**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“*, къде се намира съответната информация в документацията на оператора на БЛС и обяснение, ако не е приложимо.

Тази декларация, когато бъде попълнена, трябва да бъде изпратена със заявлението за първоначално издаване на 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 документация на оператора на БЛС, операторът на БЛС трябва да отговори на следните въпроси:

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Декларация на оператор на БЛС за съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947** | Вид | **LUC** |
| **Оператор на БЛС** | **………** | Първоначално[ ]  | Изменение [ ]  |
| № | Основание | Изискване | Попълва се от оператора | Попълва се от ГД ГВА |
| Глава, част от съответната документация на оператора на БЛС; приложени документи/ процедури | Проверено  | Бележки |
|  | **Член 3** | **Специфична категория експлоатация на БЛС** |  |  |  |
|  | Чл. 3 б) | Експлоатацията на БЛС се осъществява в „специфичната“ категория, определени в член 5 при спазване на следните условия:.б) за експлоатация на БЛС в „специфичната“ категория е необходимо разрешение за експлоатация, издадено от компетентния орган съгласно член 12 и одобряването на LUC в съответствие с част В от приложението.; |  |  |  |
|  | **Член 5** | **Специфична категория експлоатация на БЛС** |  |  |  |
|  | Чл. 5 (1) | Операторът на БЛС е длъжен да получи разрешение за експлоатация съгласно чл. 12. |  |  |  |
|  | Чл. 5 (2) | Операторът извършва оценка на риска в съответствие с чл. 11 и я подава заедно със заявлението, включително адекватни мерки за смекчаване на риска. |  |  |  |
|  | **Член 7** | **Правила и процедури за експлоатация на БЛС** |  |  |  |
|  | Чл. 7 (2) | Експлоатацията на БЛС в специфична категория отговаря на експлоатационните ограничения, посочени в разрешението за експлоатация, предвидено в чл. 12.  |  |  |  |
|  | Чл. 7 (2) | Експлоатацията на БЛС в специфична категория е предмет на приложимите оперативни изисквания, установени в Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012  |  |  |  |
|  | **Член 8** | **Правила и процедури за правоспособността на дистанционно управляващите пилоти** |  |  |  |
|  |  | Дистанционно управляващите пилоти, които експлоатират БЛС в специфична категория, отговарят на изискванията за правоспособност, 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** |  |  |  |
|  | Чл. 9 (1) | Минималната възраст на дистанционно управляващите пилоти, които експлоатират БЛС в специфична категория, е 16 години. |  |  |  |
|  | **Член 10** | **Правила и процедури за летателната годност на БЛС** |  |  |  |
|  |  | Освен ако не са частно сглобени или ако отговарят на условията, определени в чл. 20, БЛС, използвани при експлоатацията, предвидена в настоящия регламент, отговарят на техническите изисквания и правилата и процедурите за летателна годност, определени в делегираните актове, приети съгласно чл. 58 от Регламент (ЕС) 2018/1139. |  |  |  |
|  | **Член 11** | **Правила за извършване на оценка на експлоатационния риск** |  |  |  |
|  |  | 1. В оценката на експлоатационния риск:а) се описват характеристиките на експлоатацията на БЛС;б) се предлагат адекватни цели по отношение на експлоатационната безопасност;в) се определят рисковете за експлоатацията на земята и във въздуха, като се взема предвид всичко изброено по-долу:i) степента, в която трети лица или наземно имущество могат да бъдат застрашени от дейността;ii) сложността, работните и експлоатационните характеристики на съответното безпилотно въздухоплавателно средство;iii) целта на полета, видът на БЛС, вероятността от сблъсък с друго въздухоплавателно средство и класът на използваното въздушно пространство;iv) видът, мащабът и сложността на съответната експлоатация или дейност с БЛС, включително, ако е от значение, размерът и видът на трафика, управляван от компетентната организация или лице;v) степента, в която лицата, засегнати от рисковете, свързани с експлоатацията на БЛС, са в състояние да оценяват и упражняват контрол върху тези рискове.г) се определят редица възможни мерки за намаляване на риска;д) се определя необходимото ниво на стабилност на избраните мерки за смекчаване на риска по такъв начин, че експлоатацията да бъде безопасна.2. Описанието на експлоатацията на БЛС включва най-малко следното:а) естеството на изпълняваните дейности;б) експлоатационната среда и географската територия за планираната експлоатация, по-специално населението, над което се прелита, орографските условия, типовете въздушно пространство, обема на въздушното пространство, в което ще се извърши експлоатацията, и какъв обем въздушно пространство се поддържа като необходим буфер за риска, включително експлоатационните изисквания за географските зони;в) сложността на експлоатацията, по-специално какви средства за планиране и изпълнение, компетентности, опит и състав на персонала, необходими технически средства са планирани за извършване на експлоатацията;г) техническите характеристики на БЛС, включително работните характеристики с оглед на условията на планираната експлоатация, а ако е приложимо — регистрационния ѝ номер;д) компетентността на персонала да изпълнява експлоатацията, включително неговия състав, роля, отговорности, обучение и скорошен опит.3. В оценката се предлага целево равнище на безопасност, което е равно на равнището на безопасност в пилотираното въздухоплаване, с оглед на специфичните характеристики на експлоатацията на БЛС.4. Установяването на рисковете включва определянето на всичко изброено по-долу:а) несмекчения наземен риск на експлоатацията, като се взема предвид типът експлоатация и условията, при които тя се изпълнява, включително най-малко следните критерии:i) VLOS или BVLOS;ii) гъстота на населението на териториите, над които се прелита;iii) прелитане над места, на които се събират множество хора;iv) размерите на безпилотното въздухоплавателно средство;б) несмекчения експлоатационен риск във въздуха, като се взема предвид всичко изброено по-долу:i) точният обем на въздушното пространство, в което ще се осъществи експлоатацията, увеличен с обема на въздушното пространство, необходим за процедури при извънредни операции;ii) класът на въздушното пространство;iii) въздействието върху друго въздушно движение или управлението на въздушното движение („УВД“), и по-специално:- височината на експлоатацията,- контролирано или неконтролирано въздушно пространство,- летищна или извънлетищна среда,- въздушно пространство над градска или извънградска среда,- отдалеченост от друг трафик.5. При определяне на възможните мерки за смекчаване на риска, необходими за постигане на предложеното целево равнище на безопасност, се вземат предвид следните възможности:а) мерки за ограничаване на хората на земята;б) стратегически експлоатационни ограничения на БЛС, по-специално:i) ограничаване на географския обхват на мястото, където се осъществява експлоатацията;ii) ограничаване на продължителността или насрочване на времевия слот, в който да се осъществи експлоатацията;в) стратегическо смекчаване на риска чрез общи правила за полети или обща структура и обслужване на въздушното пространство;г) способност за справяне с възможни неблагоприятни условия на експлоатация;д) фактори на организацията, като например експлоатационни процедури и процедури за техническо обслужване, изготвени от оператора на БЛС, и процедури за техническо обслужване, отговарящи на ръководството от производителя;е) нивото на компетентност и експертни знания на персонала, ангажиран с безопасността на полета;ж) рискът от човешка грешка при прилагането на експлоатационните процедури;з) проектните и работните характеристики на БЛС, и по-специално:i) наличието на средства за намаляване на рисковете от сблъсък;ii) наличието на системи, ограничаващи силата при сблъсък или чупливостта на безпилотното въздухоплавателно средство;iii) проектирането на БЛС според признати стандарти и с надеждно проектиране.6. Стабилността на предложените мерки за смекчаване на риска се оценява, за да се определи дали съответстват на целите за безопасност и рисковете на планираната експлоатация, по-специално за да се гарантира безопасността на всеки етап от експлоатацията. |  |  |  |
