

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,  
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪБЩЕНИЯТА  
ГД „Гражданска въздухоплавателна  
администрация“

Регистрационен индекс и дата

45-09-628/13.10.2021

# Наръчник на инспектора

Безпилотни летателни системи (БЛС)

ГД ГВА  
Издание 02/Октомври 2021

<b>Утвърдил</b>	<b>Подпис и дата</b>
Христо Щерионов Главен директор ГД ГВА	13.10.2021 г.  <b>X</b> Христо Щерионов _____ Христо Щерионов Главен директор ГД ГВА Signed by: Hristo Shterionov
<b>Одобрил</b>	<b>Подпис и дата</b>
Юлиян Димитров Главен секретар ГД ГВА	10/13/2021  <b>X</b> Динко Давидов _____ Юлиян Димитров Главен секретар ГД ГВА Подписано от: Dinko Davidov
<b>Приел</b>	<b>Подпис и дата</b>
Христо Гунчев Началник отдел ВПТС	13.10.2021 г.  <b>X</b> <i>Христо Гунчев</i> _____ Христо Гунчев Началник отдел Signed by: Hristo Gunchev
<b>Изготвил</b>	<b>Подпис и дата</b>
Даниела Минчева Старши инспектор отдел ВПТС	13.10.2021 г.  <b>X</b> _____ Даниела Минчева Старши инспектор отдел ВПТС 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
<b>0. Общи положения .....</b>	<b>9</b>
<b>1. Процедура за издаване и изменение на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</b>	<b>9</b>
1.1 Издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....	9
1.2 Изменение на разрешение за експлоатация в специфична категория .....	10
<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>15</i>
<i>Приложение № 2 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>16</i>
<i>Приложение № 3 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>19</i>
<i>Приложение № 4.1 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>35</i>
<i>Приложение № 4.2 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>50</i>
<i>Приложение № 4.3 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>67</i>
<i>Приложение № 4.4 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>91</i>
<i>Приложение № 4.5 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>114</i>
<i>Приложение № 4.6 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>139</i>
<i>Разрешение за експлоатация в специфична категория.....</i>	<i>164</i>
<b>2. Процедура за издаване и изменение на удостоверение за оператор на лека БЛС (LUC) .....</b>	<b>166</b>
2.1 Издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС (LUC).....	166
2.2 Изменение на удостоверение за оператор на лека БЛС (LUC).....	167
<i>Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС.....</i>	<i>168</i>
<i>Приложение № 1 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС .....</i>	<i>171</i>
<i>Приложение № 2 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС .....</i>	<i>172</i>
<i>Приложение № 3 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС .....</i>	<i>174</i>
<i>Приложение № 4 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС .....</i>	<i>177</i>
<b>3. Надзор над операторите на БЛС.....</b>	<b>205</b>

<b>4. Временно спиране, ограничаване или отнемане на правата на оператор на БЛС</b>	208
4.1 Общи положения	208
4.2 Временно спиране	208
4.3 Ограничаване	208
4.4 Отнемане	209
<b>5. Трансгранична експлоатация или експлоатация извън държавата на регистрация</b>	210
5.1 Подаване на заявление от оператор на БЛС	210
5.2 Издаване на Потвърждение за приемливост на трансгранична операция с БЛС в специфична категория	210
<i>Заявление за трансгранична операция на БЛС в специфична категорията</i>	<i>211</i>
<i>Потвърждение за приемливост на трансгранична операция с БЛС в специфична категория</i>	<i>214</i>
<b>6. Извършване на полети с БЛС в забранени/ограничени зони или резервиране на въздушно пространство за операции с БЛС</b>	217
<i>Заявление за извършване на полети с БЛС в забранени/ограничени зони или за резервиране на въздушно пространство за операции с БЛС</i>	<i>218</i>
<b>7. Допълнения към Наръчника на инспектора - БЛС</b>	220



