:
(a) Major failure conditions are not more frequent than remote³;
(b) Hazardous failure conditions are not more frequent than extremely remote³;

Level of integrity

(c) Catastrophic failure conditions are not more frequent than extremely improbable³; and
(d) SW and AEH whose development error(s) may cause or contribute to hazardous or catastrophic failure conditions are developed to an industry standard or a methodology considered adequate by EASA and/or in accordance with means of compliance acceptable to EASA⁴.

1 For the purpose of this assessment, the term 'hazard' should be interpreted as a failure condition that relates to major, hazardous, or catastrophic consequences.

2 For the purpose of this assessment, the term 'probable' should be interpreted in a qualitative way as 'anticipated to occur one or more times during the entire system/operational life of a UAS'.

3 Safety objectives may be derived from JARUS AMC RPAS.1309 Issue 2 Table 3 depending on the kinetic energy assessment made in accordance with Section 6 of EASA policy E.Y013-01.

4 Development assurance levels (DALs) for SW/AEH may be derived from JARUS AMC RPAS.1309 Issue 2 Table 3 depending on the kinetic energy assessment made in accordance with Section 6 of EASA policy E.Y013-01.

A functional hazard assessment¹ and a design and installation appraisal that shows hazards are minimised, are available.

In addition: (a) Safety analyses are conducted in line with standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority. (b) A strategy for the detection of single failures of concern includes pre-flight checks.

The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.

In addition, safety analyses and development assurance activities are validated by EASA.

Level of assurance

**OSO #06
C3 link
characteristics
(e.g.
performance,
spectrum use)
are
appropriate for
the operation**

1 The severity of failure conditions (no safety effect, minor, major, hazardous and catastrophic) should be determined according to the definitions provided in JARUS AMC RPAS.1309 Issue 2.

High

(a) The applicant determines that the performance, RF spectrum usage¹ and environmental conditions for C3 links are adequate to safely conduct the intended operation.
(b) The remote pilot has the means to continuously monitor the C3 performance and ensures that the performance continues to meet the operational requirements².
In addition, the use of licensed⁴ frequency bands for C2 Links is required.

1 For a low level of integrity, unlicensed frequency bands might be acceptable under certain conditions, e.g.:

*(a) the applicant demonstrates compliance with other RF spectrum usage requirements (e.g. Directive 2014/53/EU), by showing that the UAS equipment is compliant with these requirements; and
(b) the use of mechanisms to protect against interference (e.g. FHSS, frequency de-confliction by procedure).*

2 The remote pilot has continual and timely access to the relevant C3 information that could affect the safety of flight. For operations requesting only a low level of integrity for this OSO, this could be achieved by monitoring the C2 link signal strength and receiving an alert from the UAS HMI if the signal strength becomes too low.

Depending on the operation, the use of licensed frequency bands might be necessary. In some cases, the use of non-aeronautical bands (e.g. licensed bands for cellular network) may be acceptable.

4 This ensures a minimum level of performance and is not limited to aeronautical licensed frequency bands (e.g. licensed bands for cellular network). Nevertheless, some operations may require the use of bands allocated to the aeronautical mobile service for the use of C2 Link (e.g. 5030 – 5091 MHz).

In any case, the use of licensed frequency bands needs authorisation.

Level of integrity

Level of assurance

Demonstration of the C3 link performance is in accordance with standards considered adequate by the

OSO #07 Inspection of the UAS (product inspection) to ensure consistency with the ConOps			<p>competent authority and/or in accordance with means of compliance acceptable to that authority. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity. In addition, evidence is validated by EASA.</p>
	Level of integrity	High	<p>The remote crew ensures that the UAS is in a condition for safe operation and conforms to the approved ConOps.</p> <p>Criterion #1 (Procedures) Product inspection is documented and accounts for the manufacturer's recommendations if available. In addition, the product inspection is documented using checklists. In addition, the product inspection is validated by a competent third party.</p> <p>Criterion #2 (Training) A competent third party: (a) validates the training syllabus; and (b) verifies the remote crew competencies.</p>
OSO #08, OSO #11, OSO #14 and OSO #21	Level of integrity	High	<p>Criterion #1 (Procedure definition) (a) Operational procedures¹ appropriate for the proposed operation are defined and, as a minimum, cover the following elements: (1) Flight planning; (2) Pre- and post-flight inspections; (3) Procedures to evaluate the environmental conditions before and during the mission (i.e. real-time evaluation);</p>

- (4) Procedures to cope with unexpected adverse operating conditions (e.g. when ice is encountered during an operation not approved for icing conditions);
- (5) Normal procedures;
- (6) Contingency procedures (to cope with abnormal situations);
- (7) Emergency procedures (to cope with emergency situations);
- (8) Occurrence reporting procedures; and

Note: normal, contingency and emergency procedures are compiled in an OM. (b) The limitations of the external systems supporting UAS operation² are defined in an OM.

1 Operational procedures cover the deterioration³ of the UAS itself and any external system supporting UAS operation.

2 In the scope of this assessment, external systems supporting UAS operation are defined as systems that are not already part of the UAS but are used to:

- (a) launch/take-off the UA;*
- (b) make pre-flight checks; or*
- (c) keep the UA within its operational volume (e.g. GNSS, satellite systems, air traffic management, U-Space). External systems activated/used after a loss of control of the operation are excluded from this definition.*

3 To properly address the deterioration of external systems required for the operation, it is recommended to:

- (a) identify these 'external systems';*
- (b) identify the modes of deterioration of the 'external systems' (e.g. complete loss of GNSS, drift of the GNSS, latency issues, etc.) which would lead to a loss of control of the operation;*
- (c) describe the means to detect these modes of deterioration of the external systems/facilities; and*
- (d) describe the procedure(s) used when deterioration is detected (e.g. activation of the emergency recovery capability, switch to manual control, etc.).*

Criterion #2 (Procedure complexity)

Operational procedures are simple.

Level of assurance	<p>Criterion #3 (Consideration of Potential Human Error) Operational procedures take human error into consideration. In addition, the remote crew³ receives crew resource management (CRM)⁴ training. <i>3 In the context of the SORA, the term 'remote crew' refers to any person involved in the mission.</i> <i>4 CRM training focuses on the effective use of all the remote crew to ensure safe and efficient operation, reducing error, avoiding stress and increasing efficiency.</i></p> <p>(a) Operational procedures are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority. (b) Adequacy of the contingency and emergency procedures is proven through: (1) dedicated flight tests; or (2) simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results. In addition: (a) Flight tests performed to validate the procedures and checklists cover the complete flight envelope or are proven to be conservative. (b) The procedures, checklists, flight tests and simulations are validated by a competent third party.</p>
Level of integrity	<p>High</p> <p>The competency-based, theoretical and practical training is adequate for the operation¹ and ensures knowledge of: (a) the UAS Regulation; (b) airspace operating principles; (c) airmanship and aviation safety; (d) human performance limitations;</p>

**OSO #10 &
OSO #12**

Level of assurance		<p>(e) meteorology; (f) navigation/charts; (g) the UAS; and (h) operating procedures.</p> <p>A competent third party: (a) validates the training syllabus; and (b) verifies the remote crew competencies.</p>
Level of integrity	High	<p>When operating over populated areas or assemblies of people, it can be reasonably expected that a fatality will not occur from any single failure³ of the UAS or any external system supporting the operation. SW and AEH whose development error(s) could directly lead to a failure affecting the operation in such a way that it can be reasonably expected that a fatality will occur, are developed to a standard considered adequate by the competent authority and/or in accordance with means of compliance acceptable to that authority.</p> <p><i>3 Some structural or mechanical failures may be excluded from the no-single failure criterion if it can be shown that these mechanical parts were designed to a standard considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority</i></p>
Level of assurance		<p>A design and installation appraisal is available. In particular, this appraisal shows that: (a) the design and installation features (independence, separation and redundancy) satisfy the low integrity criterion; and (b) particular risks relevant to the ConOps (e.g. hail, ice, snow, electromagnetic interference, etc.) do not violate the independence claims, if any.</p> <p>In addition, the level of integrity claimed is substantiated by analysis and/or test data with</p>

**OSO #13
External
services
supporting
UAS
operations are
adequate for
the operation**

supporting evidence. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity. In addition, EASA validates the level of integrity claimed.

High

Level of integrity

The applicant ensures that the level of performance for any externally provided service necessary for the safety of the flight is adequate for the intended operation. If the externally provided service requires communication between the UAS operator and the service provider, the applicant ensures there is effective communication to support the service provision. Roles and responsibilities between the applicant and the external service provider are defined.

Requirements for contracting services with the service provider may be derived from ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) that are currently under development.

Level of assurance

The applicant has supporting evidence that the required level of performance for any externally provided service required for safety of the flight can be achieved for the full duration of the mission.

This may take the form of a service-level agreement (SLA) or any official commitment that prevails between a service provider and the applicant on the relevant aspects of the service (including quality, availability, responsibilities). The applicant has a means to monitor externally provided services which affect flight critical systems and take appropriate actions if real-time performance could lead to the loss of control of the operation.

In addition:

**OSO #16
Multi crew
coordination**

		<p>(a) the evidence of the performance of an externally provided service is achieved through demonstrations; and</p> <p>(b) a competent third party validates the claimed level of integrity.</p>
Level of integrity	High	<p>Criterion #1 (Procedures) Procedure(s) to ensure coordination between the crew members and robust and effective communication channels is (are) available and at a minimum cover: (a) assignment of tasks to the crew, and (b) establishment of step-by-step communications.</p> <p>Criterion #2 (Training) Remote crew training covers multi-crew coordination In addition, the remote crew² receives CRM³ training. <i>2 In the context of the SORA, the term 'remote crew' refers to any person involved in the mission. 3 CRM training focuses on the effective use of all the remote crew to assure a safe and efficient operation, reducing error, avoiding stress and increasing efficiency.</i></p> <p>Criterion #3 (Communication devices) Communication devices are redundant⁴ and comply with standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority. <i>4 This implies the provision of an extra device to cope with the failure of the first device.</i></p>
Level of assurance		<p>Criterion #1 (Procedures) (a) Procedures are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with means of compliance acceptable to that authority. (b) Adequacy of the procedures is proven through:</p>

**OSO #17
Remote crew is
fit to operate**

Level of
integrity

High

The applicant has a policy defining how the remote crew can declare themselves fit to operate before conducting any operation.
In addition:
- Duty, flight duty and resting times for the remote crew are defined by the applicant and adequate for the operation.
- The UAS operator defines requirements appropriate for the remote crew to operate the UAS.
In addition:
- The remote crew is medically fit,
- A fatigue risk management system (FRMS) is in place to manage any escalation in duty/flight duty times.

(1) dedicated flight tests; or
(2) simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results.
In addition:
(a) flight tests performed to validate the procedures cover the complete flight envelope or are proven to be conservative; and
(b) the procedures, flight tests and simulations are validated by a competent third party.

Criterion #2 (Training)
A competent third party:
(a) validates the training syllabus; and
(b) verifies the remote crew competencies.

Criterion #3 (Communication devices) (Section9)
EASA validates the claimed level of integrity

	Level of assurance		<p>The policy to define how the remote crew declares themselves fit to operate (before an operation) is documented. The remote crew declaration of fit to operate (before an operation) is based on policy defined by the applicant.</p> <p>In addition:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remote crew duty, flight duty and the resting times policy are documented. — - Remote crew duty cycles are logged and cover at a minimum: <ul style="list-style-type: none"> = when the remote crew member’s duty day commences, = when the remote crew members are free from duties, and = resting times within the duty cycle. - There is evidence that the remote crew is fit to operate the UAS. <p>In addition:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Medical standards considered adequate by the competent authority and/or means of compliance acceptable to that authority are established and a competent third party verifies that the remote crew is medically fit. - A competent third party validates the duty/flight duty times. - If an FRMS is used, it is validated and monitored by a competent third party.
OSO #18 Automatic protection of	Level of integrity	High	The UAS flight control system incorporates automatic protection of the flight envelope to ensure the UA remains within the flight envelope or ensures a timely

the flight envelope from human errors

Level of assurance

recovery to the designed operational flight envelope following remote pilot error(s).

The automatic protection of the flight envelope has been developed to standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity. In addition, evidence is validated by EASA.

High

Criterion #1 (Procedures and checklists)
Procedures and checklists that mitigate the risk of potential human errors from any person involved with the mission are defined and used. Procedures provide at a minimum:
- a clear distribution and assignment of tasks, and
- an internal checklist to ensure staff are adequately performing their assigned tasks.

Level of integrity

**OSO #19
Safe recovery from Human Error**

Criterion #2 (Training)
- The remote crew¹ is trained to use procedures and checklists.
- The remote crew¹ receives CRM² training.³
1 In the context of SORA, the term 'remote crew' refers to any person involved in the mission.
2 CRM training focuses on the effective use of all the remote crew to ensure a safe and efficient operation, reducing error, avoiding stress and increasing efficiency.
3 The distinction between a low, a medium and a high level of robustness for this criterion is achieved through the level of assurance (see table below).

Criterion #3 (UAS design)
Systems detecting and/or recovering from human errors are developed to standards considered adequate

OSO #20 A Human Factors evaluation has been	Level of assurance		<p>by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.</p> <p>Criterion #1 (Procedures and checklists)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Procedures and checklists are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority. - Adequacy of the procedures and checklists is proven through: <ul style="list-style-type: none"> = Dedicated flight tests, or = Simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results. <p>In addition:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flight tests performed to validate the procedures and checklists cover the complete flight envelope or are proven to be conservative. - The procedures, checklists, flight tests and simulations are validated by a competent third party. <hr/> <p>Criterion #2 (Training)</p> <p>Consider the criteria defined for the level of assurance of the generic remote crew training OSO (i.e. OSO #09, OSO #15 and OSO #22) corresponding to the SAIL of the operation</p> <hr/> <p>Criterion #3 (UAS design)</p> <p>EASA validates the claimed level of integrity.</p>
	Level of integrity	High	<p>The UAS information and control interfaces are clearly and succinctly presented and do not confuse, cause unreasonable fatigue, or contribute to remote crew errors that could adversely affect the safety of the operation.</p>

performed and the HMI found appropriate for the mission

If an electronic means is used to support potential VOs in their role to maintain awareness of the position of the unmanned aircraft, its HMI:
 — is sufficient to allow the VOs to determine the position of the UA during operation; and
 — does not degrade the VO’s ability to:
 — scan the airspace visually where the unmanned aircraft is operating for any potential collision hazard; and
 — maintain effective communication with the remote pilot at all times.

The applicant conducts a human factors evaluation of the UAS to determine whether the HMI is appropriate for the mission. The HMI evaluation is based on demonstrations or simulations.¹

In addition, EASA witnesses the HMI evaluation of the UAS and a competent third party witnesses the HMI evaluation of the possible electronic means used by the VO.

1 When simulation is performed, the validity of the targeted environment that is used in the simulation needs to be justified.

Level of assurance

OSO #23 Environmental conditions for safe operations are defined, measurable and adhered to

High

Criterion #1 (Definition) The environmental conditions for safe operations are defined and reflected in the flight manual or equivalent document.

Criterion #2 (Procedures)

Procedures to evaluate environmental conditions before and during the mission (i.e. real-time evaluation) are available and include assessment of meteorological conditions (METAR, TAFOR, etc.) with a simple recording system.

Criterion #3 (Training)

Training covers assessment of meteorological conditions.

Level of integrity

Level of assurance

Criterion #1 (Definition) Consider the criteria defined in Section 9

EASA validates the claimed level of integrity.

Criterion #2 (Procedures)

- Procedures are validated against standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.

- The adequacy of the procedures is proved through:

= Dedicated flight tests, or

= Simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results.

In addition:

- Flight tests performed to validate the procedures cover the complete flight envelope or are proven to be conservative.

- The procedures, flight tests and simulations are validated by a competent third party.

Criterion #3 (Training)

A competent third party:

- Validates the training syllabus.

- Verifies the remote crew competencies.

**OSO #24
UAS is
designed and
qualified for
adverse
environmental
conditions**

Level of
integrity

High

The UAS is designed using environmental standards considered adequate by the competent authority and/or in accordance with a means of compliance acceptable to that authority.

Level of
assurance

Consider the criteria defined in Section 9
EASA validates the claimed level of integrity.