|  | AMC1 Article 11  | SORA(Виж образец на SORA) |  |  |  |
|  | AMC2, 3, 4, 5 Article 11 | PDRAs |  |  |  |
|  | **Член 14** | **Регистрация на оператори на БЛС и сертифицирани БЛС** |  |  |  |
|  | Чл. 14 (5) | Операторите на БЛС се регистрират. |  |  |  |
|  | GM1 Article 14(1)  | ACCURACY OF THE REGISTRATION SYSTEMS UAS operators, when registering themselves or their certified UAS, are required to provide accurate information and update the registration data when it changes. Member States are required to keep that information and registration data accurate in their registration systems. An example of data that may change over time is: - a UAS operator address, email address, and telephone number; and - the validity of the insurance policy for the UAS. To verify the validity of the insurance policy, Member States may require, at the time of registration, the UAS operator to provide the expiry date of the insurance policy and to consider the registration invalid after that date. UAS operators, especially those conducting UAS operations for leisure, may decide to fly their UAS only for a short period; therefore, it is possible that even if the database of a registration system contains many registered UAS operators, only some of them are active. Member States may define a duration period for the validity of registration of all UAS operators and may revoke the registration number if the UAS operator does not renew that number before it expires. Member States may also decide to suspend or revoke the registration number if the UAS operator’s conduct justifies such a measure. |  |  |  |
|  | Чл. 14 (6) | Оператор на БЛС не може да бъде регистриран в повече от една държава членка едновременно. |  |  |  |
|  | Чл. 14 (6) | Държавата членка издава уникален цифров регистрационен номер за операторите на БЛС, който дава възможност за индивидуалното им идентифициране. |  |  |  |
|  | GM1 to AMC1 Article 14(6) | UAS OPERATOR REGISTRATION NUMBER An example of a UAS operator registration number as defined in point (a) of AMC1 Article 14(6) Registration of UAS operators and ‘certified’ UAS is ‘FIN87astrdge12k8’, where:- ‘FIN’ is the ISO 3166 Alpha-3 code of Finland; - ‘87astrdge12k’ is an example of the twelve (12) alphanumerics, as defined in point (a)(2) of AMC1 Article 14(6); and -‘8’ is the checksum, i.e. the result of the application of the Luhn-mod-36 algorithm to the fifteen (15) alphanumerics that result from the concatenation of the twelve (12) alphanumerics of the UAS operator registration number and the three (3) randomly generated alphanumerics (‘secret digits’, as defined in point (b) of AMC1 Article 14(6)): ‘87astrdge12kxyz’. An example of the full registration string, as defined in point (e) of AMC1 Article 14(6), to be provided by a Member State, is ‘FIN87astrdge12k8-xyz’, where: - ‘FIN87astrdge12k8’ is the UAS operator registration number; and - ‘xyz’ is an example of the three (3) randomly generated ‘secret digits’. The UAS operator must upload the UAS registration number and the three (3) ‘secret digits’ into the remote identification system of the UAS, if available, or into the electronic-identification system, if required by the geographical zone. The USA operator should not share with anybody the three (3) ‘secret digits’ that are used to enhance the protection of the UAS operator registration number from being illegally uploaded into a UA. |  |  |  |
|  | Чл. 14 (8) | Операторите на БЛС поставят своя регистрационен знак върху всяко безпилотно въздухоплавателно средство. |  |  |  |
|  | AMC1 Article 14(8) | DISPLAY OF REGISTRATION INFORMATION(a) If the UAS operator owns the UAS or uses a UAS that is owned by a third party, it should (1) register itself; (2) display on the UA the UAS operator registration number, which is received at the end of the registration process, in a way that the number is readable at least when the UA is on the ground, without using other devices than eyeglasses or corrective lenses; and (3) upload the full string, which consists of the UAS operator registration number and the three (3) randomly generated alphanumerics, into the electronic identification system, if available.(b) A QR code (quick response code) may be used.(c) If the size of the UA does not allow the mark to be displayed in a visible way on the fuselage, or the UA represents a real aircraft where affixing the marking on the UA would spoil the realism of the representation, a marking inside the battery compartment is acceptable if the compartment is accessible. |  |  |  |
|  | **Член 19** | **Информация относно безопасността** |  |  |  |
|  | Чл. 19(2) | Всеки оператор на БЛС докладва на компетентния орган всеки случай, свързан с безопасността, и обменя информация относно своята БЛС в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014. |  |  |  |
|  | GM1 Article 19(2) | OCCURRENCE REPORTAccording to Regulation (EU) No 376/2014, occurrences shall be reported when they refer to a condition which endangers, or which, if not corrected or addressed, would endanger an aircraft, its occupants, any other person, equipment or installation affecting aircraft operations. Obligations to report apply in accordance with Regulation (EU) No 376/2014, namely its Article 3(2), which limits the reporting of events for operations with UA for which a certificate or declaration is not required, to occurrences and other safety-related information involving such UA if the event resulted in a fatal or serious injury to a person, or it involved aircraft other than UA. |  |  |  |
|  | **UAS.** **LUC.010**  | **Общи изисквания за LUC** |  |  |  |
|  | UAS.LUC.010(1) | Всяко юридическо лице има право да подаде заявление за LUC съгласно настоящата част. |  |  |  |
|  | 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: |  |  |  |
|  | UAS.LUC.010(2)(а) | а) описание на системата на управление на оператора на БЛС, включително неговата организационна структура и система за управление на безопасността; |  |  |  |
|  | 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; |  |  |  |
|  | 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. |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.LUC.010(2) | APPLICATION FOR AN LUCThe application should include at least the following information:(a) Name and address of the applicant’s principal place of business.(b) Statement that the application serves as a formal application for a LUC.(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.(d) Desired date for the operation to commence.(e) Signature of the applicant’s accountable manager.(f) List of attachments that accompany the formal application (the following is not an exhaustive list):(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;(ii) list of UASs to be operated;(iii) details of the method of control and supervision of operations to be used;(iv) identification of the operation specifications sought;(v) OM and safety management manual (SMM). (Note: the OM and SMM may be combined under the LUC Manual);(vi) schedule of events in the process to gain the LUC certificate with appropriate events addressed and target dates;(vii) documents of purchase, leases, contracts or letters of intent;(viii) arrangements for the facilities and equipment required and available; and(ix) arrangements for crew and ground personnel training and qualification. |  |  |  |