## Списък на действащите страници

Лист №	Ревизия №	Издание №	Дата на въвеждане	Лист №	Ревизия №	Издание №	Дата на въвеждане
1	00	02	10.2021	46	00	02	10.2021
2	00	02	10.2021	47	00	02	10.2021
3	00	02	10.2021	48	00	02	10.2021
4	00	02	10.2021	49	00	02	10.2021
5	00	02	10.2021	50	00	02	10.2021
6	00	02	10.2021	51	00	02	10.2021
7	00	02	10.2021	52	00	02	10.2021
8	00	02	10.2021	53	00	02	10.2021
9	00	02	10.2021	54	00	02	10.2021
10	00	02	10.2021	55	00	02	10.2021
11	00	02	10.2021	56	00	02	10.2021
12	00	02	10.2021	57	00	02	10.2021
13	00	02	10.2021	58	00	02	10.2021
14	00	02	10.2021	59	00	02	10.2021
15	00	02	10.2021	60	00	02	10.2021
16	00	02	10.2021	61	00	02	10.2021
17	00	02	10.2021	62	00	02	10.2021
18	00	02	10.2021	63	00	02	10.2021
19	00	02	10.2021	64	00	02	10.2021
20	00	02	10.2021	65	00	02	10.2021
21	00	02	10.2021	66	00	02	10.2021
22	00	02	10.2021	67	00	02	10.2021
23	00	02	10.2021	68	00	02	10.2021
24	00	02	10.2021	69	00	02	10.2021
25	00	02	10.2021	70	00	02	10.2021
26	00	02	10.2021	71	00	02	10.2021
27	00	02	10.2021	72	00	02	10.2021
28	00	02	10.2021	73	00	02	10.2021
29	00	02	10.2021	74	00	02	10.2021
30	00	02	10.2021	75	00	02	10.2021
31	00	02	10.2021	76	00	02	10.2021
32	00	02	10.2021	77	00	02	10.2021
33	00	02	10.2021	78	00	02	10.2021
34	00	02	10.2021	79	00	02	10.2021
35	00	02	10.2021	80	00	02	10.2021
36	00	02	10.2021	81	00	02	10.2021
37	00	02	10.2021	82	00	02	10.2021
38	00	02	10.2021	83	00	02	10.2021
39	00	02	10.2021	84	00	02	10.2021
40	00	02	10.2021	85	00	02	10.2021
41	00	02	10.2021	86	00	02	10.2021
42	00	02	10.2021	87	00	02	10.2021
43	00	02	10.2021	88	00	02	10.2021
44	00	02	10.2021	89	00	02	10.2021
45	00	02	10.2021	90	00	02	10.2021

**Списък на действащите страници (продължение)**

Лист №	Ревизия №	Издание №	Дата на въвеждане	Лист №	Ревизия №	Издание №	Дата на въвеждане
91	00	02	10.2021	136	00	02	10.2021
92	00	02	10.2021	137	00	02	10.2021
93	00	02	10.2021	138	00	02	10.2021
94	00	02	10.2021	139	00	02	10.2021
95	00	02	10.2021	140	00	02	10.2021
96	00	02	10.2021	141	00	02	10.2021
97	00	02	10.2021	142	00	02	10.2021
98	00	02	10.2021	143	00	02	10.2021
99	00	02	10.2021	144	00	02	10.2021
100	00	02	10.2021	145	00	02	10.2021
101	00	02	10.2021	146	00	02	10.2021
102	00	02	10.2021	147	00	02	10.2021
103	00	02	10.2021	148	00	02	10.2021
104	00	02	10.2021	149	00	02	10.2021
105	00	02	10.2021	150	00	02	10.2021
106	00	02	10.2021	151	00	02	10.2021
107	00	02	10.2021	152	00	02	10.2021
108	00	02	10.2021	153	00	02	10.2021
109	00	02	10.2021	154	00	02	10.2021
110	00	02	10.2021	155	00	02	10.2021
111	00	02	10.2021	156	00	02	10.2021
112	00	02	10.2021	157	00	02	10.2021
113	00	02	10.2021	158	00	02	10.2021
114	00	02	10.2021	159	00	02	10.2021
115	00	02	10.2021	160	00	02	10.2021
116	00	02	10.2021	161	00	02	10.2021
117	00	02	10.2021	162	00	02	10.2021
118	00	02	10.2021	163	00	02	10.2021
119	00	02	10.2021	164	00	02	10.2021
120	00	02	10.2021	165	00	02	10.2021
121	00	02	10.2021	166	00	02	10.2021
122	00	02	10.2021	167	00	02	10.2021
123	00	02	10.2021	168	00	02	10.2021
124	00	02	10.2021	169	00	02	10.2021
125	00	02	10.2021	170	00	02	10.2021
126	00	02	10.2021	171	00	02	10.2021
127	00	02	10.2021	172	00	02	10.2021
128	00	02	10.2021	173	00	02	10.2021
129	00	02	10.2021	174	00	02	10.2021
130	00	02	10.2021	175	00	02	10.2021
131	00	02	10.2021	176	00	02	10.2021
132	00	02	10.2021	177	00	02	10.2021
133	00	02	10.2021	178	00	02	10.2021
134	00	02	10.2021	179	00	02	10.2021
135	00	02	10.2021	180	00	02	10.2021

**Списък на действащите страници (продължение)**

Лист №	Ревизия №	Издание №	Дата на въвеждане	Лист №	Ревизия №	Издание №	Дата на въвеждане
181	00	02	10.2021				
182	00	02	10.2021				
183	00	02	10.2021				
184	00	02	10.2021				
185	00	02	10.2021				
186	00	02	10.2021				
187	00	02	10.2021				
188	00	02	10.2021				
189	00	02	10.2021				
190	00	02	10.2021				
191	00	02	10.2021				
192	00	02	10.2021				
193	00	02	10.2021				
194	00	02	10.2021				
195	00	02	10.2021				
196	00	02	10.2021				
197	00	02	10.2021				
198	00	02	10.2021				
199	00	02	10.2021				
200	00	02	10.2021				
201	00	02	10.2021				
202	00	02	10.2021				
203	00	02	10.2021				
204	00	02	10.2021				
205	00	02	10.2021				
206	00	02	10.2021				
207	00	02	10.2021				
208	00	02	10.2021				
209	00	02	10.2021				
210	00	02	10.2021				
211	00	02	10.2021				
212	00	02	10.2021				
213	00	02	10.2021				
214	00	02	10.2021				
215	00	02	10.2021				
216	00	02	10.2021				
217	00	02	10.2021				
218	00	02	10.2021				
219	00	02	10.2021				
220	00	02	10.2021				

## 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 и ED Decision 2020/022/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.