Обобщение на констатациите:	<i>Попълва се от ГД ГВА</i>

За и от името на Оператора на БЛС

Име (отговорен ръководител):

Подпис:

Дата:

Проверено от ГД"ГВА"

Име (инспектор):

Подпис:

Дата:

Разрешение за експлоатация в специфична категория

Издание: Spec_Authorisation Issue 02 (Mar 2022)




Разрешение за експлоатация в специфична категория
Operational authorisation for the 'specific' category



1. Орган, издаващ разрешението/Authority issuing the authorisation	
1.1 Издаващ орган/ Issuing authority	Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, Р. България / Directorate General Civil Aviation Authority, Republic of Bulgaria
1.3 Лице за контакт/ Point of contact	
Име/ Name	
Телефон/ Telephone	
Електронен адрес/ Email	
2. Данни за оператора на БЛС/ UAS operator data	
2.1 Регистрационен номер на оператора на БЛС/ UAS operator registration number	
2.2 Наименование на оператора на БЛС/ UAS operator name	
2.3 Лице за контакт/ Operational point of contact	
Име/ Name	
Телефон/ Telephone	
Електронен адрес/ Email	
3. Разрешена експлоатацията / Authorised operation	
3.1 Разрешено място (а)/ Authorised location(s)	
3.2 Разпространение на прилежащата зона/ Extent of the adjacent area	_____ km
3.3 Препратка към оценка на риска, изменение/ Risk assessment reference and revision	<input type="checkbox"/> SORA версия __ <input type="checkbox"/> PDRA № __-__ <input type="checkbox"/> друго _____ SORA version PDRA # other
3.4 Ниво на осигуряване и интегритет/ Level of assurance and integrity	
3.5 Вид на експлоатация/ Type of operation	<input type="checkbox"/> VLOS <input type="checkbox"/> BVLOS <input type="checkbox"/> EVLOS
3.6 Превоз на опасни товари/ Transport of dangerous goods	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Не Yes No
3.7 Наземен риск/	3.7.1 Експлоатационна зона/ Operational area

Ground risk characterisation	3.7.2 Прилежаща зона/ Adjacent area	
3.8 Смекчаване на наземния риск/ Ground risk mitigations	3.8.1 Стратегическо смекчаване/ Strategic mitigations	<input type="checkbox"/> Не No <input type="checkbox"/> Да, ниско Yes, low <input type="checkbox"/> Да, средно Yes, medium <input type="checkbox"/> Да, високо Yes, high
	3.8.2 ERP	<input type="checkbox"/> Не No <input type="checkbox"/> Да, ниско Yes, low <input type="checkbox"/> Да, средно Yes, medium <input type="checkbox"/> Да, високо Yes, high
3.9 Ограничение на височината на експлоатационния обем/ Height limit of the operational volume		_____ m (_____ ft)
3.10 Ниво на остатъчен въздушен риск / Residual air risk level	3.10.1 Експлоатационен обем/ Operational volume	<input type="checkbox"/> ARC-a <input type="checkbox"/> ARC-b <input type="checkbox"/> ARC-c <input type="checkbox"/> ARC-d
	3.10.2 Прилежащ обем/ Adjacent volume	<input type="checkbox"/> ARC-a <input type="checkbox"/> ARC-b <input type="checkbox"/> ARC-c <input type="checkbox"/> ARC-d
3.11 Смекчаване на въздушния риск/ Air risk mitigations	3.11.1 Стратегическо смекчаване/ Strategic mitigations	<input type="checkbox"/> Да/Yes <input type="checkbox"/> Не/No Ако е да, моля опишете/ If yes, please describe _____
	3.11.2 Методи за тактическо смекчаване/ Tactical mitigations methods	
3.12 Постигнато ниво на ограничаване / Achieved level of containment		<input type="checkbox"/> Основно Basic <input type="checkbox"/> Подобро Enhanced
3.13 Компетентност на дистанционно управляващия пилот/ Remote pilot competency		
3.14 Компетентност на персонал, различен от дистанционно управляващия пилот, важен за безопасността при експлоатация на БЛС / Competency of staff, other than the remote pilot, essential for the safety of the operation		
3.15 Събития, които да се докладват на ГД ГВА (в допълнение към тези, изискващи се от Регламент (ЕС) 376/2014) / Type of events to be reported to DG CAA (in addition to those required by Regulation (EU) No 376/2014)		
3.16 Застраховка/ Insurance		<input type="checkbox"/> Да/Yes <input type="checkbox"/> Не/No
3.17 Препратка към Ръководство за експлоатация/ Operation manual reference		
3.18 Препратка към Досие за съответствие/ Compliance evidence file reference		
3.19 Забележки, допълнителни ограничения/ Remarks, Additional limitations		
4. Данни за разрешените БЛС/Data of authorised UAS		

4.1 Производител/ Manufacture		4.2 Модел/Model	
4.3 Тип БЛС/ Type of UAS	<input type="checkbox"/> Самолет <input type="checkbox"/> Вертолет <input type="checkbox"/> Мултикоптер <input type="checkbox"/> Хибрид//VTOL <input type="checkbox"/> По-леки от въздуха/други Aeroplane Helicopter Multirotor Hybrid/VTOL Lighter than air/other		
4.4 Макс размери/Max characteristic dimensions	_____ m	4.5 Излетна маса/ Take-off mass	_____ kg
		4.6 Макс скорост/ Maximum speed	_____ m/s (_____ kt)
4.7 Допълнителни технически изисквания/ Additional technical requirements			
4.8 Сериен номер или регистрационен номер на БВС, ако е приложимо /Serial number or, if applicable, UA registration mark			
4.9 Номер на типов сертификат или доклад за проверка на проектиранет, ако е приложимо / Number of type certificate (TC) or design verification report, if available			
4.10 Номер на Свидетелство за летателна годност, ако се изисква / Number of the certificate of airworthiness (CofA), if required			
4.11 Номер на удостоверение за съответствие с нормите на авиационен шум, ако се изисква / Number of noise certificate, if required			
4.11 Мерки за намаляване влиянието от удар в земята / Mitigation to reduce effect of ground impact	<input type="checkbox"/> Не <input type="checkbox"/> Да, ниски <input type="checkbox"/> Да, средни <input type="checkbox"/> Да, високи No Yes, low Yes, medium Yes, high Необходимост от намаляване на наземния риск <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Не Required to reduce the ground risk Yes No		
4.12 Технически изисквания за ограничаване / Technical requirements for containment	<input type="checkbox"/> Основни <input type="checkbox"/> Подобрени Basic Enhanced		
5. Забележки / Remarks			
6. Разрешение за експлоатация / Operational authorisation			
<p>Оператор на БЛС е упълномощен да извършва операции с БЛС, определена/и в част 4, и съгласно условията и ограниченията, определени в част 3, стига да е в съответствие с настоящото разрешение за експлоатация, с Регламент (ЕС) 2019/947 и с всички приложими разпоредби на Съюза и национални разпоредби, свързани с поверителността, защитата на данните, отговорността, застраховането, сигурността и опазването на околната среда.</p> <p>..... is authorised to conduct UAS operations with the UAS(s) defined in Section 4 and according to the conditions and limitations defined in Section 3, as long as it complies with this operational authorisation, with Regulation (EU) 2019/947 and with any applicable Union and national regulations related to privacy, data protection, liability, insurance, security, and environmental protection.</p>			
6.1 Номер на разрешението за експлоатация/ Operational authorisation number	BGR-OAT-xxxxx/yyy		

6.2 Дата на валидност / Expiry date	Дд.мм.гггг		
Дата/Date		Подпис и печат / Signature and stamp	

Инструкции за попълване на разрешението за експлоатация

1.1 Име на компетентния орган, който издава разрешението за експлоатация, включително името на държавата.

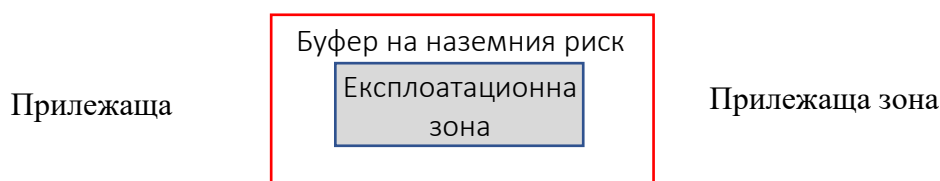
1.2 Данни за контакт на служителя на ГД ГВА, отговорен за досието.

2.1 Регистрационен номер на оператора на БЛС в съответствие с член 14 от Регламента за БЛС.

2.2 Име на оператора на БЛС, както е регистрирано в базата данни за регистрацията на оператори на БЛС

2.3 Данни за контакт с лицето, отговорно за операцията, за да отговори на евентуални оперативни въпроси, повдигнати от ГД ГВА.

3.1 Места, където на операторът на БЛС е разрешено да извърши операцията с БЛС. Определянето на местоположението(ата) трябва да съдържа пълния експлоатационен обем и буфера за земен риск (червената линия на фигура 1). В зависимост от първоначалния наземен и въздушен риск и от прилагането на смекчаващи мерки, местоположението(та) могат да бъдат „общи“ или „конкретни“ (виж GM2 UAS.SPEC.030(2)). Когато операцията с БЛС се провежда в държава-членка, различна от държавата на регистрацията, компетентният орган на държавата-членка на регистрацията следва да посочи местоположението(ата) само след получаване на потвърждение от държавата на експлоатация, съгласно член 13 от Регламента за БЛС.



Фигура 2 — Експлоатационна зона и буфер на наземния риск

3.2 Посочете максималното разстояние в км, което трябва да се вземе предвид за прилежащата зона, като се започне от границите на буфера за земен риск.

3.3 Изберете една от трите опции. Ако се използва SORA, посочете изменението. В случай че се използва PDRA, посочете номера и нейното изменение. В случай, че се използва методология за оценка на риска, различна от SORA, посочете нейната референция. В този последен случай операторът на БЛС трябва да докаже, че методологията е в съответствие с член 11 от Регламента за БЛС.

3.4 Ако използваната методология за риск е SORA, посочете окончателното ниво SAIL на операцията, в противен случай еквивалентната информация, предоставена от използваната методология за оценка на риска.

3.5 Изберете една от двете опции.

3.6 Изберете една от двете опции

3.7 Характеризирайте наземния риск (напр. плътност на населението, над което се лети, изразено в души на km², ако е налично, или контролирана наземна площ, слабо населена зона, населена зона, събирания на хора) за оперативната и прилежащата зона.

3.7 Въведете горната граница на обема на извънредните ситуации, като използвате референтната стойност над земната повърхност (AGL), изразена в метри, когато горната граница е под 150 m, или използвайте референтната стойност на морското ниво (MSL), изразена в метри и футове в скоби, когато горната граница е над 150 m (492 ft).

3.8.1 Изберете една от четирите опции. В случай че оценката на риска се основава на SORA, това се съдържа в M1 мярка за смекчаване.

3.8.2 Изберете една от четирите опции. В случай че оценката на риска се основава на SORA, това се съдържа в M3 мярка за смекчаване.

3.9 Въведете максималната полетна височина, изразена в метри и футове в скоби, за одобрения експлоатационния обем (добавя се буферът за въздушен риск, ако е приложимо), като се използва референтната стойност над земната повърхност (AGL), изразена в метри, когато горната граница е под 150 m (492ft), или се използва референтната стойност на морското ниво (MSL), когато горната граница е над 150 m (492 ft).

3.10 Изберете една от четирите опции.

- 3.11.1 Изберете една от двете опции.
- 3.11.2 Опишете тактическите методи за смекчаване, които да се прилагат от оператора на БЛС.
- 3.12 Изберете една от двете опции.
- 3.13 Посочете типа на свидетелството на дистанционно управляващия пилот, ако е необходимо; в противен случай посочете „Декларирано“.
- 3.14 Посочете вида на свидетелството за персонала, различен от дистанционно управляващия пилот, които е от съществено значение за безопасността на експлоатацията, ако е необходимо; в противен случай посочете „Декларирано“.
- 3.15 Избройте типа събития, които операторът на БЛС трябва да докладва на компетентния орган, в допълнение към тези, изисквани от Регламент (ЕС) № 376/2014, ако е приложимо.
- 3.16 Изберете една от двете опции.
- 3.17 Посочете идентификационния номер и номера на ревизията на РЕ.
- 3.18 Посочете идентификационния номер и номера на ревизията на Досието за съответствие.
- 3.19 Допълнителни ограничения, определени от ГД ГВА.
4. В разрешението трябва да бъдат идентифицирани само функциите/характеристиките на БЛС, които се изискват да се използват за операцията (напр. в случай че БЛС отговаря на изискванията за подобро ограничаване, но операцията изисква основно ограничаване и операторът е разработил последователни процедури, тогава трябва да се постави отметка на основно ограничаване).
- 4.1 Име на производителя на БЛС.
- 4.2 Модел на БЛС, както е дефинирано от производителя.
- 4.3 Изберете една от петте опции.
- 4.4 Посочете максималните размери на БВС в метри (напр., за самолети: дължината на размаха на крилата; за вертолетите: диаметърът на винта; за мултикоптери: максималното разстояние между върховете на два противоположни винта), използвани при оценката на риска за идентифициране на наземния риск.
- 4.5 Посочете максималната стойност, изразена в kg, на излетната маса на БВС (ТОМ), при която операцията може да бъде разрешена. Всички полети трябва да се изпълняват, като не се превишава тази ТОМ. ТОМ (take off mass) може да е различна от МТОМ (обаче, не по -висока от), определена от производителя на БЛС.
- 4.6 Максимална крейсерска въздушна скорост, изразена в m/s и kt в скоби, определена в инструкциите на производителя.
- 4.7 Избройте всички допълнителни технически изисквания, наложени от ГД ГВА.
- 4.8 Уникален сериен номер (SN) на БВС, определен от производителя в съответствие със стандарт ANSI/CTA-2063-A-2019, Сериен номер на малки безпилотни летателни системи, 2019, или регистрационен знак на БВС, ако БВС е регистрирано. В случай на частно построена БЛС или БЛС без уникален сериен номер, впишете уникалния сериен номер на системата за отдалечена идентификация.
- 4.9 на типов сертификат, издаден от EASA, или номер на доклада за проверка на проектирането на БЛС, издаден от EASA, както се изисква от ГД ГВА.
- 4.10 Ако се изисква БЛС с EASA типов сертификат, БЛС трябва да има удостоверение за летателна годност (CofA) и ГД ГВА трябва да изисква спазване на правилата за поддържане на летателната годност.
- 4.11 Ако се изисква БЛС с EASA типов сертификат, БЛС трябва да има удостоверение за съответствие с нормите на авиационен шум.
- 4.12 Изберете една от четирите опции на първия ред. В случай че оценката на риска се основава на SORA, това се съдържа в МЗ мярка за смекчаване. Дори ако БЛС е оборудвана с такава система, това смекчаване може да не се изисква при операцията, за да се намали земния риск. В този случай на втория ред изберете „НЕ“. Ако това смекчаване се използва за намаляване на земния риск, изберете „ДА“ и от оператора се изисква да включи в ОМ съответните процедури.
- 4.13 Изберете една от двете опции.

5 Поле за свободен текст за добавяне на всякакви приложими забележки.

6.1 Референтен номер на разрешението за експлоатация, издадено от ГД ГВА. Номерът трябва да има следния формат:

BGR-OAT-xxxxx/ууу

Където:

- „BGR“ е ISO 3166 Алфа-3 кодът на държавата-членка, която издава разрешението за експлоатация;

- „OAT“ е фиксирано поле, което означава „разрешение за експлоатация“;

- „xxxxx“ е до 12 буквено-цифрови знака, определящи номера на разрешението за експлоатация; и

- „ууу“ е 3 буквено-цифрови знака, определящи номера на изменението на разрешението за експлоатация. За всяко изменение на разрешението за експлоатация се определя нов номер на изменението.

6.2 Продължителността на разрешението за експлоатация може да бъде неограничена; в този случай посочете „Безсрочен“. Разрешението ще бъде валидно, докато операторът на БЛС отговаря на съответните изисквания на Регламента за БЛС и на условията, определени в разрешението за експлоатация.

Забележка 1: Раздел 3 може да включва повече от една БЛС. В този случай трябва да бъде попълнена с данните за всички БЛС, предназначени за експлоатация. Ако е необходимо, полетата могат да бъдат дублирани.

Забележка 2: Подписът и печатът могат да бъдат предоставени в електронен вид. QR кодът трябва да предоставя връзка към националната база данни, където се съхранява оперативното разрешение.

2. Процедура за издаване и изменение на удостоверение за оператор на лека БЛС (LUC)

2.1 Издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС (LUC)

2.1.1 Кандидат за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС може да бъде юридическо лице, регистрирано по реда на законодателството на Република България или по законодателството на държава членка, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, или на Конфедерация Швейцария.

2.1.2 Кандидатът по 2.1.1 подава заявление в ГД „ГВА“ не по-късно от 30 работни дни преди планираната дата за започване на експлоатацията на БЛС. В заявлението се посочва уникалният цифров регистрационен номер на оператора на БЛС. Към заявлението кандидатът прилага:

1. декларация, че срещу него не е поискано пред съд откриване на съдебно производство за обявяване в несъстоятелност или ликвидация и/или че не е налице открито съдебно производство за обявяване в несъстоятелност или ликвидация;

2. сключен договор за застраховка „Гражданска отговорност“ към трети лица;

3. документ за собственост или договор за наем на БЛС;

4. списък с имената на ръководния персонал, както и доказателства, че притежават подходяща квалификация и професионален опит;

5. списък с имената на лицата, свързани с експлоатацията на БЛС, и данни, доказващи тяхната компетентията;

6. документ за платена държавна такса, освен ако същата не е платена по електронен път.