|  | 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. |  |  |  |
|  | GM1 UAS.LUC.010 | General requirements for an LUCUAS 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** |  |  |  |
|  | UAS.LUC.020(1) | Притежателят на LUC:1) спазва изискванията от точки UAS.SPEC.050 и UAS.SPEC.060; |  |  |  |
|  | UAS.LUC.020(2) | 2) спазва обхвата и правата, определени в условията на одобрението; |  |  |  |
|  | 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 ControlThe 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. |  |  |  |
|  | 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; |  |  |  |
|  | 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; ив) квалификациите и опита на персонала, участващ в експлоатирането на БЛС, наблюдението на спазването на изискванията и управлението на безопасността; |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.LUC.020(5) | RECORD-KEEPING — GENERALThe 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. |  |  |  |
|  | UAS.LUC.020(6) | 6) 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** |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1) | Операторът на БЛС спазва всички изброени по-долу условия: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(a) | въвежда процедури и ограничения, адаптирани според типа на планираната експлоатация и свързания риск, включително: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(a)(i) | експлоатационни процедури за гарантиране на безопасността на експлоатацията; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(a)(ii) | процедури за гарантиране, че при планираната експлоатация се спазват изискванията за сигурност, приложими към зоната на експлоатация; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(a)(iii) | мерки за защита от актове на незаконна намеса и неразрешен достъп; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(a)(iv) | процедури за гарантиране, че при всички видове експлоатация се спазва Регламент (ЕС) 2016/679 (GDPR) |  |  |  |
|  | GM1 UAS.SPEC.050(1)(a)(iv) | Procedures to ensure that all operations are in compliance with Regulation (EU) 2016/679 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such dataThe UAS operator is responsible for complying with any applicable European Union and national rules, in particular, with regard to privacy, data protection, liability, insurance, security and environmental protection.This GM has the purpose of providing guidance to the UAS operator to help them to identify and describe the procedures to ensure that the UAS operations are in compliance with Regulation (EU) 2016/679 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(a)(v) | указания за своите дистанционно управляващи пилоти да планират експлоатацията на БЛС така, че да се намалят до минимум неудобствата за хора и животни, включително неудобствата, свързани с шум и други емисии |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.050(1) | OPERATIONAL PROCEDURES(a) The UAS operator should develop procedures as required by the operational authorisation.(b) If a UAS operator employs more than one remote pilot, the UAS operator should:(1) develop procedures for UAS operations in order to coordinate the activities between its employees; and(2) compile and maintain a list of their personnel and their assigned duties.(c) The UAS operator should allocate functions and responsibilities in accordance with the level of autonomy of the UAS during the operation. |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.050(1)(a) | Operational ProceduresThe UAS operator should develop operational procedures based on the manufacturer’s recommendations, if available.When the UAS operator is required to develop an OM in accordance with point UAS.SPEC.030(3)(e), the procedures should be included in that manual. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(b) | определя дистанционно управляващ пилот за всеки полет или, в случай на автономна експлоатация, гарантира, че по време на всички фази на полета се разпределят правилно отговорностите и задълженията, особено тези, посочени в точка UAS.SPEC.060, подточки 2 и 3, в съответствие с процедурите, установени съгласно буква а); |  |  |  |
|  | GM1 UAS.SPEC.050(1)(b) | Level of autonomy and guidelines for human-autonomy interactionThe concept of autonomy, its levels and human-autonomous system interactions are currently being discussed in various domains (not only in aviation), and no common understanding has yet been reached. Guidance will therefore be provided once this concept is mature and globally accepted.Nevertheless, the risk assessment of autonomous operations should ensure, as for any other operations, that the risk is mitigated to an acceptable level.Besides, it is expected that autonomous operations or operations with a high level of autonomy will be subject to authorisation and will not be covered by STSs until enough experience is gained. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(c) | гарантира, че при експлоатацията радиочестотният спектър се използва ефективно, и подпомага неговото ефективно използване, с цел да бъдат избегнати радиосмущения; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(d) | гарантира, че преди да започнат експлоатация дистанционно управляващите пилоти отговарят на всички изброени по-долу условия: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(d)(i) | i) притежават компетентността да изпълняват задачите си в съответствие с приложимото обучение, посочено в разрешението за експлоатация или определени в LUC |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(d)(ii) | ii) преминали са обучение за дистанционно управляващи пилоти, фокусирано върху отделни компетентности и включващо компетентностите, посочени в член 8, параграф 2; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(d)(iii) | iii) преминали са обучението за дистанционно управляващи пилоти, определено в разрешението за експлоатация, когато за експлоатацията се изисква такова разрешение. Обучението се провежда в сътрудничество със субект, определен от компетентния орган; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(d)(v) | v) осведомени са за ръководството за експлоатация на оператора на БЛС, ако това се изисква във връзка с оценката на риска и процедурите, установени в съответствие с буква а); |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(d)(vi) | vi) получили са актуализирана информация за планираната експлоатация относно географските зони, определени в съответствие с член 15; |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.050(1)(d) and UAS.SPEC.050(1)(e) | **Виж съответното АМС за детайлните изисквания** THEORETICAL KNOWLEDGE SUBJECTS FOR THE TRAINING OF THE REMOTE PILOT AND ALL PERSONNEL IN CHARGE OF DUTIES ESSENTIAL TO THE UAS OPERATIONTRAINING FOR IN THE ‘SPECIFIC’ CATEGORYa) The ‘specific’ category may cover a wide range of UAS operations with different levels of risk and a wide range of UAS designs, in particular