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;

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 (OM) v01 (образец);

- Допълнение № 3 План за аварийно реагиране (ERP) v01 (образец).

**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.х 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).

**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

	Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория <b>Application for operational authorisation</b>	
---	--	---

<b>ПОПЪЛВА СЕ ОТ ГД ГВА / BG CAA USE ONLY</b>	<b>Разрешение № (ако има) / Authorisation No (if applicable)</b>
№ / Reference No	<b>BGR-OA-XXXXX/YYYY</b>
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). Те 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 се нуждаете от допълнителна информация относно обработката на Вашите лични данни или желаете да упражните правата си (например за да получите достъп до данните си или да коригирате неточни или непълни данни), моля обърнете се 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). It 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 you require further information concerning the processing of your personal data or exercising your rights (e.g. to access or rectify any inaccurate or incomplete data), please refer to the contact point of DG CAA.

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

Данни за оператора на БЛС/UAS operator data	
<b>1.1 Регистрационен номер на оператора на БЛС/ UAS operator registration number</b>	
<b>1.2 Наименование на оператора на БЛС/ UAS operator name</b>	

Данни за БЛС/UAS data			
<b>2.1 Производител/ Manufacturer</b>		<b>2.2 Модел/ Model</b>	
<b>2.3 Типов сертификат (ако се изисква) / Type certificate (if required)</b>			
<b>2.4 Сериен номер или регистрационен номер на БВС, (ако е приложимо)/Serial number or UA registration mark (if applicable)</b>			
<b>2.5 Свидетелство за летателна годност (ако се изисква) / Certificate of airworthiness (CofA) (if required)</b>			
<b>2.6 Удостоверение за съответствие с нормите на авиационен шум / Noise certificate (if required)</b>			
<b>2.7 Конфигурация/ Configuration:</b>	<input type="checkbox"/> Самолет <input type="checkbox"/> Вертолет <input type="checkbox"/> Мультикоптер <input type="checkbox"/> Хибрид//VTOL <input type="checkbox"/> По-леки от въздуха/други Aeroplane   Helicopter   Multirotor   Hybrid/VTOL   Lighter than air/other		

<b>2.8 Макс излетна маса/MTOM</b>		<b>2.9 Макс скорост/ Maximum airspeed</b>		<b>2.10 Макс размери/Maximum characteristic dimensions</b>	
<b>Експлоатация/Operation</b>					
<b>3.1 Концепция за опериране/ ConOps</b>					
<b>3.2 Ръководство за експлоатация/ Operation manual available</b>	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Не yes no				
<b>3.3 Предварителна оценка на риска (ако е приложимо)/ Predefined risk assessment (PDRA) (if applicable)</b>					
<b>3.4 Ако експлоатацията е в съответствие с PDRA, публикувана от ААБ на ЕС, да се предостави цялата информация и документация, указана в нея./ If the operation complies with a PDRA published by EASA, provide all the information and documentation identified in it.</b>					
<b>3.5 Ако експлоатацията не е в съответствие с PDRA, публикувана от ААБ на ЕС, да се предостави оценка на експлоатационния риск, съгласно чл. 11 на Регламент (ЕС) 2019/947/ If the operation does not comply with a PDRA published by EASA, provide the operational risk assessment in accordance with Article 11 of Regulation (EU) 2019/947</b>					
<b>3.6 Мерки за смекчаване и експлоатационни цели за безопасност/Mitigations and operational safety objectives (OSOs)</b>					
<b>3.7 Застрахователното покритие ще бъде налично в началото на операциите на БЛС/Insurance cover will be in place at the start of the UAS operations</b>	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Не yes no				

<b>ДОКУМЕНТАЦИЯ / DOCUMENTATIONS</b>		
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) (ако е приложимо)/ <i>UAS Data (Appendix № 2 to the Application) (if applicable)</i>	<input type="checkbox"/>
4.	Декларация з 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.	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>  Концепция за опериране/ <i>ConOps</i>	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>
6.	Досие за съответствие с оценката на експлоатационния риск (SORA) (Приложение № 4.x към заявлението) / <i>Compliance evidence file (Appendix № 4.x to the Application)</i>	<input type="checkbox"/>
7.	Ръководство за експлоатация (PE) (AMC1 UAS.SPEC.030(3)(e)) / <i>Operations Manual (OM) (AMC1 UAS.SPEC.030(3)(e))</i>	<input type="checkbox"/>
8.	Застрахователни договори / <i>Insurance contract</i>	<input type="checkbox"/>

9.	План за действия при аварийни ситуации (ERP), ако не е включен в документацията по т. 4 <i>Emergency Response Plan (ERP), if not included in documentations in point 5</i>	<input type="checkbox"/>
10.	Документ за платена държавна такса <i>Fee document</i>	<input type="checkbox"/>