2.1.2.1 Операторът на БЛС със заявлението подава информация за БЛС, с които ще оперира съгласно Приложение № 2 и Приложение № 3 към заявлението.

2.1.2.2 Операторът на БЛС със заявлението подава декларация за съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 (Приложение № 3 към заявлението).

2.1.3 Кандидатът внася със заявлението за одобрение следните документи:

1. Ръководство за експлоатация (Operations Manual (OM));

2. Ръководство за управление на безопасността (Safety Management Manual (SMM));

3. План за аварийно реагиране (Emergency Response Plan (ERP)), в случай че е отделен документ.

Документите могат да бъдат обединени в един – Ръководство на LUC, разработено съгласно изискванията на чл. UAS.LUC.040 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947.

2.1.4 В срок до 7 работни дни от подаване на заявление за издаване на LUC главният директор на ГД „ГВА“ или оправомощено от него лице определя със заповед отговорен инспектор, който ръководи и координира процеса на сертифициране.

2.1.5 В срок до 7 работни дни от датата на издаване на заповедта отговорният инспектор по т. 2.1.4 извършва предварителна оценка на заявлението и изготвя доклад за резултатите от предварителната оценка.

2.1.6 В случай на положителна оценка по т. 2.1.5 главният директор на ГД „ГВА“ или оправомощено от него лице със заповед назначава комисия за провеждане на инспекция за проверка на годността на кандидата да извършва заявената дейност с БЛС.

2.1.7 Когато към заявлението по т. 2.1.2 и 2.1.3 не са приложени изискуемите документи или те са непълни, главният директор на ГД „ГВА“ уведомява писмено в 14-дневен срок подателят на заявлението. Подателят е длъжен да отстрани допуснатите непълноти или неточности в 14-дневен срок след получаване на уведомлението.

2.1.8 Когато кандидатът не представи изискуемата информация и документи в определения срок, процедурата се прекратява със заповед на главния директор на ГД „ГВА“ или оправомощено от него лице.

2.1.9 Комисията по т. 2.1.6 извършва експлоатационни инспекции, като след приключване на нейната работа отговорният инспектор по т. 2.1.4 изготвя обобщен доклад, към който прилага всички материали, доказателства и становища на членовете на комисията. Докладът съдържа едно от следните предложения:

а) да бъде издадено LUC;

б) да се откаже на кандидата издаването на LUC, когато в хода на експлоатационната инспекция се установи, че кандидатът за LUC не може да спазва установените стандарти, не удовлетворява изискванията по Регламент (ЕС) № 2019/947, регламентите по неговото изменение и допълнение и по тази наредба или фактическото му състояние застрашава безопасната експлоатация на БЛС.

(2) В зависимост от заключенията в доклада на отговорния инспектор по т. 2.1.4 главният директор на ГД „ГВА“ издава LUC или отказва издаването му.

2.2 Изменение на удостоверение за оператор на лека БЛС (LUC)

2.2.1 Всеки оператор на БЛС може да кандидатства пред ГД „ГВА“ за изменение, подлежащо на предварително одобрение на някой от елементите на LUC или в спецификацията към него, като подава заявление, в което посочва исканото изменение не по-късно от 30 работни дни преди датата на въвеждането му.

2.2.2 Към заявлението операторът на БЛС прилага ръководствата, които подлежат на изменение, и съответните документи, които се отнасят към конкретното искане за изменения в LUC.

2.2.3 Заявлението за изменение на LUC се разглежда по реда на т. 2.1.



2.2.3.1 Въз основа на доклада от отговорния инспектор, който съдържа достатъчно убедителни данни, че операторът продължава да е в състояние да осъществява безопасна експлоатация, главният директор на ГД „ГВА“ одобрява исканите изменения в LUC.

2.2.3.2 Когато в хода на проведените инспекции отговорният инспектор установи, че операторът не е в състояние да изпълнява дейността с БЛС в съответствие с исканото изменение, главният директор на ГД „ГВА“ писмено уведомява заявителя, че отказва да измени LUC, като посочва основанията за отказа.

2.2.4 Отказът по т. 2.2.3.2 подлежи на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС

Издание: LUC 01.00 Issue 1 (Dec 2020)

	Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС Application for Light UAS operator certificate (LUC)	
---	--	---

ПОПЪЛВА СЕ ОТ ГД ГБА / BG CAA USE ONLY	Удостоверение № (ако има) / Certificate No (if applicable)
№ / Reference No	BG.UAS.LUC.____
ДАТА / DATE	

I. Обща информация / General Information			
Име на оператора на БЛС / UAS operator name			
Регистрационен номер на оператора на БЛС/UAS operator registration number			
Адрес на регистрация/ Registration Address			
Адрес за кореспонденция (ако е различен от този на регистрация)/ Correspondence address / (if different from registration address)			
Телефон / phone		Факс / Fax	
Електронен адрес / e-mail		Интернет адрес / web site	
Отговорен ръководител (име, презиме, фамилия)/ Accountable Manager (name, middle name, surname)			
Дата за започване на дейността / Date for starting of activities			

II. КАНДИДАТСТВАМ ЗА / I APPLY FOR		
1.	Удостоверение за оператор на лека БЛС/ Light UAS operator certificate (LUC)	<input type="checkbox"/>
2.	Изменение на Удостоверение за оператор на лека БЛС/ Change of Light UAS operator certificate (LUC)	<input type="checkbox"/>

III.	Управление/ Management:	Ръководни лица / Responsible persons	Контакти / Contacts
1.	Ръководител експлоатация / Operations Manager		тел./tel.: e-mail:
2.	Ръководител обучение / Training Manager		тел./tel.: e-mail:
3.	Ръководител техническо обслужване / Maintenance Manager		тел./tel.: e-mail:

4.	Ръководител сигурност / Security Manager		тел./tel.: e-mail:
5.	Ръководител безопасност / Safety Manager		тел./tel.: e-mail:
6.	Ръководител съответствие / Compliance Monitoring Manager		тел./tel.: e-mail:
7.	Лице, разрешаващо операциите / Person, authorising the UAS operations		тел./tel.: e-mail:
8.	Офис(и), оборудване / Facilities of the operator		

ДОКУМЕНТАЦИЯ / DOCUMENTATIONS		
1.	Декларация от кандидата, че срещу него не е поискано пред съд откриване на съдебно производство за обявяване в несъстоятелност или ликвидация и/или че не е налице открито съдебно производство за обявяване в несъстоятелност или ликвидация. <i>Declaration by the applicant that no legal action has been filed against him/her for bankruptcy or liquidation and / or that no legal proceedings for bankruptcy or liquidation have been initiated.</i>	<input type="checkbox"/>
2.	Списък на персонала и доказателства за тяхната квалификация (Приложение № 1 към заявлението) <i>Personnel list and evidence for the their qualification (Appendix № 1 to the Application)</i>	<input type="checkbox"/>
3.	Списък на БЛС, с които ще се оперира (Приложение № 2 към заявлението) / <i>List of UASs to be operated (Appendix № 2 to the Application)</i>	<input type="checkbox"/>
	Данни за БЛС (Приложение № 3 към заявлението) (ако е приложимо) / <i>UAS Data (Appendix № 3 to the Application)(If applicable)</i>	<input type="checkbox"/>
4.	Декларация з съответствие с Регламент (ЕС) 2019/947 (Приложение № 4 към заявлението) / <i>Declaration of compliance with Regulation (EU) 2019/947 (Appendix № 4 to the Application)</i>	<input type="checkbox"/>
5.	Ръководство за експлоатация и Ръководство за управление на безопасността / <i>Safety management manual (SMM) & Operations Manual (OM)</i> <i>или/or</i>	<input type="checkbox"/>
	LUC Ръководство / <i>LUC manual</i>	<input type="checkbox"/>
6.	План за действия при аварийни ситуации (ERP), ако не е включен в документацията по т. 5 <i>Emergency Response Plan (ERP), if not included in documentations in point 5</i>	<input type="checkbox"/>
7.	Документ за собственост/ <i>Documents of purchase, leases, contracts or letters of intent</i>	<input type="checkbox"/>
8.	Застрахователни договори / <i>Insurance contract</i>	<input type="checkbox"/>
9.	Документ за платена държавна такса / <i>Fee document</i>	<input type="checkbox"/>

Декларация на заявителя / Declaration of Applicant	
	Аз, долуподписаният, декларирам, че / <i>I, the undersigned, hereby declare that</i>
1.	При операцията с БЛС ще се спазват / <i>the UAS operation will comply with:</i> - Всички приложими правила на Съюза и национални правила, свързани с неприкосновеността на личния живот, защитата на данните, отговорността, застраховането, сигурността и опазването на околната среда / <i>any applicable Union and national rules related to privacy, data protection, liability, insurance, security and environmental protection;</i> - Приложимото изискване на Регламент (ЕС) 2019/947; и / <i>the applicable requirement of Regulation (EU) 2019/947; and</i> - Ограниченията и условията, определени в удостоверението, предоставено от ГД ГВА / <i>the limitations and conditions defined in the certificate provided by DG CAA of Republic of Bulgaria.</i>

2.	Цялата информация в това заявление и приложенията към него е пълна и вярна. / To the best of my knowledge the particulars entered on this application and enclosed documents are accurate.
3.	Известно ми е, че при предоставяне на невярна информация нося наказателна отговорност по чл. 313 от НК. / <i>I am aware that providing false information is liable to Art. 313 of the Criminal Code.</i>
4.	Съгласно Закона за защита на личните данни съм съгласен, личните ми данни да бъдат използвани от служителите на ГД ГВА при изпълнение на служебните си задължения. According to the Personal Data Protection Act, I agree that my personal data might be used by the employees of the DG CAA in the process of performing their official duties.
5.	Цялата документация е проверена и е изготвена в съответствие с приложимите изисквания. / All the documentation has been verified and found to comply with the applicable requirements.
Дата/Date	Подпис/Signature

Приложение № 1 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС

LUC 01.01 Issue 1 (Dec 2020)

Приложение/Appendix № 1 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС /
Application for Light UAS operator certificate (LUC)

ПОПЪЛВА СЕ ОТ ГД ГВА / BG CAA USE ONLY	Удостоверение № (ако има) / LUC No (if applicable)
№ / Reference No	BG.UAS.LUC.____
Дата / Date	

I	Обща информация / General information	
1.	Име на оператора на БЛС / UAS Operator name	
2.	Регистрационен номер на оператора на БЛС /UAS operator registration number	

II	Списък на персонала / Personnel list			
№	Име, презиме, фамилия / Name, middle name, surname	Длъжност /Position	Идентификационен номер на пилот (ако е приложимо) / Remote Pilot Identifier (if applicable)	Описание на приложените документи, доказващи квалификацията/ Description of the attached documents proving the qualification
1.				
2.				
...				

Забележка: Добавете редове, ако е необходимо./ *Note: Add rows if needed.*

III	Декларация на заявителя / Applicant's declaration		
Декларирам, че цялата информация в тази форма е пълна и вярна. / <i>I hereby declare that to the best of my knowledge the particulars entered on this form are accurate.</i>			
Подпис на Отговорен Ръководител / Accountable Manager's Signature			Дата / Date:

Приложение № 2 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС

Издание LUC 01.02 Issue 1 (Dec 2020)

Приложение/*Appendix* № 2 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС /
Application for Light UAS operator certificate (LUC)

ПОПЪЛВА СЕ ОТ ГД ГВА / BG CAA USE ONLY	Удостоверение № (ако има) / LUC No (if applicable)
№ / Reference No	BG.UAS.LUC.____
ДАТА / DATE	

I	Обща информация / General information	
1.	Име на оператора на БЛС / UAS Operator name	
2.	Регистрационен номер на оператора на БЛС /UAS operator registration number	

II.	Списък на БЛС / List of UAS			
№	Производител, Модел / Manufacturer, model	Сериен номер или регистрационен номер на БВС, ако е приложимо/Serial number or UA registration mark if applicable	Попълнена форма с данни за БЛС, ако няма маркировка за клас/ UAS data complete, if not class marking	Вид(ове) операция(и) / Type(s) of Operation
1.				
2.				

II.	БЛС за вписване в удостоверението / UAS to be added in LUC			
№	Производител, Модел / Manufacturer, model	Сериен номер или регистрационен номер на БВС, ако е приложимо/Serial number or UA registration mark if applicable	Попълнена форма с данни за БЛС, ако няма маркировка за клас/ UAS data complete, if not class marking	Вид(ове) операция(и) / Type(s) of Operation
1.				
2.				

II. БЛС за заличаване от удостоверението / UAS to be deleted from LUC			
№	Производител, Модел / Manufacturer, model	Сериен номер или регистрационен номер на БВС, ако е приложимо/Serial number or UA registration mark if applicable	Друга информация/ Other information
1.			
2.			

Забележка: Добавете редове, ако е необходимо./ Note: Add rows if needed.

III Декларация на заявителя / Applicant's declaration			
Декларирам, че цялата информация в тази форма е пълна и вярна. / <i>I hereby declare that to the best of my knowledge the particulars entered on this form are accurate.</i>			
Подпис на Отговорен Ръководител / Accountable Manager's Signature		Дата / Date:	

Приложение № 3 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС

Издание: LUC 01.03 Issue 1 (Dec 2020)

Приложение/Appendix № 3 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС /
Application for Light UAS operator certificate (LUC)

ПОПЪЛВА СЕ ОТ ГД ГВА / BG CAA USE ONLY	Удостоверение № (ако има) / LUC No (if applicable)
№ / Reference No	BG.UAS.LUC.____
Дата / Date	

Данни за БЛС/UAS data			
Производител/ Manufacturer		Модел/ Model	
Типов сертификат (ако се изисква) / Type certificate (if required)			
Сериен номер или регистрационен номер на БВС, (ако е приложимо)/Serial number or UA registration mark (if applicable)			
Свидетелство за летателна годност (ако се изисква) / Certificate of airworthiness (CofA) (if required)			
Удостоверение за съответствие с нормите на авиационен шум / Noise certificate (if required)			
Конфигурация/ Configuration:	<input type="checkbox"/> Самолет <input type="checkbox"/> Вертолет <input type="checkbox"/> Мултикоптер <input type="checkbox"/> Хибрид//VTOL <input type="checkbox"/> По-леки от въздуха/други Aeroplane Helicopter Multirotor Hybrid/VTOL Lighter than air/other		
Макс излетна маса/MTOM		Макс скорост/ Maximum airspeed	Макс размери/Maximum characteristic dimensions
Колесник LANDING GEAR	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Не yes no		
Тип Type	<input type="checkbox"/> Фиксиран <input type="checkbox"/> Прибераем <input type="checkbox"/> Друго Fixed Retractable Other		
Характеристики Characteristics	<input type="checkbox"/> Колела <input type="checkbox"/> Ски <input type="checkbox"/> Крака <input type="checkbox"/> Друго Wheels Skids Legs Other		
ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗА РАЗПОЗНАВАНЕ / CONSPICUITY CHARACTERISTICS (2)			
Боя / Paint (1):			
Светлини / Lights (2)	<input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no		Яркост / Intensity:
Светлини за видимост на БВС / Aircraft visibility lights:			
Светлини за управление (режим на полет или индикатори за предупреждение и др.) / Control lights (flight mode or alert indicators, etc.):			
ЗАДВИЖВАНЕ / PROPULSION (3)			
<input type="checkbox"/> Електрическо <input type="checkbox"/> ДВГ <input type="checkbox"/> Хибрид <input type="checkbox"/> Друго Electrical Combustion Hybrid Other			
Описание / Description:			
Забележка: Кратко описание (например възвратно-постъпателни системи, съосни системи в случай на мултиротори, комбинирани системи и др.) Note: Provide a brief description (for example, push/pull systems, coaxial systems in the case of multirotors, combined systems, etc.).			
СИСТЕМИ / SYSTEMS			
<input type="checkbox"/> Витла <input type="checkbox"/> Турбини <input type="checkbox"/> Друго			

Propellers Turbines Other
Описание / Description:
Система за управление и / или позициониране / Control and/or positioning system (4)
КОНТРОЛЕР ЗА УПРАВЛЕНИЕ / FLIGHT CONTROLLER (5)
Производител / Manufacturer: _____ Модел / Model: _____
Описание / Description:
СИСТЕМА ЗА ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПОЛЕТА / FLIGHT TERMINATION SYSTEM (6)
Описание / Description:
ПОЛЕТНИ РЕЖИМИ / FLIGHT MODES (7)
Описание / Description:
ПУЛТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ОТ ЗЕМЯТА / GROUND CONTROL STATION (8)
Предавател / Radio emitter:
Производител / Manufacturer: _____ Модел / Model: _____
Мобилно/компютърно приложение / Mobile/computer application:
Производител / Manufacturer: _____ Модел / Model: _____
Друго / Other:
Производител / Manufacturer: _____ Модел / Model: _____
ВРЪЗКА ЗА УПРАВЛЕНИЕ / CONTROL COMMUNICATION LINK
Описание (честота) / Description (frequency):
ВРЪЗКА ЗА ПРЕДАВАНЕ НА ТЕЛЕМЕТРИЯ / TELEMETRY COMMUNICATION LINK <input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
Описание (честота) / Description (frequency):
ВРЪЗКА ЗА ПРЕДАВАНЕ НА ВИДЕО (FPV) / VIDEO SYSTEM COMMUNICATION LINK (FPV) <input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
Описание (честота) / Description (frequency):
ВРЪЗКА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ТОВАРА / PAYLOAD COMMUNICATION LINK <input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
Описание (честота) / Description (frequency):
ПОЛЕЗЕН ТОВАР PAYLOAD (9) <input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
ВИД / TYPE
<input type="checkbox"/> Фиксиран <input type="checkbox"/> Взаимозаменяем Fixed Interchangeable
Описание / Description:
ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ / OPERATION LIMITS (10)
Максимална височина / Maximum operating height:
Максимална скорост / Max airspeed:
Метеорологични условия / Weather conditions:
СИСТЕМИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ/ БЕЗОПАСНИ МРЕЖИ И ОРИЕНТИРАНЕ / SAFETY SYSTEMS/SAFETY NETS AND AWARENESS (11)
ОТКРИВАМ И ИЗБЯГВАМ /DETECT AND AVOID <input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
Описание / Description:
ГЕОПРОСТРАНСТВЕНО ОРИЕНТИРАНЕ / GEO-FENCING OR GEO-CAGING <input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
Описание / Description:

<p>ТРАНСПОНДЕР / TRANSPONDER <input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no</p> <p>Описание / Description:</p>
<p>СИСТЕМИ ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ ЕНЕРГИЯТА ОТ УДАР / SYSTEMS FOR LIMITING IMPACT ENERGY</p> <p><input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no</p> <p>Описание / Description:</p>

(1) БОЯ

Опишете всички изрисувани елементи, които са видими (маркировка) и значими (цвят, форма и т.н.).