in terms of level of automation. The following guidelines may, therefore, have to be adapted considering the level of automation and the level of involvement of the remote pilot in the management of the flight. The UAS operator is, therefore, required to identify the competency required for the remote pilot according to the outcome of the risk assessment. This AMC covers the theoretical knowledge subjects while AMC2 UAS.SPEC.050(1)(d) covers the practical knowledge subjects applicable to all UAS operations in the ‘specific’ category. In addition, for both theoretical and practical knowledge subjects, the UAS operator should select the relevant additional modules from AMC3 UAS.SPEC.050(1)(d), as applicable to the type of the intended UAS operation. The UAS operator should achieve a level of robustness consistent with the assurance integrity level (e.g. SAIL) of the intended UAS operation. (b) Additional topics to cover areas under national competence, such as national regulations for security, privacy and data protection, may be added by the national competent authority. In case of operations conducted in a MS other the State of registration, these additional topics may be defined as local conditions required by the MS of operation. (c) When the UAS operation is conducted according to one of the STSs that are listed in Appendix 1 to the Annex of the UAS Regulation, the UAS operator should ensure that the remote pilot has the competency that is defined in the STSs. In all other cases, the UAS operator should propose to the competent authority, as part of the application, a theoretical knowledge training course for the remote pilot based on the elements that are listed in AMC1 UAS.OPEN.020(4)(b), in UAS.OPEN.040(3), in AMC1 UAS.OPEN.030(2)(c) and in Attachment A to the Annex of the UAS Regulation, which are relevant for the intended operation, complemented by the elements listed below. The UAS operator may use the same listed topics to propose also for the personnel in charge of duties essential to the UAS operation a theoretical knowledge training course with competency-based theoretical training specific to the duties of that personnel. (1) Aviation safety:(2) Aviation regulations:(3) Navigation:(4) Human performance limitations:(5) Airspace operating principles:(6) General knowledge of UASs and external systems that support the operation of UASs:(7) Meteorology:(8) Technical and operational mitigation measures for air risks(9) Operational procedures(10) Managing data sources regarding:с) Emergency response plan (ERP) — the UAS operator should provide its personnel with competency-based theoretical and practical training covering the ERP that includes the related proficiency requirements and recurrent training.(d) Both the training and the assessment should be appropriate to the level of automation of the intended UAS operation. |  |  |  |
|  | AMC2 UAS.SPEC.050(1)(d) and UAS.SPEC.050(1)(e) | PRACTICAL-SKILLS TRAINING FOR THE REMOTE PILOT AND ALL PERSONNEL IN CHARGE OF DUTIES ESSENTIAL TO THE UAS OPERATION IN THE ‘SPECIFIC’ CATEGORYa) Regarding the practical-skills training and assessment for the remote pilot, the UAS operator should consider the competencies that are defined in AMC2 UAS.OPEN.030(2)(b), complemented by the items listed below. The UAS operator should adapt the practical-skills training to the characteristics of the intended UAS operation and the functions available on the UAS. The UAS operator may use the same listed topics and may provide a practical training course also for all other personnel in charge of duties essential to the UAS operation. Appropriate simulators may be used to conduct some or all the tasks. 1) Preparation of the UAS operation: (i) implement the necessary measures to comply with the limitations and conditions applicable to the operational volume and to the ground risk buffer for the intended UAS operation in accordance with the OM procedures; (ii) follow the necessary procedures for UAS operations in controlled airspace, including a protocol to communicate with the ATC and obtain clearance and instructions, if necessary; (iii) confirm that all necessary documents for the intended UAS operation are on-site; (iv) brief all participants on the planned UAS operation; (v) perform visual airspace scanning; and (vi) if AOs are employed, place them appropriately and brief them on the deconfliction scheme that includes phraseology. 2) Preparation for the flight: (i) ensure that all safety systems and functions, if installed on the UAS, including its height and speed limitation systems, flight termination system, and triggering system, are operational; and (ii) know the basic actions to be taken in the event of an emergency, including issues with the UAS, or a mid-air collision hazard arising during the flight. 3) Flight under abnormal conditions: (i) manage a partial or a complete power shortage of the UA propulsion system, while ensuring the safety of third parties on the ground; (ii) manage a situation of a non-involved person entering the operational volume or the controlled ground area, and take appropriate measures to maintain safety; and (iii) react to, and take the appropriate corrective actions for, a situation where the UA is likely to exceed the limits of both the flight geography (contingency procedures) and of the operational volume (emergency procedures) as they were defined during the flight preparation. 4) In general, emphasis should be placed on the following: (i) normal, contingency, and emergency procedures; (ii) skill tests combined with periodic proficiency checks; (iii) operational experience (with on-the-job training counting towards proficiency); (iv) pre-flight and post-flight procedures and documentation; (v) recurrent training (UAS / flight training device (FTD)); and (vi) remote pilot incapacitation.b) The practical-skills training may be conducted with the UAS or on an FTD. Scenario-based training (SBT) with highly structured, real-world experience scripts for the intended UAS operation should be used to fortify personnel’s learning in an operational environment and improve situational awareness. SBT should include realistic normal, abnormal, and emergency scenarios that are drafted considering specific learning objectives. c) The practical-skills training is checked during the assessment and can be provided using the actual UAS or an FTD appropriate to the intended UAS operation. d) Initial and recurrent training (1) The UAS operator should ensure that specified minimum requirements regarding the time of the initial and recurrent training (e.g. duration and number of flight hours) are provided for in a manner that is acceptable and approved by the competent authority. (2) Depending on the training course, each of the topics shown in Table 1 below may require only overview training or in-depth training. In-depth training should be interactive and should include discussions, case-study reviews, and role play, as deemed necessary to enhance learning. In case of change or update of the SW/HW of the UAS, depending on the size of the changes, the UAS operator should define the level of training. **Виж таблица 1 в АМС за подробна информация относно задълбочеността на обучението.** Table 1 - Level of the practical-skills training in several topics depending on initial training, recurrent training, or change of UAS / remote pilot / remote crew |  |  |  |