<b>Декларация на заявителя / Declaration of Applicant</b>	
	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;</i> <i>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>
2.	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>
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. / <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>
5.	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>
<b>Дата/Date</b>	<b>Подпис/Signature</b>

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

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

<b>ПОПЪЛВА СЕ ОТ ГД ГВА / BG CAA USE ONLY</b>	<b>Разрешение № (ако има) / Authorisation No (if applicable)</b>
№ / Reference No	<b>BGR-OA-XXXXX/YYYY</b>
Дата / Date	

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

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

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

<b>III</b>	<b>Декларация на заявителя / Applicant's declaration</b>		
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**

**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		
<b>ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗА РАЗПОЗНАВАНЕ / CONSPICUITY CHARACTERISTICS (2)</b>					
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.):					
<b>ЗАДВИЖВАНЕ / PROPULSION (3)</b>					
<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.).					
<b>СИСТЕМИ / SYSTEMS</b>					
<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)					
<b>КОНТРОЛЕР ЗА УПРАВЛЕНИЕ / FLIGHT CONTROLLER (5)</b>					

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

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

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

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

Декларацията следва да показва съответствие, като се посочва в „Глава, част от съответната документация на оператора на БЛС; приложени документи/ процедури“, 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
	<b>Член 3</b>	<b>Специфична категория експлоатация на БЛС</b>			
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;			
	<b>Член 5</b>	<b>Специфична категория експлоатация на БЛС</b>			
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.			
	<b>Член 7</b>	<b>Правила и процедури за експлоатация на БЛС</b>			
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			
	<b>Член 8</b>	<b>Правила и процедури за правоспособността на дистанционно управляващите пилоти</b>			
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>			
	<b>Член 9</b>	<b>Минимална възраст на дистанционно управляващите пилоти</b>			
7.	Чл. 9 (1)	Минималната възраст на дистанционно управляващите пилоти, които експлоатират БЛС в специфична категория, е 16 години.			
	<b>Член 10</b>	<b>Правила и процедури за летателната годност на БЛС</b>			
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.			
	<b>Член 11</b>	<b>Правила за извършване на оценка на експлоатационния риск</b>			
9.		<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</p>			

		<p>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> <p>i) VLOS или BVLOS;</p> <p>ii) гъстота на населението на териториите, над които се прелита;</p>		
--	--	---	--	--

		<p>iii) прелитане над места, на които се събират множество хора;</p> <p>iv) размерите на безпилотното въздухоплавателно средство;</p> <p>б) несмекчения експлоатационен риск във въздуха, като се взема предвид всичко изброено по-долу:</p> <p>i) точният обем на въздушното пространство, в което ще се осъществи експлоатацията, увеличен с обема на въздушното пространство, необходим за процедури при извънредни операции;</p> <p>ii) класът на въздушното пространство;</p> <p>iii) въздействието върху друго въздушно движение или управлението на въздушното движение („УВД“), и по-специално:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- височината на експлоатацията,</li> <li>- контролирано или неконтролирано въздушно пространство,</li> <li>- летищна или извънлетищна среда,</li> <li>- въздушно пространство над градска или извънградска среда,</li> <li>- отдалеченост от друг трафик.</li> </ul> <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> <p>a) мерки за ограничаване на хората на земята;</p> <p>б) стратегически експлоатационни ограничения на БЛС, по-специално:</p> <p>i) ограничаване на географския обхват на мястото, където се осъществява експлоатацията;</p> <p>ii) ограничаване на продължителността или насрочване на времевия слот, в който да се осъществи експлоатацията;</p> <p>в) стратегическо смекчаване на риска чрез общи правила за полети или обща структура и обслужване на въздушното пространство;</p> <p>г) способност за справяне с възможни неблагоприятни условия на експлоатация;</p> <p>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;</p> <p>е) нивото на компетентност и експертни знания на персонала, ангажиран с безопасността на полета;</p> <p>ж) рискът от човешка грешка при прилагането на експлоатационните процедури;</p> <p>з) проектните и работните характеристики на БЛС, и по-специално:</p> <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</p>		
--	--	---	--	--

		определи дали съответстват на целите за безопасност и рисковете на планираната експлоатация, по-специално за да се гарантира безопасността на всеки етап от експлоатацията.			
10.	AMC1 Article 11	SORA (Виж образец на Концепция за опериране)			
11.	AMC2 Article 11	PDRA			
12.	Appendix A to AMC2 to Article 11	<p>The personnel in charge of duties essential to the UAS operation The following are provisions applicable to UAS operators in relation to ensuring the proficiency, competency and clear duty assignment to the personnel in charge of duties essential to the UAS operation. UAS operators may decide to expand these requirements as applicable to its operation.</p> <p>A.1 Training and qualifications for the personnel in charge of duties essential to the UAS operation</p> <p>A.1.1 The UAS operator should ensure that all the personnel in charge of duties essential to the UAS operation (i.e. any people involved in the operation) are provided with competency-based theoretical and practical training specific to their duties that consists of the following elements:</p> <p>A.1.1.2 The basic competencies from the competency framework that are necessary for staff to be adequate for the operation, to ensure safe flight, are as follows:</p> <p>A.1.1.2.1 the UAS regulation, A.1.1.2.2 UAS airspace operating principles, A.1.1.2.3 airmanship and aviation safety, A.1.1.2.4 human performance limitations, A.1.1.2.5 meteorology, A.1.1.2.6 navigation/charts, A.1.1.2.7 UA knowledge, A.1.1.2.8 operating procedures, A.1.1.2.9 assignment of tasks to the crew, A.1.1.2.10 establishment of step-by-step communications, A.1.1.2.11 coordination and handover.</p> <p>A.1.1.3 Familiarisation with the 'specific' category of operations</p> <p>A.1.1.3.1 The training programme should be documented (at least the training syllabus should be available). A.1.1.3.2 Evidence of training should be presented for inspection upon request from the competent authority or authorised representative.</p> <p>A.2. VOs</p>			