(2) СВЕТЛИНИ

Опишете светлините, включително техните цветове и местоположение.

(3) ЗАДВИЖВАНЕ

Отбележете типа на използваното задвижване, като посочите (в предвиденото място) производителя и модела и подробно посочите съответната информация като броя на електродвигателите / двигателите, конфигурацията и др. При необходимост могат да бъдат приложени проектни схеми на силовата установка.

(4) СИСТЕМА ЗА КОНТРОЛ И / ИЛИ ПОЗИЦИОНИРАНЕ

Като обща инструкция за този раздел, в допълнение към описанието и информацията, счестени за необходими за дефиниране на тези системи, предоставете всякакво сертифициране и оценка за системите, като тези, свързани с електромагнитната съвместимост или всяка друга европейска директива, приложима за оборудването, инсталирано на БЛС, за разглеждане по време на оценка на риска, разработена съгласно SORA или друга методология за оценка и разрешаване на операции.

(5) КОНТРОЛЕР ЗА ПОЛЕТ

Посочете производителя и модела на полетния контролер. Опишете съответните аспекти, засягащи безопасността на полетите.

(6) СИСТЕМА ЗА ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПОЛЕТА

Опишете и включете техническите характеристики на системата, нейните режими на работа, активиране на системата и всякакво сертифициране и оценка за компонентите, както и доказателство за нейната електромагнитна съвместимост за разглеждане по време на SORA или всяка друга методология, която се прилага за оценка и разрешаване операции.

(7) ПИЛОТНИ РЕЖИМИ

Опишете полетните режими (т.е. ръчен, изкуствена стабилност с контролер, автоматичен, автономен). За всеки полетен режим опишете променливата, която контролира БЛС: увеличаване на позицията, регулиране на скоростта, регулиране на положението, тип регулиране на височината (кой сензор се използва за тази цел) и т.н.

(8) ПУЛТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ОТ ЗЕМЯТА

За „криптирани“ връзки опишете използваната система за криптиране, ако има такава.

(9) ПОЛЕЗЕН ТОВАР

Опишете всяка от различните конфигурации на полезния товар, които влияят на мисията или които, без да я променят, влияят върху масата и центровката, електрическия заряд или динамиката на полета. Включете всички съотносими технически подробности. Ако е необходимо, можете да използвате други документи, които предоставят посочените подробности.

(10) ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ

Опишете в този раздел максималната работна височина, максималната въздушна скорост (включително V_{max} изкачване, V_{max} снижение и V_{max} хоризонтален полет) и, в допълнение, метеорологичните условия, при които БЛС може да оперира (напр. дъжд, максимален вятър и др.)

(11) СИСТЕМИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ/ БЕЗОПАСНИ МРЕЖИ И ОРИЕНТИРАНЕ

Опишете системите или оборудването, инсталирани на въздухоплавателното средство за намаляване на потенциалните рискове за оперативна безопасност, независимо дали са включени в бланката или не.

Приложение № 4 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС

Издание LUC 01.04 Issue 2 (Mar 2022)

Приложение/Appendix № 4 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС / Application for Light UAS operator certificate (LUC)

Целта на декларацията е да помогне на оператора на БЛС, който желае да получи Удостоверение на оператор на лека БЛС (LUC). 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“, където 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 LUC 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 LUC
- ГД ГВА - Като документ за сравнение при подадено заявление

За всяка подробна процедура, описана в документацията 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	LUC	
Оператор на БЛС		.....		Първоначално <input type="checkbox"/>	Изменение <input type="checkbox"/>
№	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			
101.	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 и одобряването на LUC в съответствие с част В от приложението.;			
	Член 5	Специфична категория експлоатация на БЛС			
102.	Чл. 5 (1)	Операторът на БЛС е длъжен да получи разрешение за експлоатация съгласно чл. 12.			
103.	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			
104.	Чл. 7 (2)	Експлоатацията на БЛС в специфична категория отговаря на експлоатационните ограничения, посочени в разрешението за експлоатация, предвидено в чл. 12.			
105.	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			
106.		Дистанционно управляващите пилоти, които експлоатират БЛС в специфична категория, отговарят на изискванията за правоспособност, както са определени от LUC 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			
107.	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			
108.		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			
109.		<p>1. В оценката на експлоатационния риск:</p> <p>а) се описват характеристиките на експлоатацията на БЛС;</p> <p>б) се предлагат адекватни цели по отношение на експлоатационната безопасност;</p> <p>в) се определят рисковете за експлоатацията на земята и във въздуха, като се взема предвид всичко изброено по-долу:</p> <p>i) степента, в която трети лица или наземно имущество могат да бъдат застрашени от дейността;</p> <p>ii) сложността, работните и експлоатационните характеристики на съответното безпилотно въздухоплавателно средство;</p> <p>iii) целта на полета, видът на БЛС, вероятността от сблъсък с друго въздухоплавателно средство и класът на използваното въздушно пространство;</p> <p>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;</p> <p>v) степента, в която лицата, засегнати от рисковете, свързани с експлоатацията на БЛС, са в състояние да оценяват и упражняват контрол върху тези рискове.</p> <p>г) се определят редица възможни мерки за намаляване на риска;</p> <p>д) се определя необходимото ниво на стабилност на избраните мерки за смекчаване на риска по такъв начин, че експлоатацията да бъде безопасна.</p> <p>2. Описанието на експлоатацията на БЛС включва най-малко следното:</p> <p>а) естеството на изпълняваните дейности;</p> <p>б) експлоатационната среда и географската територия за планираната експлоатация, по-специално населението, над което се прелита, орографските условия, типове 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;</p> <p>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;</p> <p>г) техническите характеристики на БЛС, включително работните характеристики с оглед на условията на планираната експлоатация, а ако е приложимо — регистрационния ѝ номер;</p> <p>д) компетентността на персонала да изпълнява експлоатацията, включително неговия състав, роля, отговорности, обучение и скорошен опит.</p> <p>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.</p> <p>4. Установяването на рисковете включва определянето на всичко изброено по-долу:</p>			

	<p>а) несмекчения наземен риск на експлоатацията, като се взема предвид типът експлоатация и условията, при които тя се изпълнява, включително най-малко следните критерии:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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; <p>б) несмекчения експлоатационен риск във въздуха, като се взема предвид всичко изброено по-долу:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> - височината на експлоатацията, - контролирано или неконтролирано въздушно пространство, - летищна или извънлетищна среда, - въздушно пространство над градска или извънградска среда, - отдалеченост от друг трафик. <p>5. При определяне на възможните мерки за смекчаване на риска, необходими за постигане на предложеното целево равнище на безопасност, се вземат предвид следните възможности:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) мерки за ограничаване на хората на земята; б) стратегически експлоатационни ограничения на БЛС, по-специално: <ul style="list-style-type: none"> 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: 		
--	---	--	--

		<p>i) наличието на средства за намаляване на рисковете от сблъсък;</p> <p>ii) наличието на системи, ограничаващи силата при сблъсък или чупливостта на безпилотното въздухоплавателно средство;</p> <p>iii) проектирането на БЛС според признати стандарти и с надеждно проектиране.</p> <p>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.</p>			
110.	AMC1 Article 11	SORA (Виж образец на SORA)			
111.	AMC2, 3, 4, 5 Article 11	PDRAs			
Член 14		Регистрация на оператори на БЛС и сертифицирани БЛС			
112.	Чл. 14 (5)	Операторите на БЛС се регистрират.			
113.	GM1 Article 14(1)	<p>ACCURACY OF THE REGISTRATION SYSTEMS</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a UAS operator address, email address, and telephone number; and - the validity of the insurance policy for the UAS. <p>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.</p> <p>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.</p>			
114.	Чл. 14 (6)	Оператор на БЛС не може да бъде регистриран в повече от една държава членка едновременно.			
115.	Чл. 14 (6)	Държавата членка издава уникален цифров регистрационен номер за операторите на БЛС, който дава възможност за индивидуалното им идентифициране.			
116.	GM1 to AMC1 Article 14(6)	<p>UAS OPERATOR REGISTRATION NUMBER</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 'FIN' is the ISO 3166 Alpha-3 code of Finland; 			

		<p>- ‘87astrdge12k’ is an example of the twelve (12) alphanumeric, as defined in point (a)(2) of AMC1 Article 14(6); and</p> <p>- ‘8’ is the checksum, i.e. the result of the application of the Luhn-mod-36 algorithm to the fifteen (15) alphanumeric that result from the concatenation of the twelve (12) alphanumeric of the UAS operator registration number and the three (3) randomly generated alphanumeric (‘secret digits’, as defined in point (b) of AMC1 Article 14(6)): ‘87astrdge12kxyz’.</p> <p>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:</p> <p>- ‘FIN87astrdge12k8’ is the UAS operator registration number; and</p> <p>- ‘xyz’ is an example of the three (3) randomly generated ‘secret digits’.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>			
117.	Чл. 14 (8)	Операторите на БЛС поставят своя регистрационен знак върху всяко безпилотно въздухоплавателно средство.			
118.	AMC1 Article 14(8)	<p>DISPLAY OF REGISTRATION INFORMATION</p> <p>(a) If the UAS operator owns the UAS or uses a UAS that is owned by a third party, it should (1) register itself;</p> <p>(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</p> <p>(3) upload the full string, which consists of the UAS operator registration number and the three (3) randomly generated alphanumeric, into the electronic identification system, if available.</p> <p>(b) A QR code (quick response code) may be used.</p> <p>(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.</p>			
	Член 19	Информация относно безопасността			
119.	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.			
120.	GM1 Article 19(2)	<p>OCCURRENCE REPORT</p> <p>According to Regulation (EU) No 376/2014, occurrences shall be reported when they refer</p>			

		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. LUC.010	Общи изисквания за LUC			
121.	UAS.LUC.010(1)	Всяко юридическо лице има право да подаде заявление за LUC съгласно настоящата част.			
122.	UAS.LUC.010(2)	Заявление за LUC или за изменение на съществуващо LUC се подава до компетентния орган и съдържа цялата информация, посочена по-долу:			
123.	UAS.LUC.010(2)(a)	а) описание на системата на управление на оператора на БЛС, включително неговата организационна структура и система за управление на безопасността;			
124.	UAS.LUC.010(2)(b)	б) имената на отговорните членове от персонала на оператора на БЛС, включително на лицето, отговарящо за разрешаване на експлоатацията на БЛС;			
125.	UAS.LUC.010(2)(c)	в) заявление, че цялата документация, подадена до компетентния орган, е проверена от заявителя и е установено, че отговаря на приложимите изисквания.			
126.	AMC1 UAS.LUC.010(2)	<p>APPLICATION FOR AN LUC</p> <p>The application should include at least the following information:</p> <p>(a) Name and address of the applicant's principal place of business.</p> <p>(b) Statement that the application serves as a formal application for a LUC.</p> <p>(c) Statement that all the documentation submitted to the competent authority has been verified by the applicant and found to comply with the applicable requirements.</p> <p>(d) Desired date for the operation to commence.</p> <p>(e) Signature of the applicant's accountable manager.</p> <p>(f) List of attachments that accompany the formal application (the following is not an exhaustive list):</p> <p>(i) name(s) of the responsible UAS operator's personnel, including the accountable manager, operations, maintenance and training managers, the safety manager and security manager, the person responsible for authorising operations with UASs;</p> <p>(ii) list of UASs to be operated;</p> <p>(iii) details of the method of control and supervision of operations to be used;</p> <p>(iv) identification of the operation specifications sought;</p> <p>(v) OM and safety management manual (SMM). (Note: the OM and SMM may be combined under the LUC Manual);</p> <p>(vi) schedule of events in the process to gain the LUC certificate with appropriate events addressed and target dates;</p> <p>(vii) documents of purchase, leases, contracts or letters of intent;</p>			

		(viii) arrangements for the facilities and equipment required and available; and (ix) arrangements for crew and ground personnel training and qualification.			
127.	UAS.LUC.010(3)	Ако са спазени изискванията на тази част, на притежателя на LUC може да бъдат дадени правата в съответствие с точка UAS.LUC.060.			
128.	GM1 UAS.LUC.010	General requirements for an LUC UAS operators may decide to apply for authorisations or issue declarations, as applicable, for their operations, or apply for an LUC. An LUC holder is considered to be a UAS operator; therefore, they must register according to Article 14 and can do it in parallel to the LUC application.			
	UAS.LUC.020	Отговорности на притежателя на LUC			
129.	UAS.LUC.020(1)	Притежателят на LUC: 1) спазва изискванията от точки UAS.SPEC.050 и UAS.SPEC.060;			
130.	UAS.LUC.020(2)	2) спазва обхвата и правата, определени в условията на одобрението;			
131.	UAS.LUC.020(3)	3) въвежда и поддържа система за упражняване на експлоатационен контрол на всяка експлоатация, провеждана по условията на неговото LUC;			
	AMC1 UAS.LUC.020(3)	Operational Control The organisation and methods established by the LUC holder to exercise operational control within its organisation should be included in the OM as an additional chapter in relation to the template provided in GM1 UAS.SPEC.030(3)(e).			
	GM1 UAS.LUC.020(3)	Operational Control 'Operational control' should be understood as the responsibility for the initiation, continuation, termination or diversion of a flight in the interest of safety. 'System' in relation to operational control should be understood as the organisation, methods, documentation, personnel and training of those personnel for the initiation, continuation, termination or diversion of a flight in the interest of safety.			
132.	UAS.LUC.020(4)	4) извършва оценка на експлоатационния риск за планираната експлоатация в съответствие с член 11, освен ако провежда експлоатация, за която е достатъчна декларация за експлоатация съгласно точка UAS.SPEC.020;			
133.	UAS.LUC.020(5)	5) за експлоатация, която се провежда по силата на правата, посочени в точка UAS.LUC.060, води записи, които трябва да са защитени от повреда, изменение или кражба за период от най-малко 3 години, по следните теми: а) оценката на експлоатационния риск, когато се изисква съгласно подточка 4, и подкрепящата я документация; б) предприетите смекчаващи мерки; и в) квалификациите и опита на персонала, участващ в експлоатирането на БЛС, наблюдението на спазването на изискванията и управлението на безопасността;			
134.	AMC1 UAS.LUC.020(5)	RECORD-KEEPING — GENERAL The record-keeping system should ensure that all records are stored in a manner that ensures			

		their protection from damage, alteration and theft. They should be accessible on request of the NAA, whenever needed within a reasonable time. These records should be organised in a way that ensures traceability, availability and retrievability throughout the required retention period. The retention period starts when the record was created or last amended. Adequate backups should be ensured.			
135.	UAS.LUC.020(6)	б) съхранява документацията за персонала, посочен в подточка 5, буква в), докато лицето работи за организацията, и я пази до 3 години след напускане на организацията от лицето.			
	UAS.SPEC.050	Отговорности на оператора на БЛС			
136.	UAS.SPEC.050(1)	Операторът на БЛС спазва всички изброени по-долу условия:			
137.	UAS.SPEC.050(1)(a)	въвежда процедури и ограничения, адаптирани според типа на планираната експлоатация и свързания риск, включително:			
138.	UAS.SPEC.050(1)(a)(i)	експлоатационни процедури за гарантиране на безопасността на експлоатацията;			
139.	UAS.SPEC.050(1)(a)(ii)	процедури за гарантиране, че при планираната експлоатация се спазват изискванията за сигурност, приложими към зоната на експлоатация;			
140.	UAS.SPEC.050(1)(a)(iii)	мерки за защита от актове на незаконна намеса и неразрешен достъп;			
141.	UAS.SPEC.050(1)(a)(iv)	процедури за гарантиране, че при всички видове експлоатация се спазва Регламент (ЕС) 2016/679 (GDPR)			
142.	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 data The 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.			
143.	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			
144.	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.			
145.	AMC1 UAS.SPEC.050(1)(a)	Operational Procedures The 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.			
146.	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);			
147.	GM1 UAS.SPEC.050(1)(b)	Level of autonomy and guidelines for human-autonomy interaction The 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.			
148.	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;			
149.	UAS.SPEC.050(1)(d)	гарантира, че преди да започнат експлоатация дистанционно управляващите пилоти отговарят на всички изброени по-долу условия:			
150.	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			
151.	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;			
152.	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;			
153.	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);			
154.	UAS.SPEC.050(1)(d)(vi)	vi) получили са актуализирана информация за планираната експлоатация относно географските зони, определени в съответствие с член 15;			
155.	AMC1 UAS.SPEC.050(1)(d) and UAS.SPEC.050(1)(e)	<p>Виж съответното AMC за детайлните изисквания</p> <p>THEORETICAL KNOWLEDGE SUBJECTS FOR THE TRAINING OF THE REMOTE PILOT AND ALL PERSONNEL IN CHARGE OF DUTIES ESSENTIAL TO THE UAS OPERATION TRAINING FOR IN THE ‘SPECIFIC’ CATEGORY</p> <p>a) 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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(1) Aviation safety: (2) Aviation regulations:</p>			