|  | AMC3 UAS.SPEC.050(1)(d) | UAS OPERATION-SPECIFIC ENDORSEMENT MODULESDepending on the type and risk of the intended UAS operation, the UAS operator may propose, as part of the application for an operational authorisation, additional theoretical knowledge training in combination with the practical-skills training that is specific to the intended UAS operation as described in the OM. The practical-skills training should at least contain the practical competencies that are described in AMC2 UAS.OPEN.030(2)(b) ‘UAS operations in subcategory A2’, which may include relevant emergency and contingency procedures. However, the UAS operator may adapt that training to the level of automation of the UAS. During the practical-skills training, the remote pilot should list the relevant emergency and contingency procedures, which are defined in the OM and are peculiar to flight over known populated areas or over assemblies of people or increased air risk, in a given area of operation, and should describe the basic conditions for each kind of emergency as well as the related recovery techniques to be applied during flight for the emergencies that are defined in the OM. Depending on the criticality of the situation and on the available time to react, the remote pilot should memorise some procedures, while for other procedures, they may consult a checklist. The emergency and contingency procedures may involve also other personnel; in that case, the UAS operator should define the practical-skills training needed for them.The remote pilot only needs to complete the relevant operation-specific endorsement modules that reflect the intended UAS operation. For example, in case of transport of cargo, the remote pilot should complete the related training module ‘Transport and/or dropping of cargo’; however, if the cargo contains dangerous goods, then the remote pilot should also complete the training module ‘Transport of dangerous goods’. The assurance level of the operation-specific endorsement modules is determined by the related assurance integrity level (e.g. SAIL) according to the respective specific operational risk assessment. Relevant UAS operation-specific endorsement modules should be reflected in the documentation of the remote pilot’s competencies. The following UAS operation-specific endorsement modules and the areas to be covered are recommended: (a) night operations; (b) overflight (flight over known populated areas or over assemblies of people); (c) BVLOS operations; (d) low-altitude (below 500 ft) operations; (e) flights in non-segregated airspace; (f) transport and/or dropping of cargo; (g) transport of dangerous goods; (h) operations with multiple UASs and swarms; (i) UA launch and recovery using special equipment; (j) flying over mountainous terrain.**Виж АМС за подробна информация относно на обучението за различните модули** |  |  |  |
|  | GM1 UAS.SPEC.050(1)(d)(iii) | COORDINATION OF THE UAS OPERATOR WITH THE DESIGNATED ENTITY(IES) For UAS operations that require an operational authorisation, the training of the remote pilots must be provided in coordination with the entity(ies) that is (are) designated by the competent authority, only if the competent authority has nominated entities that meet the applicable criteria to provide the required training. If the competent authority has not designated any entity, then such coordination is not required. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(e) | д) гарантира, че всеки член на персонала, различен от дистанционно управляващия пилот и натоварен със задължения от съществено значение за експлоатацията на БЛС, отговаря на всички изброени по-долу условия: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(e)(i) | i) преминал е обучението на работното място, разработено от оператора; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(e)(ii) | ii) осведомен е за ръководството за експлоатация на оператора на БЛС, ако се изисква във връзка с оценката на риска, и за процедурите, установени в съответствие с б. а); |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(e)(iii) | iii) получил е актуализирана информация, която е от значение за планираната експлоатация, относно географските зони, определени в съответствие с член 15; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(f) | е) извършва всяка експлоатация в рамките на ограниченията, условията и смекчаващите мерки, определени в декларацията или посочени в разрешението за експлоатация; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(g) | ж) съхранява и поддържа актуален регистър за: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(g)(i) | i) всички съответни курсове за квалификация и обучение, завършени от дистанционно управляващия пилот и от останалите членове на персонала, натоварени със задължения от съществено значение за експлоатацията на БЛС, както и от персонала по техническото обслужване, в продължение на най-малко 3 години, след като тези лица са преустановили работа в организацията или са променили позицията си в организацията; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(g)(i)(ii) | ii) дейностите по техническо обслужване на БЛС за период от най-малко 3 години; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(g)(i)(iii) | iii) информацията относно експлоатацията на БЛС, включително всички необичайни технически или експлоатационни събития и други данни съгласно изискванията на декларацията или разрешението за експлоатация за срок от най-малко 3 години; |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.050(1)(g) | Logging Of Flight Activities And Record-Keeping(a) An acceptable means to log and record the flight activities is to use a logbook, which may be electronic.(b) The information to be recorded should be indicated in the declaration or in the operational authorisation, which may include the following:(1) the identification of the UAS (manufacturer, model/variant (e.g. serial number);NOTE: if the UAS is not subject to registration, the identification of the UAS may be done using the serial number of the UAS.(2) the date, time, and location of the take-off and landing;(3) the duration of each flight;(4) the total number of flight hours/cycles;(5) in the case of a remotely piloted operation, the name of the remote pilot responsible for the flight;(6) the activity performed (add the reference to the STS or the authorisation number, as applicable);(7) any significant incident or accident1 that occurred during the operation;(8) a completed pre-flight inspection;(9) any defects and rectifications;(10) any repairs and changes to the UAS configuration; and(11) the information required to comply with UAS.SPEC.100.(c) Records should be stored for 2 years in a manner that ensures their protection from unauthorised access, damage, alteration, and theft.(d) The logbook can be generated in one of the following formats: electronic or paper. If the paper format is used, it should contain, in a single volume, all the pages needed to log the holder’s flight time. When one volume is completed, a new one will be started based on the cumulative data from the previous one. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(h) | з) използва БЛС, които най-малко са проектирани по такъв начин, че евентуална повреда да не доведе до излизането им извън оперативния обем или да предизвика смъртен случай. В допълнение към това интерфейсите човек - машина са от такъв тип, че да свеждат до минимум риска от грешка на пилота и да не предизвикват прекомерна умора; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(j) | и) поддържа БЛС в подходящо състояние за безопасна експлоатация, като: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(j)(i) | i) най-малко определя инструкции за техническо обслужване и назначава адекватно обучен и квалифициран персонал по техническото обслужване; и |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(j)(ii) | ii) спазва точка UAS.SPEC.100, ако се изисква; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(j)(iii) | iii) използва безпилотно въздухоплавателно средство, което е проектирано така, че шумът и другите емисии да са минимални с оглед на типа на планираната експлоатация и географските зони, когато шумът и другите емисии са от значение. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(k) | й) създава и поддържа актуален списък на определените дистанционно управляващи пилоти за всеки полет; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(l) | к) създава и поддържа актуален списък на персонала по техническото обслужване, нает от оператора за извършване на дейности по техническото обслужване; и |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(m) | л) гарантира, че всяко безпилотно въздухоплавателно средство е оборудвано с: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(m)(i) | i) поне една зелена мигаща светлина, за да бъде видимо през нощта; и |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.050(1)(m)(ii) | ii) активна и актуализирана система за идентификация от разстояние. |  |  |  |
|  | **UAS.SPEC.060** | **Отговорности на дистанционно управляващия пилот** |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(1) | Дистанционно управляващият пилот: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(1)(a) | а) не изпълнява задълженията си под влиянието на психоактивни вещества или алкохол или ако е неспособен да изпълнява задачите си поради травма, умора, лечение, болест или други подобни причини; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(1)(b) | б) има подходящата правоспособност като дистанционно управляващ пилот, както е определена в разрешението за експлоатация и разполага с документ за правоспособност при работа с БЛС; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(1)(c) | в) е запознат с инструкциите, дадени от производителя на БЛС |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(2) | Преди започване на експлоатацията на БЛС дистанционно управляващият пилот спазва всички изброени по-долу условия: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(2)(a) | а) набавя си актуализирана информация за планираната експлоатация относно географските зони, определени в съответствие с член 15 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(2)(b) | б) гарантира, че експлоатационната среда е съвместима с разрешените ограничения и условия; |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.060(2)(b) | Operating environment(a) The remote pilot, or the UAS operator in the case of an autonomous operation, should check any conditions that might affect the UAS operation, such as the locations of people, property, vehicles, public roads, obstacles, aerodromes, critical infrastructure, and any other elements that may pose a risk to the safety of the UAS operation.(b) Familiarisation with the environment and obstacles should be conducted through a survey of the area where the operation is intended to be performed.(c) It should be verified that the weather conditions at the time when the operation starts and those that are expected for the entire period of the operation are compatible with those defined in the manufacturer’s manual, as well as with the operational authorisation or declaration, as applicable.(d) The remote pilot should be familiar with the light conditions and make a reasonable effort to identify potential sources of electromagnetic energy, which may cause undesirable effects, such as EMI or physical damage to the operational equipment of the UAS. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(2)(c) | в) гарантира, че БЛС е в състояние да завърши безопасно планирания полет и, ако е приложимо, проверява дали пряката идентификация от разстояние е активирана и актуализирана; |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.SPEC.060(2)(c) | The UAS is in a safe condition to complete the intended flightThe remote pilot, or the operator in the case of an autonomous operation, should:(a) update the UAS with data for the geo-awareness function if one is available on the UA;(b) ensure that the UAS is fit to fly and complies with the instructions and limitations provided by the manufacturer;(c) ensure that any payload carried is properly secured and installed, respecting the limits for the mass and CG of the UA;(d) ensure that the UA has enough propulsion energy for the intended operation based on:(i) the planned operation; and(ii) the need for extra energy in case of unpredictable events; and(e) for a UAS equipped with a loss-of-data-link recovery function, ensure that the recovery function allows a safe recovery of the UAS for the envisaged operation; for programmable loss-of-data-link recovery functions, the remote pilot may have to set up the parameters of this function to adapt it to the envisaged operation. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(2)(d) | г) гарантира, че информацията относно експлоатацията е предоставена на съответното звено за обслужване на въздушното движение (ОВД), други ползватели на въздушното пространство и съответните заинтересовани страни, както се изисква в разрешението за експлоатация или в условията, публикувани за географската зона на експлоатация в съответствие с член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947. |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(3) | 3) По време на полета дистанционно управляващият пилот: |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(3)(a) | а) спазва разрешените ограничения и условия; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(3)(b) | б) избягва всякакъв риск от сблъсък с пилотирани въздухоплавателни средства и прекъсва полета, ако продължаването му може да носи риск за други въздухоплавателни средства, хора, животни, околната среда или имущество; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(3)(c) | в) спазва експлоатационните ограничения в географските зони, определени в съответствие с член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(3)(d) | г) спазва процедурите на оператора; |  |  |  |
|  | UAS.SPEC.060(3)(e) | д) не лети в близост или в рамките на зони, в които се провежда операция за реагиране при извънредни ситуации, освен ако има разрешение за това от отговорните служби за реагиране при извънредни ситуации. |  |  |  |
|  | **UAS.LUC.030**  | **Система за управление на безопасността** |  |  |  |
|  | 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. |  |  |  |
|  | GM1 UAS.LUC.030(2)(a) | Accountable ManagerThe 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. |  |  |  |
|  | 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 стандарти и че организацията постоянно спазва изискванията на системата за управление и процедурите от ръководството за LUC, посочено в точка UAS.LUC.040; |  |  |  |
|  | UAS.LUC.030(2)(b) | б) определя ясни правила за отговорност и отчетност в цялата организация; |  |  |  |