		<p>A.2.1 The VO's main responsibilities should be to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A.2.1.1 perform unaided visual scanning of the airspace where the UA is operating for any potential hazard in the air;</li> <li>A.2.1.2 maintain awareness of the position of the UA through direct visual observation or through assistance provided by an electronic means; and</li> <li>A.2.1.3 alert the remote pilot if a hazard is detected and assist in avoiding or minimising the potential negative effects.</li> </ul> <p>A.3 Remote pilot</p> <p>A.3.1 The remote pilot has the authority to cancel or delay any or all flight operations under the following conditions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A.3.1.1 the safety of persons is threatened; or</li> <li>A.3.1.2 property on the ground is threatened; or</li> <li>A.3.1.3 other airspace users are in jeopardy; or</li> <li>A.3.1.4 there is a violation of the terms of this authorisation.</li> </ul> <p>A.3.2 If VOs are used, then the remote pilot should ensure that the necessary VOs are available and correctly placed, and that the communications with them can be adequately performed.</p> <p>A.3.3 The remote pilot should ensure that the UA remains clear of clouds, and that the ability of the remote pilot, or one of the VOs, to perform unaided visual scanning of the airspace where the unmanned aircraft is operating for any potential collision hazard is not hampered by clouds.</p> <p>A.4. Multi-crew cooperation (MCC)</p> <p>A.4.1 In applications where MCC might be required, the UAS operator should:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A.4.1.1 include procedures to ensure coordination between the remote crew members with robust and effective communication channels. Those procedures should cover as a minimum: <ul style="list-style-type: none"> <li>A.4.1.1.1 the assignment of tasks to the remote crew members; and</li> <li>A.4.1.1.2 the establishment of step-by-step communication; and</li> </ul> </li> <li>A.4.1.2 ensure that the training of the remote crew covers MCC.</li> </ul> <p>A.5. The remote crew is fit to operate</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A.5.1 The UAS operator should have a policy defining how the remote crew can declare themselves fit to operate before conducting any operation.</li> <li>A.5.2 The remote crew shall declare that they are fit to operate before conducting any operation based on the policy defined by the UAS operator.</li> </ul> <p>A.6. Maintenance staff</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A.6.1 Any staff member authorised by the UAS operator to perform maintenance activities should have been duly trained regarding the documented maintenance procedures.</li> </ul>			
--	--	--	--	--	--

		<p>A.6.2 Evidence of training should be presented for inspection upon request from the competent authority or authorised representative.</p> <p>A.6.3 The UAS operator may declare that the maintenance team has received training regarding the documented maintenance procedures; however, evidence of this training shall be made available upon request from the competent authority or authorised representative.</p>			
	<b>Член 14</b>	<b>Регистрация на оператори на БЛС и сертифицирани БЛС</b>			
13.	Чл. 14 (5)	Операторите на БЛС се регистрират.			
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.	Чл. 14 (8)	Операторите на БЛС поставят своя регистрационен знак върху всяко безпилотно въздухоплавателно средство.			
17.	AMC1 Article 14(8)	<p><b>DISPLAY OF REGISTRATION INFORMATION</b></p> <p>(a) If the UAS operator owns the UAS, it should display on the UA the registration number received at the end of the registration process in a way that this information is readable at least when the UA is on the ground without the need for any devices other than eyeglasses or corrective lenses.</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> <p>(d) If a UAS operator uses a UAS owned by a third party, the UAS operator that operates the UAS should:</p> <p>(1) register itself;</p> <p>(2) display its registration number on the UA; and</p> <p>(3) upload the registration number into the e-identification system, if the UA is equipped with one.</p>			
	<b>Член 19</b>	<b>Информация относно безопасността</b>			
18.	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.			
19.	GM1 Article 19(2)	<p><b>OCCURRENCE REPORT</b></p> <p>According 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</p>			

		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.			
	<b>UAS.SPEC.010</b>	<b>Общи разпоредби</b>			
20.		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.			
	<b>UAS.SPEC.030</b>	<b>Заявление за разрешение за експлоатация</b>			
21.	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			
22.	UAS.SPEC.030(2)	Операторът на БЛС подава заявление за актуализирано разрешение за експлоатация, ако има значителни промени в експлоатацията или в смекчаващите мерки, изброени в разрешението за експлоатация.			
23.	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).			
24.	UAS.SPEC.030(3)	Заявлението за разрешение за експлоатация се основава на оценката на риска, посочена в член 11, и освен това включва следната информация: а) регистрационния номер на оператора на БЛС; б) името на отговорния управител или името на оператора на БЛС в случай на физическо лице; в) оценката на експлоатационния риск; г) списъка със смекчаващите мерки, предложени от оператора на БЛС, с достатъчно информация, за да може компетентният орган да оцени доколко смекчаващите мерки			