		<p>(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: c) 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.</p>			
156.	<p>AMC2 UAS.SPEC.050(1)(d) and UAS.SPEC.050(1)(e)</p>	<p>PRACTICAL-SKILLS TRAINING FOR THE REMOTE PILOT AND ALL PERSONNEL IN CHARGE OF DUTIES ESSENTIAL TO THE UAS OPERATION IN THE ‘SPECIFIC’ CATEGORY</p> <p>a) 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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>			

	<p>(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.</p> <p>3) Flight under abnormal conditions:</p> <p>(i) manage a partial or a complete power shortage of the UA propulsion system, while ensuring the safety of third parties on the ground;</p> <p>(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</p> <p>(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.</p> <p>4) In general, emphasis should be placed on the following:</p> <p>(i) normal, contingency, and emergency procedures;</p> <p>(ii) skill tests combined with periodic proficiency checks;</p> <p>(iii) operational experience (with on-the-job training counting towards proficiency);</p> <p>(iv) pre-flight and post-flight procedures and documentation;</p> <p>(v) recurrent training (UAS / flight training device (FTD)); and</p> <p>(vi) remote pilot incapacitation.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>d) Initial and recurrent training</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>Виж таблица 1 в АМС за подробна информация относно задълбочеността на обучението.</p> <p>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</p>		
--	--	--	--

157.	<p>AMC3 UAS.SPEC.050(1)(d)</p>	<p>UAS OPERATION-SPECIFIC ENDORSEMENT MODULES</p> <p>Depending 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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’.</p> <p>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.</p> <p>Relevant UAS operation-specific endorsement modules should be reflected in the documentation of the remote pilot’s competencies.</p> <p>The following UAS operation-specific endorsement modules and the areas to be covered are recommended:</p> <ul style="list-style-type: none"> (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 AMC за подробна информация относно на обучението за различните модули			
158.	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.			
159.	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:			
160.	UAS.SPEC.050(1)(e)(i)	i) преминал е обучението на работното място, разработено от оператора;			
161.	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);			
162.	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;			
163.	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;			
164.	UAS.SPEC.050(1)(g)	ж) съхранява и поддържа актуален регистър за:			
165.	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;			
166.	UAS.SPEC.050(1)(g)(i)(ii)	ii) дейностите по техническо обслужване на БЛС за период от най-малко 3 години;			
167.	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;			
168.	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:			

		<p>(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.</p> <p>(2) the date, time, and location of the take-off and landing;</p> <p>(3) the duration of each flight;</p> <p>(4) the total number of flight hours/cycles;</p> <p>(5) in the case of a remotely piloted operation, the name of the remote pilot responsible for the flight;</p> <p>(6) the activity performed (add the reference to the STS or the authorisation number, as applicable);</p> <p>(7) any significant incident or accident¹ that occurred during the operation;</p> <p>(8) a completed pre-flight inspection;</p> <p>(9) any defects and rectifications;</p> <p>(10) any repairs and changes to the UAS configuration; and</p> <p>(11) the information required to comply with UAS.SPEC.100.</p> <p>(c) Records should be stored for 2 years in a manner that ensures their protection from unauthorised access, damage, alteration, and theft.</p> <p>(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.</p>			
169.	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;			
170.	UAS.SPEC.050(1)(j)	и) поддържа БЛС в подходящо състояние за безопасна експлоатация, като:			
171.	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			
172.	UAS.SPEC.050(1)(j)(ii)	ii) спазва точка UAS.SPEC.100, ако се изисква;			
173.	UAS.SPEC.050(1)(j)(iii)	iii) използва безпилотно въздухоплателно 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.			
174.	UAS.SPEC.050(1)(k)	й) създава и поддържа актуален списък на определените дистанционно управляващи пилоти за всеки полет;			
175.	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			
176.	UAS.SPEC.050(1)(m)	л) гарантира, че всяко безпилотно въздухоплателно средство е оборудвано с:			

177.	UAS.SPEC.050(1)(m)(i)	i) поне една зелена мигаща светлина, за да бъде видимо през нощта; и			
178.	UAS.SPEC.050(1)(m)(ii)	ii) активна и актуализирана система за идентификация от разстояние.			
	UAS.SPEC.060	Отговорности на дистанционно управляващия пилот			
179.	UAS.SPEC.060(1)	Дистанционно управляващият пилот:			
180.	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;			
181.	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;			
182.	UAS.SPEC.060(1)(c)	в) е запознат с инструкциите, дадени от производителя на БЛС			
183.	UAS.SPEC.060(2)	Преди започване на експлоатацията на БЛС дистанционно управляващият пилот спазва всички изброени по-долу условия:			
184.	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;			
185.	UAS.SPEC.060(2)(b)	б) гарантира, че експлоатационната среда е съвместима с разрешените ограничения и условия;			
186.	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.			
187.	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;			
188.	AMC1 UAS.SPEC.060(2)(c)	The UAS is in a safe condition to complete the intended flight The 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.			
189.	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.			
190.	UAS.SPEC.060(3)	3) По време на полета дистанционно управляващият пилот:			
191.	UAS.SPEC.060(3)(a)	а) спазва разрешените ограничения и условия;			
192.	UAS.SPEC.060(3)(b)	б) избягва всякакъв риск от сблъсък с пилотирувани въздухоплавателни средства и прекъсва полета, ако продължаването му може да носи риск за други въздухоплавателни средства, хора, животни, околната среда или имущество;			
193.	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;			
194.	UAS.SPEC.060(3)(d)	г) спазва процедурите на оператора;			
195.	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.LUC.030	Система за управление на безопасността			
196.	UAS.LUC.030(1)	1) Оператор на БЛС, който подава заявление за LUC, въвежда, изпълнява и поддържа система за управление на безопасността, която съответства на размера на организацията, на естеството и сложността на нейните дейности, като взема предвид опасностите и свързаните рискове, присъщи за тези дейности.			
197.	GM1 UAS.LUC.030(2)(a)	Accountable Manager The accountable manager is a single, identifiable person who has the responsibility for the effective and efficient performance of the LUC holder's safety management system.			
198.	UAS.LUC.030(2)(a)	2) Операторът на БЛС спазва всички изброени по-долу условия: а) избира отговорен управител с правомощия да гарантира, че в рамките на организацията всички дейности се изпълняват в съответствие с приложимите			

		стандарты и че организацията постоянно спазва изискванията на системата за управление и процедурите от ръководството за LUC, посочено в точка UAS.LUC.040;			
199.	UAS.LUC.030(2)(b)	б) определя ясни правила за отговорност и отчетност в цялата организация;			
200.	UAS.LUC.030(2)(c)	в) въвежда и поддържа политика на безопасност и съответните свързани цели по отношение на безопасността;			
201.	AMC1 UAS.LUC.030(2)(c)	<p>SAFETY POLICY</p> <p>(a) The safety policy should:</p> <p>(1) be endorsed by the accountable manager;</p> <p>(2) reflect organisational commitments regarding safety, and its proactive and systematic management;</p> <p>(3) be communicated, with visible endorsement, throughout the organisation;</p> <p>(4) include internal reporting principles, and encourage personnel to report errors related to UAS operations, incidents and hazards; and</p> <p>(5) recognise the need for all personnel to cooperate with compliance monitoring and safety investigations.</p> <p>(b) The safety policy should include a commitment to:</p> <p>(1) improve towards the highest safety standards;</p> <p>(2) comply with all applicable legislation, meet all applicable standards, and consider best practices;</p> <p>(3) provide appropriate resources;</p> <p>(4) apply the human factors principles;</p> <p>(5) enforce safety as a primary responsibility of all managers; and</p> <p>(6) apply 'just culture' principles and, in particular, not to make available or use the information on occurrences:</p> <p>(i) to attribute blame or liability to someone for reporting something which would not have been otherwise detected; or</p> <p>(ii) for any purpose other than the improvement of safety.</p> <p>(c) The senior management of the UAS operator should:</p> <p>(1) continually promote the UAS operator's safety policy to all personnel, and demonstrate their commitment to it;</p> <p>(2) provide the necessary human and financial resources for the implementation of the safety policy; and</p> <p>(3) establish safety objectives and associated performance standards.</p>			
202.	GM1 UAS.LUC.030(2)(c)	<p>SAFETY POLICY</p> <p>The safety policy is the means whereby an organisation states its intention to maintain and, where practicable, improve safety levels in all its activities and to minimise its contribution to the risk of an accident or serious incident as far as is reasonably practicable. It reflects the management's commitment to safety, and should reflect the organisation's philosophy of</p>			

		<p>safety management, as well as be the foundation on which the organisation's safety management system is built. It serves as a reminder of 'how we do business here'. The creation of a positive safety culture begins with the issuance of a clear, unequivocal direction.</p> <p>The commitment to apply 'just culture' principles forms the basis for the organisation's internal rules that describe how 'just culture' principles are guaranteed and implemented. For organisations that have their principal place of business in a MS, Regulation (EU) No 376/2014 defines the 'just culture' principles to be applied (refer in particular to Article 16(11) thereof).</p>			
203.	UAS.LUC.030(2)(d)	г) назначава ключов персонал по въпросите на безопасността за изпълнение на политиката по отношение на безопасността;			
204.	AMC1 UAS.LUC.030(2)	<p>Personnel Requirements - General</p> <p>(a) The accountable manager should have the authority to ensure that all activities are carried out in accordance with the requirements of the UAS Regulation.</p> <p>(b) The safety manager should:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) facilitate hazard identification, risk analysis, and risk management; (2) monitor the implementation of risk mitigation measures; (3) provide periodic reports on safety performance; (4) ensure maintenance of the safety management documentation; (5) ensure that there is safety management training available and that it meets acceptable standards; (6) provide all the personnel involved with advice on safety matters; and (7) ensure the initiation and follow-up of internal occurrence investigations. <p>(c) Management and other personnel of the LUC holder should be qualified for the planned operations in order to meet the relevant requirements of the UAS Regulation.</p> <p>(d) The LUC holder should ensure that its personnel receive appropriate training to remain in compliance with the relevant requirements of the UAS Regulation.</p>			
205.	GM1 UAS.LUC.030(2)(d)	<p>Personnel Requirements</p> <p>The functions of the safety manager may be fulfilled by the accountable manager or another person charged by the UAS operator with the responsibility of ensuring that the UAS operator remains in compliance with the requirements of the UAS Regulation.</p> <p>Where the safety manager already fulfils the functions of the compliance monitoring manager, the accountable manager cannot be the safety manager.</p> <p>Depending on the size of the organisation and the nature and complexity of its activities, the safety manager may be assisted by additional safety personnel for the performance of all the safety management tasks.</p> <p>Regardless of the organisational set-up, it is important that the safety manager remains the unique focal point as regards the development, administration, and maintenance of the organisation's management system.</p>			

206.	GM2 UAS.LUC.030(2)(d)	<p>Personnel Requirements</p> <p>A UAS operator may include a safety committee in the organisational structure of its safety management system and, if needed, one or more safety action groups.</p> <p>(a) Safety committee</p> <p>A safety committee may be established to support the accountable manager in their safety responsibilities. The safety committee should monitor:</p> <p>(1) the UAS operator's performance against safety objectives and performance standards;</p> <p>(2) whether safety action is taken in a timely manner; and</p> <p>(3) the effectiveness of the UAS operator's safety management processes.</p> <p>(b) Safety action group</p> <p>(1) Depending on the scope of the task and the specific expertise required, one or more safety action groups should be established to assist the safety manager in their functions.</p> <p>(2) The safety action group should be comprised of managers, supervisors and personnel from operational areas, depending on the scope of the task and the specific expertise required.</p> <p>(3) The safety action group should at least perform the following:</p> <p>(i) monitor operational safety and assess the impact of operational changes on safety;</p> <p>(ii) define actions to mitigate the identified safety risks; and</p> <p>(iii) ensure that safety measures are implemented within agreed timescales.</p>			
207.	GM3 UAS.LUC.030(2)(d)	<p>Key safety personnel</p> <p>The UAS operator should appoint personnel to manage key fields of activity such as operations, maintenance, training, etc.</p>			
208.	UAS.LUC.030(2)(e)	<p>д) въвежда и поддържа процес по управление на риска за безопасността, включително идентифицирането на рисковете за безопасността, свързани с дейностите на оператора на БЛС, както и тяхното оценяване и управлението на свързаните рискове, включително предприема действия за намаляване на тези рискове и проверяване на ефективността на действията;</p>			
209.	UAS.LUC.030(2)(f)	<p>е) насърчава безопасността в организацията чрез:</p> <p>i) обучение и образование;</p> <p>ii) комуникация;</p>			
210.	UAS.LUC.030(2)(g)	<p>ж) документираща всички ключови процеси от системата за управление на безопасността за осведомяване на персонала за неговите отговорности и за процедурата за изменение на тази документация; ключовите процеси включват:</p> <p>i) докладване относно безопасността и вътрешни разследвания;</p> <p>ii) експлоатационен контрол;</p> <p>iii) комуникация относно безопасността;</p> <p>iv) обучение и насърчаване на безопасността;</p> <p>v) наблюдение на спазването на изискванията;</p> <p>vi) управление на риска за безопасността;</p>			

		vii) управление на промените; viii) връзка между организации; ix) използване на подизпълнители и партньори			
211.	AMC1 UAS.LUC.030(2)(g)	DOCUMENTATION The safety management system documentation of the LUC holder should be included in an SMM or in the LUC manual. If that documentation is contained in more than one operator's manual and is not duplicated, cross references should be provided.			
212.	GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(i)	SAFETY REPORTING AND INTERNAL INVESTIGATIONS The purpose of safety reporting and internal investigations is to use reported information to improve the level of safety performance of the UAS operator. The purpose is not to attribute blame or liability. The specific objectives of safety reporting and internal investigations are to: (a) enable assessments of the safety implications of each relevant incident and accident, including previous similar occurrences, so that any necessary action can be initiated; and (b) ensure that knowledge of relevant incidents and accidents is disseminated so that other persons and UAS operators may learn from them. All occurrence reports that are considered to be reportable by the person who submits the report should be retained, as the significance of such reports may only become obvious at a later date.			
213.	AMC1 UAS.LUC.030(2)(g)(iii)	COMMUNICATION ON SAFETY (a) The organisation should establish communication about safety matters that: (1) ensures that all personnel are aware of the safety management activities as appropriate for their safety responsibilities; (2) conveys safety-critical information, especially information related to assessed risks and analysed hazards; (3) explains why particular actions are taken; and (4) explains why safety procedures are introduced or changed. (b) Regular meetings with personnel, where information, actions, and procedures are discussed, may be used to communicate safety matters.			
214.	GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(iv)	TRAINING AND SAFETY PROMOTION Training, combined with safety communication and information sharing form part of safety promotion and supplement the organisation's policies, encouraging a positive safety culture and creating an environment that is favourable to the achievement of the organisation's safety objectives. Safety promotion can also be the instrument for the development of a just culture. Depending on the particular risk, safety promotion may constitute or complement a risk mitigation action and an effective reporting system.			
215.	AMC1 UAS.LUC.030(2)(g)(v)	COMPLIANCE MONITORING (a) The accountable manager should designate a manager to monitor the compliance of the			