|  | UAS.LUC.030(2)(c) | в) въвежда и поддържа политика на безопасност и съответните свързани цели по отношение на безопасността; |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.LUC.030(2)(c) | SAFETY POLICY(a) The safety policy should:(1) be endorsed by the accountable manager;(2) reflect organisational commitments regarding safety, and its proactive and systematic management;(3) be communicated, with visible endorsement, throughout the organisation;(4) include internal reporting principles, and encourage personnel to report errors related to UAS operations, incidents and hazards; and(5) recognise the need for all personnel to cooperate with compliance monitoring and safety investigations.(b) The safety policy should include a commitment to:(1) improve towards the highest safety standards;(2) comply with all applicable legislation, meet all applicable standards, and consider best practices;(3) provide appropriate resources;(4) apply the human factors principles;(5) enforce safety as a primary responsibility of all managers; and(6) apply ‘just culture’ principles and, in particular, not to make available or use the information on occurrences:(i) to attribute blame or liability to someone for reporting something which would not have been otherwise detected; or(ii) for any purpose other than the improvement of safety.(c) The senior management of the UAS operator should:(1) continually promote the UAS operator’s safety policy to all personnel, and demonstrate their commitment to it;(2) provide the necessary human and financial resources for the implementation of the safety policy; and(3) establish safety objectives and associated performance standards. |  |  |  |
|  | GM1 UAS.LUC.030(2)(c) | SAFETY POLICYThe 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 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.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). |  |  |  |
|  | UAS.LUC.030(2)(d) | г) назначава ключов персонал по въпросите на безопасността за изпълнение на политиката по отношение на безопасността; |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.LUC.030(2) | Personnel Requirements - General(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.(b) The safety manager should:(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.(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.(d) The LUC holder should ensure that its personnel receive appropriate training to remain in compliance with the relevant requirements of the UAS Regulation. |  |  |  |
|  | GM1 UAS.LUC.030(2)(d) | Personnel RequirementsThe 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.Where the safety manager already fulfils the functions of the compliance monitoring manager, the accountable manager cannot be the safety manager.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.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. |  |  |  |
|  | GM2 UAS.LUC.030(2)(d) | Personnel RequirementsA 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.(a) Safety committeeA safety committee may be established to support the accountable manager in their safety responsibilities. The safety committee should monitor:(1) the UAS operator’s performance against safety objectives and performance standards;(2) whether safety action is taken in a timely manner; and(3) the effectiveness of the UAS operator’s safety management processes.(b) Safety action group(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.(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.(3) The safety action group should at least perform the following:(i) monitor operational safety and assess the impact of operational changes on safety;(ii) define actions to mitigate the identified safety risks; and(iii) ensure that safety measures are implemented within agreed timescales. |  |  |  |
|  | GM3 UAS.LUC.030(2)(d) | Key safety personnelThe UAS operator should appoint personnel to manage key fields of activity such as operations, maintenance, training, etc. |  |  |  |
|  | UAS.LUC.030(2)(e) | 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; |  |  |  |
|  | UAS.LUC.030(2)(f) | е) насърчава безопасността в организацията чрез:i) обучение и образование;ii) комуникация; |  |  |  |
|  | UAS.LUC.030(2)(g) | ж) документира 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:i) докладване относно безопасността и вътрешни разследвания;ii) експлоатационен контрол;iii) комуникация относно безопасността;iv) обучение и насърчаване на безопасността;v) наблюдение на спазването на изискванията;vi) управление на риска за безопасността;vii) управление на промените;viii) връзка между организации;ix) използване на подизпълнители и партньори |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.LUC.030(2)(g) | DOCUMENTATIONThe 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. |  |  |  |
|  | GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(i) | SAFETY REPORTING AND INTERNAL INVESTIGATIONSThe 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. |  |  |  |
|  | 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. |  |  |  |
|  | GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(iv) | TRAINING AND SAFETY PROMOTIONTraining, 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. |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.LUC.030(2)(g)(v) | COMPLIANCE MONITORING(a) The accountable manager should designate a manager to monitor the compliance of the LUC holder with:(1) the terms of approval, the privileges, the risk assessment and the resulting mitigation measures;(2) all operator’s manuals and procedures; and(3) training standards.(b) The compliance monitoring manager should:(1) have knowledge of, and experience in, compliance monitoring;(2) have direct access to the accountable manager to ensure that findings are addressed, as necessary; and(3) not be one of the other persons referred to in UAS.LUC.030(2)(d).(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.(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.(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.(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.(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.(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.(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.(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. |  |  |  |
|  | GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(v) | COMPLIANCE MONITORINGThe 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.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. |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.LUC.030(2)(g)(vi) | SAFETY RISK MANAGEMENTThe LUC holder should have a safety management system that is able to perform at least the following:(a) identify hazards through reactive, proactive, and predictive methodologies, using various data sources, including safety reporting and internal investigations;(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;(c) develop an operational risk assessment as required by Article 11;(d) carry out internal safety investigations;(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;(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;(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(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:(1) contain the action to be taken by the UAS operator or the specified individuals in an emergency;(2) provide for a safe transition from normal to emergency operations and vice versa;(3) ensure coordination with the ERPs of other organisations, where appropriate; and(4) describe emergency training/drills, as appropriate. |  |  |  |