		са адекватни за справяне с рисковете; д) ръководство за експлоатация, когато се изисква според риска и сложността на експлоатацията; е) потвърждение, че при започване на експлоатацията на БЛС ще бъде налице подходящо застрахователно покритие, ако такова се изисква съгласно правото на Съюза или националното право.			
25.	AMC1 UAS.SPEC.030(3)(e)	Application for an operational authorisation OPERATIONS MANUAL – TEMPLATE Виж: Образец на Ръководство за експлоатация			
26.	GM1 UAS.SPEC.030(3)(e)	Application for an operational authorisation OPERATIONS MANUAL – TEMPLATE Виж: Образец на Ръководство за експлоатация			
<b>UAS.SPEC.040</b>		<b>Издаване на разрешение за експлоатация</b>			
27.	UAS.SPEC.040(1)	При получаване на заявление за експлоатация съгласно точка UAS.SPEC.030 компетентният орган издава незабавно разрешение за експлоатация в съответствие с член 12, ако заключи, че експлоатацията отговаря на следните условия: а) предоставена е цялата информация в съответствие с точка UAS.SPEC.030, подточка 3; б) налице е процедура за координиране със съответния доставчик на обслужване за въздушното пространство, ако цялата експлоатация или част от нея ще се изпълнява в контролирано въздушно пространство.			
28.	UAS.SPEC.040(2)	В разрешението за експлоатация компетентният орган определя точния обхват на разрешението в съответствие с член 12.			
<b>UAS.SPEC.050</b>		<b>Отговорности на оператора на БЛС</b>			
29.	UAS.SPEC.050(1)	Операторът на БЛС спазва всички изброени по-долу условия:			
30.	UAS.SPEC.050(1)(a)	въвежда процедури и ограничения, адаптирани според типа на планираната експлоатация и свързания риск, включително:			
31.	UAS.SPEC.050(1)(a)(i)	експлоатационни процедури за гарантиране на безопасността на експлоатацията;			
32.	UAS.SPEC.050(1)(a)(ii)	процедури за гарантиране, че при планираната експлоатация се спазват изискванията за сигурност, приложими към зоната на експлоатация;			
33.	UAS.SPEC.050(1)(a)(iii)	мерки за защита от актове на незаконна намеса и неразрешен достъп;			
34.	UAS.SPEC.050(1)(a)(iv)	процедури за гарантиране, че при всички видове експлоатация се спазва Регламент (ЕС) 2016/679 (GDPR)			
35.	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,			

		<p>security and environmental protection.</p> <p>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.</p>			
36.	UAS.SPEC.050(1)(a)(v)	<p>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</p>			
37.	AMC1 UAS.SPEC.050(1)	<p>OPERATIONAL PROCEDURES</p> <p>(a) The UAS operator should develop procedures as required by the operational authorisation.</p> <p>(b) If a UAS operator employs more than one remote pilot, the UAS operator should:</p> <p>(1) develop procedures for UAS operations in order to coordinate the activities between its employees; and</p> <p>(2) compile and maintain a list of their personnel and their assigned duties.</p> <p>(c) The UAS operator should allocate functions and responsibilities in accordance with the level of autonomy of the UAS during the operation.</p>			
38.	AMC1 UAS.SPEC.050(1)(a)	<p>Operational Procedures</p> <p>The UAS operator should develop operational procedures based on the manufacturer's recommendations, if available.</p> <p>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.</p>			
39.	UAS.SPEC.050(1)(b)	<p>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);</p>			
40.	GM1 UAS.SPEC.050(1)(b)	<p>Level of autonomy and guidelines for human-autonomy interaction</p> <p>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.</p> <p>Nevertheless, the risk assessment of autonomous operations should ensure, as for any other operations, that the risk is mitigated to an acceptable level.</p> <p>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.</p>			
41.	UAS.SPEC.050(1)(c)	<p>гарантира, че при експлоатацията радиочестотният спектър се използва ефективно, и подпомага неговото ефективно използване, с цел да бъдат избегнати</p>			