		<p>LUC holder with:</p> <p>(1) the terms of approval, the privileges, the risk assessment and the resulting mitigation measures;</p> <p>(2) all operator’s manuals and procedures; and</p> <p>(3) training standards.</p> <p>(b) The compliance monitoring manager should:</p> <p>(1) have knowledge of, and experience in, compliance monitoring;</p> <p>(2) have direct access to the accountable manager to ensure that findings are addressed, as necessary; and</p> <p>(3) not be one of the other persons referred to in UAS.LUC.030(2)(d).</p> <p>(c) The tasks of the compliance monitoring manager may be performed by the safety manager, provided that the latter has knowledge of, and experience in, compliance monitoring.</p> <p>(d) The compliance monitoring function should include audits and inspections of the LUC holder. The audits and inspections should be carried out by personnel who are not responsible for the function, procedure or products being audited.</p> <p>(e) An organisation should establish an audit plan to show when and how often the activities as required by the UAS Regulation will be audited.</p> <p>(f) The independent audit should ensure that all aspects of compliance, including all the subcontracted activities, are checked within a period defined in the scheduled plan, and agreed by the competent authority.</p> <p>(g) Where the organisation has more than one approved location, the compliance monitoring function should describe how these locations are integrated into the system and include a plan to audit each location in a risk-based programme as agreed by the competent authority.</p> <p>(h) A report should be raised each time an audit is carried out, describing what was checked and the resulting findings against applicable requirements and procedures.</p> <p>(i) The feedback part of the compliance monitoring function should address who is required to rectify any non-compliance in each particular case, and the procedure to be followed if rectification is not completed within appropriate timescales. The procedure should lead to the accountable manager.</p> <p>(j) The LUC holder should be responsible for the effectiveness of the compliance monitoring function, in particular for the effective implementation and follow-up of all corrective measures.</p>			
216.	GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(v)	<p>COMPLIANCE MONITORING</p> <p>The primary objective of the compliance monitoring function is to enable the UAS operator to ensure a safe operation and to remain in compliance with the UAS Regulation. An external organisation may be contracted to perform compliance monitoring functions. In such cases, that organisation should designate the compliance monitoring manager.</p>			

		The compliance monitoring manager may use one or more auditors to carry out compliance audits and inspections of the LUC holder under their own responsibility.			
217.	AMC1 UAS.LUC.030(2)(g)(vi)	<p>SAFETY RISK MANAGEMENT</p> <p>The LUC holder should have a safety management system that is able to perform at least the following:</p> <p>(a) identify hazards through reactive, proactive, and predictive methodologies, using various data sources, including safety reporting and internal investigations;</p> <p>(b) collect, record, analyse, act on and generate feedback about hazards and the associated risks that affect the safety of the operational activities of the UAS operator;</p> <p>(c) develop an operational risk assessment as required by Article 11;</p> <p>(d) carry out internal safety investigations;</p> <p>(e) monitor and measure safety performance through safety reports, safety reviews, in particular during the introduction and deployment of new technologies, safety audits, including periodically assessing the status of safety risk controls, and safety surveys;</p> <p>(f) manage the safety risks related to a change, using a documented process to identify any external and internal change that may have an adverse effect on safety; the management of change should make use of the UAS operator’s existing hazard identification, risk assessment, and mitigation processes;</p> <p>(g) manage the safety risks that stem from products or services delivered through subcontractors, by using its existing hazard identification, risk assessment, and mitigation processes, or by requiring that the subcontractors have an equivalent process for hazard identification and risk management; and</p> <p>(h) respond to emergencies using an ERP that reflects the size, nature, and complexity of the activities performed by the organisation considering AMC3 UAS.SPEC.030(3)(e). The ERP should:</p> <p>(1) contain the action to be taken by the UAS operator or the specified individuals in an emergency;</p> <p>(2) provide for a safe transition from normal to emergency operations and vice versa;</p> <p>(3) ensure coordination with the ERPs of other organisations, where appropriate; and</p> <p>(4) describe emergency training/drills, as appropriate.</p>			
218.	GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(vi)	<p>SAFETY RISK MANAGEMENT</p> <p>In very broad terms, the objective of safety risk management is to eliminate risk, where practical, or reduce the risk (likelihood/severity) to acceptable levels, and to manage the remaining risk to avoid or mitigate any possible undesirable outcome. Safety risk management is, therefore, integral to the development and application of effective safety management.</p> <p>Safety risk management can be applied at many levels in an organisation. It can be applied at the strategic level and at operational levels. The potential for human error, its influences and sources, should be identified and managed through the safety risk management</p>			

		process. Human factors risk management should allow the organisation to determine where it is vulnerable to human performance limitations.			
219.	GM2 UAS.LUC.030(2)(g)(vii)	<p>MANAGEMENT OF CHANGE</p> <p>Unless properly managed, changes in organisational structures, facilities, the scope of work, personnel, documentation, policies and procedures, etc. can result in the inadvertent introduction of new hazards, which expose the organisation to new, or increased risk. Effective organisations seek to improve their processes, with conscious recognition that changes can expose the organisations to potentially latent hazards and risks if the changes are not properly and effectively managed.</p> <p>Regardless of the magnitude of a change, large or small, proactive consideration should always be given to the safety implications. This is primarily the responsibility of the team that proposes and/or implements the change. However, change can only be successful if all the personnel affected by the change are engaged and involved, and they participate in the process. The magnitude of a change, its safety criticality, and its potential impact on human performance should be assessed in any change management process.</p> <p>The process for the management of change typically provides principles and a structured framework for managing all aspects of the change. Disciplined application of change management can maximise the effectiveness of the change, engage staff, and minimise the risks inherent in change.</p> <p>Change is the catalyst for an organisation to perform the hazard identification and risk management processes.</p> <p>Some examples of change include, but are not limited to:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) changes to the organisational structure; (b) a new type of UAS being employed; (c) additional UASs of the same or similar type being acquired; (d) significant changes in personnel (affecting key personnel and/or large numbers of personnel, high turn-over); (e) new or amended regulations; (f) changes in financial status; (g) new location(s), equipment, and/or operational procedures; and (h) new subcontractors. <p>A change may have the potential to introduce new human factors issues, or exacerbate pre-existing issues. For example, changes in computer systems, equipment, technology, personnel (including the management), procedures, the work organisation, or work processes are likely to affect performance.</p> <p>The purpose of integrating human factors into the management of change is to minimise potential risks by specifically considering the impact of the change on the people within a system.</p> <p>Special consideration, including any human factors issues, should be given to the</p>			

		<p>‘transition period’. In addition, the activities utilised to manage these issues should be integrated into the change management plan.</p> <p>Effective management of change should be supported by the following:</p> <p>(a) implementation of a process for formal hazard analyses/risk assessment for major operational changes, major organisational changes, changes in key personnel, and changes that may affect the way a UAS operation is carried out;</p> <p>(b) identification of changes likely to occur in business which would have a noticeable impact on:</p> <p>(1) resources — material and human;</p> <p>(2) management guidance — processes, procedures, training; and</p> <p>(3) management control;</p> <p>(c) safety case/risk assessments that are focused on aviation safety; and</p> <p>(d) involvement of key stakeholders in the change management process as appropriate.</p> <p>During the change management process, previous risk assessments and existing hazards are reviewed for possible effects.</p>			
220.	GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(viii)	<p>SAFETY RISK MANAGEMENT — INTERFACES BETWEEN ORGANISATIONS</p> <p>Safety risk management processes should specifically address the planned implementation of, or participation in, any complex arrangements (such as when multiple organisations are contracted, or when multiple levels of contracting/subcontracting are included).</p> <p>Hazard identification and risk assessment start with the identification of all parties involved in the arrangement, including independent experts and non-approved organisations. This extends to the overall control structure, and assesses in particular the following elements across all subcontract levels and all parties within such arrangements:</p> <p>(a) coordination and interfaces between the different parties;</p> <p>(b) applicable procedures;</p> <p>(c) communication between all the parties involved, including reporting and feedback channels;</p> <p>(d) task allocation, responsibilities and authorities; and</p> <p>(e) the qualifications and competency of key personnel.</p> <p>Safety risk management should focus on the following aspects:</p> <p>(a) clear assignment of accountability and allocation of responsibilities;</p> <p>(b) only one party is responsible for a specific aspect of the arrangement — there should be no overlapping or conflicting responsibilities, in order to eliminate coordination errors;</p> <p>(c) the existence of clear reporting lines, both for occurrence reporting and progress reporting; and</p> <p>(d) the possibility for staff to directly notify the organisation of any hazard by suggesting an obviously unacceptable safety risk as a result of the potential consequences of this hazard.</p> <p>Regular communication between all parties to discuss work progress, risk mitigation</p>			

		actions, changes to the arrangement, as well as any other significant issues, should be ensured.			
221.	AMC1 UAS.LUC.030(2)(g)(ix)	<p>USE OF SUBCONTRACTORS</p> <p>(a) When an LUC holder uses products or services delivered through a subcontractor that is not itself approved in accordance with this Subpart, the subcontractor should work under the terms of the LUC.</p> <p>(b) Regardless of the certification status of the subcontractor, the LUC holder is responsible for ensuring that all subcontracted products or services are subject to the hazard identification, risk management, and compliance monitoring of the LUC holder.</p>			
222.	UAS.LUC.030(2)(h)	з) включва независима функция за наблюдение на спазването на изискванията и адекватността на изпълнението на съответните изисквания на настоящия регламент, включително система за предоставяне на обратна информация от констатациите до отговорния управител, за да се гарантира ефективно изпълнение на коригиращите мерки, ако е необходимо;			
223.	UAS.LUC.030(2)(i)	и) включва функция за гарантиране, че рисковете за безопасността, присъщи на дадена услуга или продукт, предоставяни чрез подизпълнители, се оценяват и смекчават в рамките на системата на оператора за управление на безопасността.			
224.	UAS.LUC.030(3)	3) Ако организацията притежава други сертификати в рамките на приложното поле на Регламент (ЕС) 2018/1139, системата на оператора на БЛС за управление на безопасността може да бъде интегрирана в системата за управление на безопасността, която се изисква по силата на който и да е от тези допълнителни сертификати.			
	UAS.LUC.040	Ръководство относно LUC			
225.	UAS.LUC.040(1)	1) Притежателят на LUC предоставя на компетентния орган ръководство относно LUC, в което описва пряко или чрез препратки своята организация, съответните процедури и изпълняваните дейности.			
226.	UAS.LUC.040(2)	2) В ръководството се съдържа заявление, подписано от отговорния управител, с което се потвърждава, че във всеки един момент организацията работи в съответствие с настоящия регламент и с одобреното ръководство относно LUC. Когато отговорният управител не е главният изпълнителен директор на организацията, заявлението се подписва и от последния.			
227.	UAS.LUC.040(3)	3) Ако някои от дейностите се изпълнява от партньорски организации или подизпълнители, операторът на БЛС включва в ръководството относно LUC процедури, чрез които притежателят на LUC управлява отношенията с тези партньорски организации или подизпълнители.			
228.	AMC1 UAS.LUC.040(3)	<p>PROCEDURES FOR SUBCONTRACTORS</p> <p>If any activity is carried out by partner organisations or subcontractors, the LUC manual should include a relevant statement of how the LUC holder is able to ensure compliance</p>			

		with UAS.LUC.030(2)(i), and should contain, directly or by cross reference, descriptions of, and information on, the activities of those organisations or subcontractors, as necessary to substantiate this statement.			
229.	UAS.LUC.040(4)	4) Ръководството относно LUC се изменя според необходимото, за да се поддържа актуално описание на организацията на притежателя на LUC, а на компетентния орган се предоставят копия от измененията.			
230.	UAS.LUC.040(5)	5) Операторът на БЛС предоставя съответните части от ръководството относно LUC на всички членове на своя персонал в съответствие с техните функции и задължения.			
231.	AMC1 UAS.LUC.040	GENERAL (a) The LUC holder should ensure that all personnel are able to understand the language in which those parts of the LUC manual which pertain to their duties and responsibilities are written. (b) The LUC manual should contain a statement signed by the accountable manager that confirms that the organisation will at all times work in accordance with the UAS Regulation, as applicable, and with the approved LUC manual. When the accountable manager is not the chief executive officer of the organisation, then the chief executive officer shall countersign the statement.			
232.	AMC2 UAS.LUC.040	GENERAL The LUC manual may contain references to the OM, where an OM is compiled in accordance with AMC1 UAS.SPEC.030(3)(e). The LUC manual should contain at least the following information, customised according to the complexity of the UAS operator. LUC MANUAL TEMPLATE Operator's name Table of contents 1. Introduction (the information under Chapter O, points 1-6 of the OM may be duplicated here or simply referenced to the OM) 2. SMM 2.1. Safety policy (provide details of the UAS operator's safety policy, safety targets) 2.2. Organisational structure (include the organogram and brief description thereof) 2.3. Duties and responsibilities of the accountable manager and key management personnel; (in addition, clearly identify the person who authorises operations) 2.4. Safety management system (provide a description of the safety management system, including the lines of responsibilities with regard to safety matters) 2.5. Operational control system (provide a description of the procedures and responsibilities necessary to exercise operational control with respect to flight safety) 2.6. Compliance monitoring (provide a description of the compliance monitoring function)			

		<p>2.7. Safety risk management (the information about hazard identification, safety risk assessment and mitigation under Chapter A of the OM may be duplicated here or simply referenced to the OM)</p> <p>2.8. Management of change (description of the process to identify safety-critical changes within the organisation and its operation and to eliminate or modify safety risk controls that are no longer needed or effective due to such changes)</p> <p>2.9. Development and approval of an operational scenario (provide a description of the process)</p> <p>2.10. Interface with subcontractors and partners (describe the relationship with any subcontractor delivering products or services to the UAS operator as well as with partners, if available)</p> <p>2.11. Documentation of key management system processes</p> <p>3. OM (the information under Chapters 2-11 of the OM may be duplicated here or references to the OM may be provided)</p> <p>4. Handling, notifying and reporting accidents, incidents and occurrences</p> <p>5. Handling of dangerous goods (specify the relevant regulations and instructions to crew members concerning the transport of dangerous goods such as pesticides and chemicals, etc. and the use of dangerous goods during operations such as batteries and fuel cells, engines, magnetising materials, pyrotechnics, flares and firearms)</p>			
233.	UAS.LUC.050	Условия на одобрението на притежателя на LUC			
234.	UAS.LUC.050(1)	1) Компетентният орган издава LUC, след като се убеди, че операторът на БЛС отговаря на изискванията на точки UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 и UAS.LUC.040.			
235.	UAS.LUC.050(2)	<p>2) LUC включва:</p> <p>а) самоличността на оператора на БЛС;</p> <p>б) правата на оператора на БЛС;</p> <p>в) разрешените типове експлоатация;</p> <p>г) разрешената за експлоатация област, зона или клас въздушно пространство, ако е приложимо;</p> <p>д) всякакви специални ограничения или условия, ако е приложимо.</p>			
236.	UAS.LUC.060	Права на притежателя на LUC			
237.		<p>Когато е удовлетворен от предоставената документация, компетентният орган:</p> <p>1) посочва в LUC условията за правото, което се предоставя на оператора на БЛС; и</p> <p>2) може, в рамките на условията на одобрението, да даде на притежателя на LUC правото да разрешава своята собствена експлоатация без да:</p> <p>а) подава декларация за експлоатация;</p> <p>б) подава заявление за разрешение за експлоатация.</p>			
238.	AMC1 UAS.LUC.060	<p>Scope of privileges</p> <p>Within the terms of its approval, the LUC holder should be able:</p>			

		<p>(a) without prior declaration to the competent authority, to authorise its own operations based on an STS; and</p> <p>(b) without prior approval of the competent authority, to authorise one or more of the following types of own operations:</p> <p>(1) one based on a PDRA that requires an authorisation;</p> <p>(2) one based on one or more modifications of an STS (variants), which does not involve changes in the ConOps, the category of UAS used or the competencies of the remote pilots; or</p> <p>(3) one that does not correspond to a PDRA, but falls within a type of activity already performed by the UAS operator.</p> <p>In case of UAS operations that are conducted at SAIL V and VI, the competent authority requires the LUC holder to use a UAS with an EASA TC. In case of UAS operations that are conducted at SAIL III and IV, the competent authority specifies if the LUC holder is required to use a UAS with an EASA TC.</p>			
239.	GM1 UAS.LUC.060	<p>General</p> <p>For the purpose of granting privileges to LUC applicants, the competent authority may apply a gradual approach. Depending on the UAS operator's past safety performance and safety record over a defined period of time (e.g. the previous 6 months), the competent authority may expand the scope of the UAS operator's privileges.</p> <p>The gradual approach should not be understood as preventing the competent authority from granting privileges with a greater scope to a first-time LUC applicant who has an adequate structure and competent personnel, an effective safety management system and has demonstrated a good compliance disposition.</p> <p>For operations that are conducted at SAIL III and IV, and to facilitate harmonisation among EASA Member States, EASA recommends that the competent authority always requires LUC holders to use a UAS with an EASA TC.</p>			
240.	UAS.LUC.070	Промени в системата за управление на LUC			
241.		<p>След като е издадено LUC, следните промени изискват предварителното одобрение от страна на компетентния орган:</p> <p>1) всяка промяна в условията на одобрението на оператора на БЛС;</p> <p>2) всяка значителна промяна в елементите на системата на притежателя на LUC за управление на безопасността, както се изисква по точка UAS.LUC.030.</p>			
242.	AMC1 UAS.LUC.070(2)	<p>Changes requiring prior approval</p> <p>A change of the accountable manager is considered a significant change that requires a prior approval.</p>			
	UAS.LUC.075	Прехвърляне на LUC			
243.		<p>Освен в случая на промяна в собствеността на организацията, одобрена от компетентния орган в съответствие с точка UAS.LUC.070, LUC не може да се прехвърля.</p>			

UAS. LUC.080		Срок и валидност на LUC			
244.	UAS. LUC.080(1)	1) LUC се издава за неограничен срок, и остава валидно, докато: а) притежателят на LUC продължава да отговаря на съответните изисквания на настоящия регламент и на държавата членка, издала удостоверението; и б) то не бъде оттеглено или анулирано.			
245.	UAS. LUC.080(2)	2) При анулиране или оттегляне на LUC притежателят на LUC предоставя потвърждение в цифров формат, което трябва да се изпрати на компетентния орган без забавяне.			
UAS. LUC.090		Достъп			
246.		За целите на демонстрирането на съответствие с изискванията на настоящия регламент притежателят на LUC 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 сертифициране, разрешение за експлоатация или декларация за експлоатация, независимо дали тази негова дейност е възложена на друга организация като изпълнител или подизпълнител.			