|  | GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(vi) | SAFETY RISK MANAGEMENTIn 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.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 process. Human factors risk management should allow the organisation to determine where it is vulnerable to human performance limitations. |  |  |  |
|  | GM2 UAS.LUC.030(2)(g)(vii) | MANAGEMENT OF CHANGEUnless 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.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.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.Change is the catalyst for an organisation to perform the hazard identification and risk management processes.Some examples of change include, but are not limited to:(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.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.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.Special consideration, including any human factors issues, should be given to the ‘transition period’. In addition, the activities utilised to manage these issues should be integrated into the change management plan.Effective management of change should be supported by the following:(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;(b) identification of changes likely to occur in business which would have a noticeable impact on:(1) resources — material and human;(2) management guidance — processes, procedures, training; and(3) management control;(c) safety case/risk assessments that are focused on aviation safety; and(d) involvement of key stakeholders in the change management process as appropriate.During the change management process, previous risk assessments and existing hazards are reviewed for possible effects. |  |  |  |
|  | GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(viii) | SAFETY RISK MANAGEMENT — INTERFACES BETWEEN ORGANISATIONSSafety 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).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:(a) coordination and interfaces between the different parties;(b) applicable procedures;(c) communication between all the parties involved, including reporting and feedback channels;(d) task allocation, responsibilities and authorities; and(e) the qualifications and competency of key personnel.Safety risk management should focus on the following aspects:(a) clear assignment of accountability and allocation of responsibilities;(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;(c) the existence of clear reporting lines, both for occurrence reporting and progress reporting; and(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.Regular communication between all parties to discuss work progress, risk mitigation actions, changes to the arrangement, as well as any other significant issues, should be ensured. |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.LUC.030(2)(g)(ix) | USE OF SUBCONTRACTORS(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.(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. |  |  |  |
|  | 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; |  |  |  |
|  | 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. |  |  |  |
|  | 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** |  |  |  |
|  | 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. |  |  |  |
|  | 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. |  |  |  |
|  | UAS.LUC.040(3) | 3) Ако някоя 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. |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.LUC.040(3) | PROCEDURES FOR SUBCONTRACTORSIf 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 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. |  |  |  |
|  | 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. |  |  |  |
|  | 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. |  |  |  |
|  | 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. |  |  |  |
|  | AMC2 UAS.LUC.040 | GENERALThe 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 TEMPLATEOperator’s nameTable of contents1. Introduction (the information under Chapter O, points 1-6 of the OM may be duplicated here or simply referenced to the OM)2. SMM2.1. 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)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)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)2.9. Development and approval of an operational scenario (provide a description of the process)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)2.11. Documentation of key management system processes3. OM (the information under Chapters 2-11 of the OM may be duplicated here or references to the OM may be provided)4. Handling, notifying and reporting accidents, incidents and occurrences5. 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) |  |  |  |
|  | **UAS.LUC.050**  | **Условия на одобрението на притежателя на LUC** |  |  |  |
|  | 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. |  |  |  |
|  | UAS.LUC.050(2) | 2) LUC включва:а) самоличността на оператора на БЛС;б) правата на оператора на БЛС;в) разрешените типове експлоатация;г) разрешената за експлоатация област, зона или клас въздушно пространство, ако е приложимо;д) всякакви специални ограничения или условия, ако е приложимо. |  |  |  |
|  | **UAS.LUC.060** | **Права на притежателя на LUC** |  |  |  |
|  |  | Когато е удовлетворен от предоставената документация, компетентният орган:1) посочва в LUC условията за правото, което се предоставя на оператора на БЛС; и2) може, в рамките на условията на одобрението, да даде на притежателя на LUC правото да разрешава своята собствена експлоатация без да:а) подава декларация за експлоатация;б) подава заявление за разрешение за експлоатация. |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.LUC.060 | Scope of privilegesWithin the terms of its approval, the LUC holder should be able:(a) without prior declaration to the competent authority, to authorise its own operations based on an STS; and(b) without prior approval of the competent authority, to authorise one or more of the following types of own operations:(1) one based on a PDRA that requires an authorisation;(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(3) one that does not correspond to a PDRA, but falls within a type of activity already performed by the UAS operator.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. |  |  |  |
|  | GM1 UAS.LUC.060 | GeneralFor 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.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.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. |  |  |  |
|  | **UAS.LUC.070** | **Промени в системата за управление на LUC** |  |  |  |
|  |  | След като е издадено LUC, следните промени изискват предварителното одобрение от страна на компетентния орган:1) всяка промяна в условията на одобрението на оператора на БЛС;2) всяка значителна промяна в елементите на системата на притежателя на LUC за управление на безопасността, както се изисква по точка UAS.LUC.030. |  |  |  |
|  | AMC1 UAS.LUC.070(2) | Changes requiring prior approvalA change of the accountable manager is considered a significant change that requires a prior approval. |  |  |  |
|  | **UAS.LUC.075** | **Прехвърляне на LUC** |  |  |  |
|  |  | 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. |  |  |  |
|  | **UAS.** **LUC.080** | **Срок и валидност на LUC** |  |  |  |
|  | 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; иб) то не бъде оттеглено или анулирано. |  |  |  |
|  | 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** |  |  |  |
|  |  | 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: |