		радиосмущения;			
42.	UAS.SPEC.050(1)(d)	гарантира, че преди да започнат експлоатацията дистанционно управляващите пилоти отговарят на всички изброени по-долу условия:			
43.	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			
44.	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;			
45.	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;			
46.	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);			
47.	UAS.SPEC.050(1)(d)(vi)	vi) получили са актуализирана информация за планираната експлоатация относно географските зони, определени в съответствие с член 15;			
48.	GM1 UAS.SPEC.050(1)(d)	<p>Theoretical knowledge subjects for remote pilot training for the ‘specific’ category</p> <p>(a) The ‘specific’ category may cover a wide range of UAS operations with different levels of risk. The UAS operator is therefore required to identify the competency required for the remote pilot and all the personnel in charge of duties essential to the UAS operation, according to the outcome of the risk assessment.</p> <p>(b) When the UAS operation is conducted according to a STS listed in Appendix 1 to the UAS Regulation, the UAS operator must ensure that the remote pilot has the competency defined in the STS. In all other cases, the UAS operator may propose to the NAA, as part of the application, a theoretical knowledge training course for the remote pilot based on the elements listed in AMC1 UAS.OPEN.020(4)(b) and in UAS.OPEN.030(2), complemented by the following subjects:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) air safety;</li> <li>(2) aviation regulations;</li> <li>(3) navigation;</li> <li>(4) human performance limitations;</li> <li>(5) operational procedures;</li> <li>(6) UAS general knowledge;</li> <li>(7) meteorology;</li> <li>(8) emergency response plan (ERP) — the UAS operator should provide competency-based theoretical and practical training covering the ERP that includes the related proficiency requirements and recurrent training.</li> </ol>			

		(c) The UAS operator may define additional aspects from the subjects mentioned in point (b) based on the UAS operations intended to be conducted: (1) operational procedures; (2) UAS general knowledge — the means supporting BVLOS operations:			
49.	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:			
50.	UAS.SPEC.050(1)(e)(i)	i) преминал е обучението на работното място, разработено от оператора;			
51.	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);			
52.	AMC1 UAS.SPEC.050(1)(e)(ii)	Information about the uas operator’s manual The UAS operator should ensure that the personnel in charge of duties essential to the UAS operation apply the procedures contained in the operator’s manual.			
53.	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;			
54.	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;			
55.	UAS.SPEC.050(1)(g)	ж) съхранява и поддържа актуален регистър за:			
56.	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;			
57.	UAS.SPEC.050(1)(g)(i)(ii)	ii) дейностите по техническо обслужване на БЛС за период от най-малко 3 години;			
58.	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;			
59.	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;			

		<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>			
60.	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;			
61.	UAS.SPEC.050(1)(j)	и) поддържа БЛС в подходящо състояние за безопасна експлоатация, като:			
62.	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			
63.	UAS.SPEC.050(1)(j)(ii)	ii) спазва точка UAS.SPEC.100, ако се изисква;			
64.	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.			
65.	UAS.SPEC.050(1)(k)	й) създава и поддържа актуален списък на определените дистанционно управляващи пилоти за всеки полет;			
66.	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			
67.	UAS.SPEC.050(1)(m)	л) гарантира, че всяко безпилотно въздухоплавателно средство е оборудвано с:			
68.	UAS.SPEC.050(1)(m)(i)	i) поне една зелена мигаща светлина, за да бъде видимо през нощта; и			
69.	UAS.SPEC.050(1)(m)(ii)	ii) активна и актуализирана система за идентификация от разстояние.			
	<b>UAS.SPEC.060</b>	<b>Отговорности на дистанционно управляващия пилот</b>			
70.	UAS.SPEC.060(1)	Дистанционно управляващият пилот:			

71.	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;			
72.	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;			
73.	UAS.SPEC.060(1)(c)	в) е запознат с инструкциите, дадени от производителя на БЛС			
74.	UAS.SPEC.060(2)	Преди започване на експлоатацията на БЛС дистанционно управляващият пилот спазва всички изброени по-долу условия:			
75.	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;			
76.	UAS.SPEC.060(2)(b)	б) гарантира, че експлоатационната среда е съвместима с разрешените ограничения и условия;			
77.	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.			
78.	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;			
79.	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.			
80.	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.			
81.	UAS.SPEC.060(3)	3) По време на полета дистанционно управляващият пилот:			
82.	UAS.SPEC.060(3)(a)	а) спазва разрешените ограничения и условия;			
83.	UAS.SPEC.060(3)(b)	б) избягва всякакъв риск от сблъсък с пилотирані въздухоплавателни средства и прекъсва полета, ако продължаването му може да носи риск за други въздухоплавателни средства, хора, животни, околната среда или имущество;			
84.	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;			
85.	UAS.SPEC.060(3)(d)	г) спазва процедурите на оператора;			
86.	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.			
	<b>UAS.SPEC.070</b>	<b>Прехвърляне на разрешението за експлоатация</b>			
87.		Разрешението за експлоатация не може да се прехвърля.			
	<b>UAS.SPEC.080</b>	<b>Срок и валидност на разрешението за експлоатация</b>			
88.	UAS.SPEC.080(1)	1) Компетентният орган посочва срока на разрешението за експлоатацията в самото разрешение.			
89.	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.			
90.	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.			
	<b>UAS.SPEC.090</b>	<b>Достъп</b>			
91.		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.			
	<b>UAS.SPEC.100</b>	<b>Използване на сертифицирано оборудване и сертифицирани безпилотни въздухоплавателни средства</b>			
92.	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.			
93.	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.			
94.	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:	<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 № 4.1 към Заявление за издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория

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) 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**