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:

3. Надзор над операторите на БЛС

3.1 Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ оценява операторите и контролира компетентността им да извършват дейности с БЛС в съответствие с предоставените им права по издадените LUC, разрешение, както и по приета декларация или заявление.

3.2 Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ поддържа система за оценяването на компетентността на операторите чрез събиране на информация, свързана с тяхната дейност, извършване на планови и извънредни инспекции, които обхващат цялата дейност на оператора или само отделни нейни елементи.

3.3 Плановите и извънредните инспекции се извършват в изпълнение на заповед на главния директор на ГД „ГВА“ или оправомощено от него лице, в която се определят:

- а) съставът на комисията, на която се възлага извършване на проверката;
- б) обхватът и срокът на извършване на проверката.

3.4 Комисията по т. 4.3 има право да:

- а) проверява документите, данните, процедурите, ръководствата и всякакви други материали на оператора;
- б) прави копия или извлечения от документи, данни, процедури и други материали;
- в) изисква устни/писмени обяснения на място;
- г) получи достъп до помещения, площадки или средства за осъществяване на операции с БЛС.

3.5 Операторите с права по издадените LUC, разрешение за експлоатация в специфична категория, разрешение за експлоатация в рамките на клубове и сдружения за авиомоделизъм, както и по приети декларации подават ежегодно не по-късно от два месеца след съответния отчетен период информация за:

1. броя на извършени операции;
2. броя налетени часове;
3. броя и моделите БЛС, които са експлоатирани;
4. докладвани събития, застрашаващи безопасността на полетите;
5. идентифицирани опасности и свързаните с тях рискове за съответния период.

3.6 На базата на информацията по т. 3.5 и като се вземе под внимание сложността на извършваните операции и нивото на риск, породен от тях, се провеждат планови инспекции на операторите по график, утвърден от главния директор на ГД „ГВА“ или упълномощено от него лице.

3.7 За извършването на плановата инспекция операторите се уведомява писмено най-малко седем работни дни предварително.

3.8 Извънредни инспекции може да се извършват по всяко време по преценка на главния директор на ГД „ГВА“.

Извънредна инспекция се извършва задължително в следните случаи:

1. при системни отклонения от нормативните изисквания, касаещи безопасността, установени повече от веднъж;

2. след установено от инспектор от ГД „ГВА“ нарушение;

3. при постъпила жалба или сигнал.

3.9 Операторът не се уведомява предварително за провеждането на извънредна инспекция.

3.10 Когато в хода на инспекцията се установи, че операторът е допуснал нарушение на приложимите изисквания и то е довело или би могло да доведе до риск за безопасността на извършваната дейност, председателят на комисията по т. 3.3 информира незабавно главния директор на ГД „ГВА“ или оправомощеното от него лице и предлага мерки за решение във връзка с нарушението.

3.11 След приключване на инспекцията комисията по т. 3.3 съставя доклад за резултатите от нея. Копие от доклада се връчва на оператора. Докладът заедно със събраните доказателства се прилага в делото на оператора, водено в ГД „ГВА“.

3.12 В случай на констатирани несъответствия, описани в доклада от инспекцията, комисията по т. 3.3, ги класифицира като:

3.12.1 констатации от ниво 1 – при установено значително несъответствие с приложимите изисквания по отношение на процедурите и ръководствата на организацията или с условията, при които е издадено LUC, разрешение за експлоатация в специфична категория, разрешение за експлоатация в рамките на клубове и сдружения за авиомоделизъм, или със съдържанието на приета декларация за експлоатация и декларация за извършване на професионална дейност в неограничена категория, което води до намалена безопасност или сериозно застрашава безопасността на полетите, и включват, но не се ограничават до:

а) непредоставяне на достъп на компетентния орган до съоръжения, БЛС, документи, записи, данни, процедури или всякакви други материали, отнасящи се до дейността на оператора на БЛС по време на нормалното работно време, след като ГД „ГВА“ е уведомила писмено два пъти оператора на БЛС;

б) фалшифициране на представените документи и доказателства;

в) доказателства за злоупотреба или използване с цел измама на притежавано LUC, разрешение за експлоатация в специфична категория, разрешение за експлоатация в рамките на клубове и сдружения за авиомоделизъм, или със съдържанието на приета декларация за експлоатация и декларация за извършване на професионална дейност в неограничена категория;

г) липса на отговорен ръководител, когато е приложимо.

3.12.2 констатации от ниво 2 – при установено несъответствие с приложимите изисквания по отношение на процедурите и ръководствата на организацията или с условията, при които е издадено LUC, разрешение за експлоатация в специфична категория, разрешение за експлоатация в рамките на клубове и сдружения за авиомоделизъм, или със съдържанието на приета декларация за експлоатация и декларация за извършване на професионална дейност в неограничена категория, което може да доведе до намаляване на безопасност или сериозно застраши безопасността на полетите.

3.13 Операторът на БЛС представя в ГД „ГВА“ план за коригиращи действия заедно с анализ на причината за всяко несъответствие, както и срокове за отстраняването им в срок до 14 работни дни от получаване на известието т. 3.11.

3.14 В срок до 7 работни дни след получаване на документите по т.3.13 комисията анализира съдържанието им и информира оператора за приемането или отхвърлянето на представения план за коригиращи действия.

3.15 В случай на приет план за коригиращи действия операторът представя доказателства в ГД „ГВА” за коригиране на несъответствията, като комисията ги оценява в срок 7 работни дни от получаването им, като:

а) в случай че предоставените доказателства и материали са оценени като приемливи, несъответствието се счита за отстранено и операторът на БЛС се уведомява писмено;

б) в случай че предоставените доказателства и материали са оценени като неприемливи, операторът на БЛС се уведомява писмено за необходимостта от предоставяне на допълнителна информация, разяснения и доказателства за коригиране на несъответствието, като се посочва срок за това;

в) в случай че операторът на БЛС не предостави изискуемата информация в определения срок или тя повторно е неприемлива, констатациите от ниво 2 се повишават в ниво 1, като операторът на БЛС се уведомява писмено.

3.16 В случай че представеният в ГД „ГВА” план за коригиращи действия бъде отхвърлен, операторът на БЛС се уведомява писмено, като му се предоставя срок за неговото коригиране и повторно предоставяне в ГД „ГВА”. В случай на повторно неприемане на плана за коригиращи действия констатациите от ниво 2 се повишават в ниво 1.

3.17 Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” предприема всички необходими мерки, включително инспекции и одити, за коригиране на несъответствията по т. 3.11.

3.18 За всяка проведена инспекция се съставя доклад, който съдържа дата, място, предмет и констатации. Докладът се съхранява в служебното дело на оператора във формат, който е достъпен, лесноизползваем и надежден.

4. Временно спиране, ограничаване или отнемане на правата на оператор на БЛС

4.1 Общи положения

4.1.1 Главният директор на ГД „ГВА” или оправомощено от него длъжностно лице може със заповед временно да спре, ограничи или отнеме правата по издадено LUC, разрешение, или приети декларация и заявление след представяне на доклад от отговорния инспектор или председателя на комисията по т. 3.3.

4.1.2 Докладът по т.4.1.1 се изготвя до главния директор на ГД „ГВА” в резултат от проведените инспекции над дейността на оператора, в който се предлага правата на оператора да бъдат временно спрени, ограничени или отнети.

4.1.3 Главният директор на ГД „ГВА” уведомява писмено оператора в срок до 3 работни дни от датата на издаването на заповедта по т. 4.1.1.

4.1.4 Заповедта по т. 4.1.1 може да се обжалва по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

4.2 Временно спиране

4.2.1 Правата по издадено LUC, разрешение, или приети декларации временно се спират за срока, определен в заповедта по т. 4.1.1, когато:

а) е констатирано несъответствие ниво 1 съгласно т. 3.12.1;

б) операторът е заявил писмено желанието си временно да бъдат спрени правата по издадено LUC, разрешение, или приети декларации.

4.2.2 Възобновяването на временно спрените права по ал. 1 се извършва със заповед на главния директор на ГД „ГВА” след представяне в ГД „ГВА” на доказателства от оператора на БЛС за отстраняване на несъответствията по б. „а” или след писмено заявление от оператора на БЛС и след извършване на необходимите инспекции и представен доклад от председателя на комисията по т. 3.3 за положителен резултат.

4.2.3 Главният директор на ГД „ГВА” писмено уведомява оператора за извършеното възобновяване на права му.

4.2.4 В случай че операторът не предприеме коригиращи действия в срок, определен в заповедта по т. 4.1.1, или резултатите от инспекциите по т. 4.2.2 не потвърждават, че операторът е в състояние да извършва безопасно дейност с БЛС, главният директор на ГД „ГВА” или оправомощено от него длъжностно лице със заповед отнема LUC, разрешение, или приети декларации и писмено уведомява оператора на БЛС.

4.3 Ограничаване

4.3.1 Главният директор на ГД „ГВА” ограничава правата по издадено LUC, разрешение, или приети декларация и заявление съгласно заповедта по т.4.1.1, когато:

1. несъответствията са класифицирани като констатации от ниво 1 или ниво 2 съгласно т. 3.12;

2. операторът на БЛС не може да изпълнява някои от дейностите, за които има права, в съответствие с тази наредба, Регламент (ЕС) 2018/1139, както и с регламентите за изпълнение и делегираните регламенти и правилата за тяхното изпълнение;

3. операторът на БЛС е заявил писмено желанието си временно да бъдат ограничени правата по издадено LUC, разрешение за експлоатация в специфична категория, разрешение за експлоатация в рамките на клубове и сдружения за

авиомоделизъм, или приета декларация за експлоатация и декларация за извършване на професионална дейност в неограничена категория по някоя от дейностите.

4.3.2 Възобновяването на ограничени права се извършва със заповед на главния директор на ГД „ГВА” след представяне в ГД „ГВА” на доказателства от оператора, че е в състояние да извършва безопасно дейността, обект на ограничението, и след извършване на необходимите инспекции и представен доклад от председателя на комисията по т. 3.3 за положителен резултат.

4.3.3 Главният директор на ГД „ГВА” писмено уведомява оператора за извършеното възобновяване на ограничените права.

4.3.4 В случай че операторът на БЛС не предприеме коригиращите действия в срока, определен в заповедта по т. 4.1.1, или резултатът от инспекциите т. 4.3.2 не потвърждава, че е в състояние да извършва безопасно дейност с БЛС, ограничените права не се възстановяват и писмено се уведомява операторът на БЛС.

4.4 Отнемане

4.4.1 Главният директор на ГД „ГВА” отнема правата по издадено LUC, разрешение, или приети декларация и заявление съгласно заповедта по т.4.1.1, когато:

1. несъответствията са класифицирани като констатации от ниво 1 съгласно т. 3.12.1;

2. в случай на издадено LUC операторът на БЛС не разполага с БЛС;

3. операторът е заявил писмено желанието си да бъдат прекратени правата по издадено LUC, разрешение за експлоатация в специфична категория, разрешение за експлоатация в рамките на клубове и сдружения за авиомоделизъм, или приета декларация за експлоатация и декларация за извършване на професионална дейност в неограничена категория;

4. LUC, разрешение за експлоатация в специфична категория, разрешение за експлоатация в рамките на клубове и сдружения за авиомоделизъм са издадени или декларация за експлоатация и декларация за извършване на професионална дейност в неограничена категория са приети въз основа на неистински документи или на документи с невярно съдържание.

5. операторът е обявен в несъстоятелност с влязло в сила съдебно решение или е започнала процедура по ликвидацията му.

4.4.2 Операторът връща в срок до 3 календарни дни след получаване на известието по т. 4.1.3 LUC, разрешение, или приети декларации и е длъжен незабавно да преустановява дейността си.

4.4.3 В регистъра на издадените оправомощаващи документи се вписва актът за отнемане на издадено LUC, разрешение, или приети декларации.

5. Трансгранична експлоатация или експлоатация извън държавата на регистрация

5.1 Подаване на заявление от оператор на БЛС

5.5.1 Когато оператор на БЛС, регистриран в друга държава членка планира да извърши експлоатация на БЛС в „специфичната“ категория, за която вече е издадено от друга държава членка разрешение за експлоатация в съответствие с член 12 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947, и която трябва да се състои частично или изцяло във въздушното пространство на Република България, операторът на БЛС подава в ГД ГВА Заявление за трансгранична операция на БЛС в специфична категорията по образец чрез електронната поща uas@caa.bg или на място във фронт офиса на ГД ГВА най-късно в 7-дневен срок преди планираната дата на започване на операцията с БЛС.

5.2 Издаване на Потвърждение за приемливост на трансгранична операция с БЛС в специфична категория

5.2.1 В срок до 2 работни дни от датата на получаване на заявлението отговорният инспектор извършва предварителна оценка на заявлението за съответствие с чл. 13 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947.

5.2.2 Когато към заявлението по т. 5.5.1 не е предоставена изискуемата информация и тя е непълна, подателят на заявлението се уведомява писмено в 3-дневен срок от получаване на заявлението. Подателят е длъжен да отстрани допуснатите непълноти или неточности в срока, указан в уведомлението.

5.2.3 Когато кандидатът не представи изискуемата информация и документи в определения срок, процедурата се прекратява.

5.2.4 ГД ГВА оценява заявлението и, в случай че актуализираните мерки за смекчаване на риска са задоволителни за експлоатацията на планираното местоположение, предоставя потвърждение за това по образец (*Потвърждение за приемливост на трансгранична операция с БЛС в специфична категория*) на компетентния орган на държавата членка на регистрация и на оператора на БЛС.

Заявление за трансгранична операция на БЛС в специфична категория

Издание: X-CO APP 01.00 Issue 2 (Mar 2022)



Заявление за трансгранична операция на БЛС в специфична категория Application for a cross-border UAS operation in the 'specific' category



Data protection: Personal data included in this application is processed by the competent authority pursuant to Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation). Personal data will be processed for the purposes of the performance, management and follow-up of the application by the competent authority in accordance with Articles 12 and 13 of Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft.

If the applicant requires further information concerning the processing of their personal data or exercising their rights (e.g. to access or rectify any inaccurate or incomplete data), they should refer to the point of contact of their competent authority.

The applicant has the right to file a complaint regarding the processing of their personal data at any time to the national data protection supervisory authority.

<input type="checkbox"/> New application				<input type="checkbox"/> Amendment to confirmation of acceptability NNN-CBO-xxxxx/yyyy			
1. UAS operator and approval data							
1.1 UAS operator registration number							
1.2 UAS operator name							
1.3 Operational point of contact							
Name							
Telephone							
Email							
1.4 Type of approval				1.4.1 Operational authorisation / LUC number, issued by the MS of registration		1.4.2 Expiry date	
<input type="checkbox"/> Operational authorisation						DD/MM/YYYY	
<input type="checkbox"/> LUC							
2. Locations							
2.1 Expected date of start of the operation				DD/MM/YYYY		2.2 Expected end date	
						DD/MM/YYYY	
2.3 Intended location(s) for the operation							

2.4 Operational volume height limit	_____ m (_____ ft)
2.5 Airspace of the intended operation	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> G <input type="checkbox"/> U-space <input type="checkbox"/> Other, specify
2.6 Applicable local conditions	
3. Update of the application of the mitigation means and local conditions	
3.1 Updated 'Location of UAS operation' chapter of the operations manual (OM), if applicable	
3.2 Compliance evidence for updated mitigation measures and local conditions, if applicable	
4. Remarks	
5. Declaration of compliance	
<p><i>I, the undersigned, hereby request the confirmation of acceptability of the cross-border UAS operation in Republic of Bulgaria and declare that the UAS operation will comply with:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>any national rules related to privacy, data protection, liability, insurance, security, and environmental protection;</i> — <i>the applicable requirements of Regulation (EU) 2019/947; and</i> — <i>the limitations and conditions defined in the operational authorisation provided by the competent authority of the Member State of registration and in the confirmation of acceptability of the cross-border UAS operation provided by the competent authority of the Member State of operation.</i> <p><i>Moreover, I declare that the related insurance coverage, if applicable, will be in place at the start date of the UAS operation.</i></p>	
Date: DD/MM/YYYY	Signature and stamp:

Instructions for filling in the application form

If the application relates to an amendment to a confirmation of acceptability for a cross-border UAS operation, please indicate the number of the confirmation of acceptability and fill out in red the fields that are amended compared to the last confirmation of acceptability.

- 1.1 UAS operator registration number in accordance with Article 14 of the UAS Regulation.
- 1.2 UAS operator's name as declared during the registration process.
- 1.3 Contact details of the person responsible for the operation, in charge to answer possible operational questions raised by the competent authority.

1.4 Select one of the two options.

1.4.1 Number of the operational authorisation or of the LUC terms of approval issued by the competent authority of the MS of registration. The referenced document should be attached to the application.

1.4.2 Expiry date of the document listed in 1.4.1. If the validity is unlimited, indicate 'Unlimited'.

2.1 Date on which the UAS operator expects to start the operation.

2.2 Date on which the UAS operator expects to end the operation. The UAS operator may ask for an unlimited duration; in this case, indicate 'Unlimited'.

2.3 Location(s) in the MS of operation where the UAS operator intends to conduct the UAS operation. The identification of the location(s) should contain the full operational volume and ground risk buffer (the red line in Figure 1). The location(s) should be expressed in the same way as in the operational authorisation (e.g. 'generic' or 'precise' (refer to GM2 UAS.SPEC.030(2))).

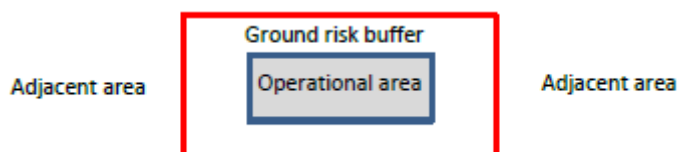


Figure 1 — Operational area and ground risk buffer

2.4 Insert the upper limit, expressed in metres and feet in parentheses, of the contingency volume (adding the air risk buffer, if applicable) using the AGL reference when the upper limit is below 150 m (492 ft) or use the MSL reference when the upper limit is above 150 m (492 ft).

2.5 Select one or more of the nine options. Select 'other' in case none of the previous is applicable (i.e. military areas).

2.6 List the local conditions applicable to the location(s) defined in point 2.3 (e.g. special frequency to be avoided, national insurance regulation, etc.). If needed, a separate document may be attached.

3.1 If operational procedures need to be updated to take into account the new locations or the local conditions, indicate either the identification and revision number of the OM or the document providing an extract of the OM including the chapter describing the operational procedures and the relevant information, amended by the UAS operator. This document should be attached to the application. Otherwise indicate 'n/a'.



3.2 If procedures are updated to address the characteristics of the new location or to meet the local conditions, indicate the compliance evidence file identification and revision number. This document should be attached to the application. Otherwise indicate 'n/a'.

4 Free-text field for the addition of any relevant remark.


Note: In case of LUC, point 3 should not be filled in if according to the LUC terms of approval the organisation has the privilege to extend the operational authorisation to different locations.

Потвърждение за приемливост на трансгранична операция с БЛС в специфична категория

Издание: X-CO_Authorisation Issue 02 (Mar 2022)

	<p>Потвърждение за приемливост на трансгранична операция с БЛС в специфична категория <i>Confirmation of acceptability of a cross-border UAS operation in the 'specific' category</i></p>	
---	---	---

1. UAS operator and approval data		
1.1 UAS operator registration number		
1.2 UAS operator name		
1.3 Operational point of contact		
Name Telephone Email		
1.4 Type of approval	1.4.1 Operational authorisation / LUC number issued by MS of registration	1.4.2 Expiry date
<input type="checkbox"/> Operational authorisation <input type="checkbox"/> LUC		DD/MM/YYYY
2. Locations		
2.1 Location(s) for the operation		
2.2 Operational volume height limit	_____ m (_____ ft)	
3. Remarks		
4. Confirmation of acceptability		
4.1 Confirmation number		
4.2 Expiry date	DD/MM/YYYY	

4.3 Updated ‘Location of UAS operation’ chapter of the operations manual, if applicable		
4.4 Compliance evidence for updated mitigations and local conditions		
<p>Directorate General Civil Aviation Authority, Republic of Bulgaria, confirms that the updated mitigation measures and application of local conditions proposed by the applicant are satisfactory for the operation at the location(s) defined in point 2.1. This certificate is valid as long as the applicant complies with the operational authorisation or the LUC terms of approval defined in point 1.4.1 of the application, with Regulation (EU) 2019/947 and with any applicable Union and national regulations related to privacy, data protection, liability, insurance, security, and environmental protection.</p>		
Date: DD/MM/YYYY	Signature and stamp:	

Instructions for filling in the form for the ‘Confirmation of acceptability of a cross-border UAS operation in the “specific” category’.

- 1.1 UAS operator registration number in accordance with Article 14 of the UAS Regulation.
- 1.2 Name of the UAS operator as declared during the registration process.
- 1.3 Contact details of the person responsible for the operation, in charge to answer possible operational questions raised by the competent authority.
- 1.4 Select one of the two options.
 - 1.4.1. Number of the operational authorisation or of the LUC terms of approval issued by the competent authority of the MS of registration.
 - 1.4.2 Expiry date of the document listed in 1.4.2. If the validity is unlimited, indicate ‘Unlimited’.
- 2.1 Location(s) in the MS of operation where the UAS operator is authorised to operate. The identification of the location(s) should contain the full operational volume and ground risk buffer (the red line in Figure 2). The location(s) should be expressed in the same way as in the operational authorisation (e.g. ‘generic’ or ‘precise’ (refer to GM2 UAS.SPEC.030(2))).

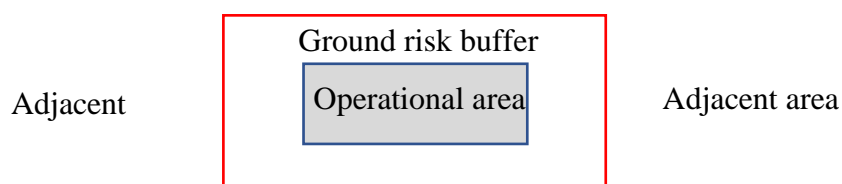


Figure 2 — Operational area and ground risk buffer

- 2.2 Insert the upper limit, expressed in metres and feet in parentheses, of the approved contingency volume (adding the air risk buffer, if applicable) using the AGL reference when the upper limit is below 150 m (492 ft), or use the MSL reference when the upper limit is above 150 m (492 ft).
3. Free-text field for the addition of any relevant remark.
- 4.1 Reference number of the confirmation of acceptability, as issued by the competent authority. The number should have the following format:
NNN-CBO-xxxxx/yyy
Where:
 - ‘NNN’ is the ISO 3166 Alpha-3 code of the MS that issues the confirmation of acceptability of the operational authorisation number;
 - ‘CBO’ is a fixed field meaning ‘cross-border operation’;
 - ‘xxxxx’ are up to 12 alphanumeric characters defining the confirmation of acceptability of the operational authorisation number; and
 - ‘yyy’ are 3 alphanumeric characters defining the revision number of the confirmation of acceptability of the operational authorisation number. Each amendment of the confirmation of acceptability of the operational authorisation number will determine a new revision number.
- 4.2 The duration of the confirmation of acceptability of the operational authorisation may be unlimited; in this case, indicate ‘Unlimited’. The confirmation of acceptability will be valid for as long as the UAS operator complies with the relevant provisions of the UAS Regulation and with the conditions defined in the operational authorisation and in the confirmation of acceptability.
- 4.3 If the UAS operator has submitted to the competent authority of the MS of operation the full revised operations manual (OM), indicate its identification and revision number. Otherwise, in case only the chapter/section of the OM with the updated locations and procedures is submitted, provide its identification and revision number. In case no local conditions are identified or there is no need to update the procedures in the OM, indicate ‘n/a’.
- 4.4 If provided, indicate the compliance evidence file identification and revision number.

Note 1: In case of LUC, points 4.3 and 4.4 may not be filled in if according to the LUC terms of approval the organisation has the privilege to extend the operational authorisation to different locations.

Note 2: The signature and stamp may be provided in electronic form. The QR code should provide the link to the national database where the confirmation of acceptability for cross-border operations is stored.

6. Извършване на полети с БЛС в забранени/ограничени зони или резервиране на въздушно пространство за операции с БЛС

6.1 В случай че оператор на БЛС планира да извърши полети с БЛС в забранена/ограничена зона или е необходимо резервиране на въздушно пространство за операция с БЛС с цел намаляване на експлоатационния риск, операторът на БЛС подава в ГД ГВА *Заявление за извършване на полети с БЛС в забранени/ограничени зони или за резервиране на въздушно пространство за операции с БЛС* чрез електронната поща uas@caa.bg или на място във фронт офиса на ГД ГВА най-късно в 7-дневен срок преди планираната дата на започване на операцията с БЛС.

6.2 В срок до 2 работни дни от датата на получаване на заявлението отговорният инспектор извършва предварителна оценка на заявлението за съответствие с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947.

6.3 В срок до 4 работни дни от датата на получаване на заявлението отговорният инспектор съгласува планираната експлоатация на БЛС със заявителя/ите на съответната/ите зона/и.

6.4 В случай че заявената експлоатация на БЛС може да се осъществи съгласно нормативните изисквания, ГД ГВА информира писмено заявителя.

6.5 В случай че заявената експлоатация на БЛС не може да се осъществи съгласно нормативните изисквания, ГД ГВА информира писмено заявителя със съответните мотиви.

6.6 В случай че е необходимо резервиране на въздушно пространство за изпълнение на експлоатация на БЛС, ГД ГВА изпраща писмо до ЦПРВП за издаване на NOTAM.

Заявление за извършване на полети с БЛС в забранени/ограничени зони или за резервиране на въздушно пространство за операции с БЛС

Издание: UAS zone APP Issue 01.1 (Oct Aug 20242)

ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ПОЛЕТИ С БЛС В ЗАБРАНЕНИ/ОГРАНИЧЕНИ ЗОНИ ИЛИ ЗА РЕЗЕРВИРАНЕ НА ВЪЗДУШНО ПРОСТРАНСТВО ЗА ОПЕРАЦИИ С БЛС <i>Application for conducting flights with UAS in forbidden/restricted zones or reservation of airspace</i>		
Отдел ВПТС Главна Дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ тел.: +359 (2) 937 1007; имейл: uas@caa.bg	<i>Airspace & SAR Department</i> <i>Civil Aviation Administration Directorate General</i> tel.: +359 (2) 937 1007; e-mail: uas@caa.bg	
1	Моля, да бъде разрешено / I kindly request to: <input type="checkbox"/> извършване на полети с беспилотна летателна система (БЛС) в зона/и / <i>conduct flights with unmanned aircraft system (UAS) in the following zone(s)</i> <input type="checkbox"/> резервиране на въздушно пространство за извършване на полети с БЛС / <i>reserve an airspace to conduct flights with UAS</i>	
2	Цел/описание на дейността <i>Purpose/description of the UAS operation</i>	
2.1	Кратко описание на дейността <i>Short description of the UAS operation</i>	
2.2	Категория експлоатация на БЛС <i>Category of UAS operation</i>	Неограничена / Open <input type="checkbox"/> А1 или <input type="checkbox"/> А2 или <input type="checkbox"/> А3 Специфична / Specific <input type="checkbox"/> АО или <input type="checkbox"/> LUC
3	Район за провеждане на полети с БЛС <i>The area of UAS operation</i>	
3.1	Кръг/ове с радиус в метри и център на кръга с координати в WGS-84 <i>(A) circle(s) with radius in meters and center with coordinates in WGS 84</i>	№ 1: R=.....m, .....N .....E № 2: R=.....m, .....N .....E № 3: R=.....m, .....N .....E № 4: R=.....m, .....N .....E
3.2	Полигон/и с координати в WGS-84 <i>(A) Polygon(s) with coordinates in WGS 84</i>	№ 1: № 2:
4	Височина на полетите <i>Height of UAS operation</i>	
4.1	Максимална височина на полета (над земята) <i>Max height (above the ground level)</i> m
5	Период на провеждане на полети с БЛС <i>Time of UAS operation</i>	
5.1	Дата/и на полетите <i>Date(s) of flight</i>	дд.мм.гггг/дд.мм.уууу
5.2	Начало на полетите в местно време или в UTC <i>Start of flights in local time or UTC</i>	чч:мм/hh:mm местно време / local time или/or чч:мм/hh:mm UTC
5.3	Край на полетите в местно време или в UTC <i>End of flights in local time or UTC</i>	чч:мм/hh:mm местно време / local time или/or чч:мм/hh:mm UTC
6	Данни за БЛС <i>UAS Data</i>	
6.1	Производител, модел, тегло <i>Manufacturer, model, MTOM</i>	

7	Данни за дистанционно управляващ пилот/и <i>Details of the remote pilot(s)</i>	
7.1	Име и фамилия <i>Name and surname</i>	
7.2	Идентификационен номер <i>Identification number</i>	.....-RP-.....
7.3	Имейл и телефон <i>E-mail and telephone</i>	
8	Данни за оператора на БЛС <i>Details of UAS operator</i>	
8.1	Наименование на юридическото лице или имена на физическото лице <i>Name of the legal person or the full name of the natural person</i>	
8.2	Регистрационен номер на оператор на БЛС <i>UAS operator registration number</i>	
8.3	Лице за контакт / Operational point of contact Име / Name Телефон / Telephone Имейл / Email	
<p>Настоящото заявление не представлява заявление за разрешение за експлоатация с БЛС, когато се изисква такава <i>This application is not an application for operational authorization, when such is required.</i></p>		
<p>Съгласно Закона за защита на личните данни съм съгласен, личните ми данни да бъдат използвани от служителите на ГД ГВА при изпълнение на служебните си задължения. <i>According to the Personal Data Protection Act, I agree that my personal data might be used by the employees of the DG CAA in the process of performing their official duties.</i></p>		
	Дата / Data	Подпис / Signature 

Указания за попълване на заявлението

1. Попълва се за какво се подава заявлението:

- отбелязва се първото квадратче за извършване на полети в забранени/ограничени зони и се попълва наименованието на съответната зона, както е обозначена на интерактивната карта (напр. Зона за безопасност около летище ..., Зона H001 и т.н).

- отбелязва се второто квадратче за резервиране на въздушно пространство, когато е необходимо (напр. съгласно оценката на риска).

2.1. Предоставя се кратко описание на дейността с БЛС (описанието следва да включва като минимум естеството на дейност, информация за наличие на хора/множество хора и неучастващи лица, като и отстояние от тях)

2.2. Отбелязва се в коя категория ще се извършва дейността – неограничена или специфична. В случай че е в неограничена категория се избира **една** от подкатегиите (не може да се избира повече от една). В случай че е в специфична категория се отбелязва видът на разрешението.

3. Предоставя се информация за зоната на полети с БЛС, както следва:

3.1 В случай че зоната е кръг, се попълва информация за координати (в градуси, минути, секунди DD°MM'SS"N DDD°MM'SS"E или десетични градуси DD,xxxxxxxN DD,xxxxxxxE) на центъра на кръга и неговия радиус (в метри).

3.2. В случай че зоната е полигон, се попълва информация за координатите на ъглите на полигона в последователен ред.

4. Височината на полетите над земната повърхност в метри.

5.1 Дата или дати на полетите.

5.2 Начало на полетите в часове и минути в месно време или UTC.

5.3 Край на полетите в часове и минути в месно време или UTC.

6.1 Информация за БЛС, която ще се използва – производител, модел, максимална излетна маса.

7.1 Име и фамилия на дистанционно управляващия пилот/и.

7.2 Идентификационен номер/а на дистанционно управляващия пилот/и.

7.3 Данни за контакт – ел. поща и телефон с дистанционно управляващия пилот/и.

8.1 Наименование/имена на оператора на БЛС.

8.2 Регистрационен номер на оператор на БЛС.

8.3 Данни за контакт – име, ел. поща и телефон с оперативния представител на оператора.

Забележка: Заявлението следва да бъде подписано.

7. Допълнения към Наръчника на инспектора - БЛС

Следните допълнения са разработени като отделни документи и са неразделна част на ръчника:

- Допълнение № 1 Концепция за опериране (ConOps) v01 (образец);
- Допълнение № 2 Ръководство за експлоатация (ОМ) v02 (образец);
- Допълнение № 3 (изтрито);
- Допълнение № 4 Извършване на оценка на експлоатационния риск (SORA) за операции с БЛС в специфична категория v0+2 (образец);
- Допълнение № 5 Списък на предварителните оценки на риска, публикувани като АМС към чл. 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 v01.