<b>Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск/ Mitigations used to modify the intrinsic GRC</b>	<b>Ниво на стабилност/ Level of robustness</b>	<b>Критерии в методологията SORA Criteria in SORA</b>	<b>Изпълнение на съответствието Compliance</b>	<b>Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA</b>
<b>M1 — Strategic mitigations for ground risk</b>	Level of integrity	<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>	Параграф .... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за правилото 1:1	
	Level of assurance	<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>	.....	
		<i>Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer) The applicant declares that the required level of integrity is achieved.</i>	Декларирам, че необходимото ниво на интегритет е постигнато.	
	<i>Criterion #2 (Evaluation of people at risk) The applicant declares that the required level of integrity has been achieved.</i>	.....		
<b>M2 — Effects of UA impact dynamics are reduced (e.g. parachute)</b>	Level of integrity			
	Level of assurance			
<b>M3 — An ERP is in place, UAS</b>	Level of integrity			

**operator  
validated and  
effective**

Level of  
assurance

---

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

<b>Функция/Function</b>		<b>TMPR ново/ TMPR level</b>	<b>Изисквания за тактическо смекчаване/ Tactical mitigation performance requirements (TMPR)</b>	<b>Критерии в методологията SORA Criteria in SORA</b>	<b>Изпълнение на съответствието Compliance</b>	<b>Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA</b>
<b>Откриване / Detect</b>	Level of integrity	VLOS	<i>Без изисквания</i>	<i>Не е приложимо</i>	<i>Не е приложимо</i>	
	Level of assurance					
<b>Решение / Decide</b>	Level of integrity					
	Level of assurance					
<b>Команда / Command</b>	Level of integrity					
	Level of assurance					
<b>Изпълнение / Execute</b>	Level of integrity					
	Level of assurance					
<b>Обратна връзка / Feedback Loop</b>	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 ГБА to be completed by BG CAA
<b>OSO #01</b> Ensure that the UAS operator is competent and/or proven	Level of integrity		N/A	N/A	
	Level of assurance		N/A	N/A	
<b>OSO #02</b> UAS manufactured by competent and/or proven entity	Level of integrity	None	N/A	N/A	
	Level of assurance		N/A	N/A	
<b>OSO #03</b> 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<sup>1/2</sup>.

(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><b>C3 link characteristics (e.g. performance, spectrum use) are appropriate for the operation</b></p>	<p>Level of assurance</p>	<p>N/A</p>	<p>N/A</p>
<p><b>OSO #07 Inspection of the UAS (product inspection) to ensure consistency with the ConOps</b></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><b>OSO #08, OSO #11, OSO #14 and OSO #21</b></p>	<p>Level of integrity</p>	<p>Low</p>	<p>Criterion #1 (Procedure definition)</p> <p>(a) Operational procedures<sup>1</sup> appropriate for the proposed operation are defined and, as a minimum, cover the following elements:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Flight planning;</li> <li>(2) Pre- and post-flight inspections;</li> <li>(3) Procedures to evaluate the environmental conditions before and during the mission (i.e. real-time evaluation);</li> <li>(4) Procedures to cope with unexpected adverse operating conditions (e.g. when ice is</li> </ol>

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 operation<sup>2</sup> are defined in an OM.

*1 Operational procedures cover the deterioration<sup>3</sup> 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)

**OSO #09, OSO #15 and OSO #22**

Level of assurance

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.

Low

Level of integrity

The competency-based, theoretical and practical training is adequate for the operation<sup>1</sup> 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		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>probable<sup>1</sup> failure<sup>2</sup></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.	

<b>OSO #16 Multi crew coordination</b>	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	Low	<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>

<b>OSO #17 Remote crew is fit to operate</b>	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.		
<b>OSO #18 Automatic protection of the flight envelope from human errors</b>	Level of integrity	None	N/A		N/A
	Level of assurance		N/A		N/A
<b>OSO #19 Safe recovery from Human Error</b>	Level of integrity	None	N/A		N/A
	Level of assurance		N/A		N/A
<b>OSO #20 A Human Factors evaluation has been performed and the HMI found appropriate for the mission</b>	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	Low	<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> <p>Criterion #1 (Definition) Consider the criteria defined in Section 9 The applicant declares that the required level of integrity has been achieved.</p>
	Level of assurance	<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>

<b>OSO #24 UAS is designed and qualified for adverse environmental conditions</b>	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

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) 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&#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 (ако е приложимо)**

<b>Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск/ Mitigations used to modify the intrinsic GRC</b>	<b>Ниво на стабилност/ Level of robustness</b>	<b>Критерии в методологията SORA Criteria in SORA</b>	<b>Изпълнение на съответствието Compliance</b>	<b>Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA</b>
<b>M1 — Strategic mitigations for ground risk</b>	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.  .....	
<b>M2 — Effects of UA impact dynamics are reduced (e.g. parachute)</b>	Level of integrity			
	Level of assurance			
<b>M3 — An ERP is in place, UAS operator validated and effective</b>	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: &lt; 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"> <li><i>• Use of (web-based) real time aircraft tracking services</i></li> <li><i>• Use Low Cost ADS-B In /UAT /FLARM/Pilot Aware aircraft trackers</i></li> <li><i>• Use of UTM/U-space Dynamic Geofencing</i></li> <li><i>• Monitoring aeronautical radio communications (e.g. use of a scanner)</i></li> </ul>	<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				

<b>Команда /</b> Command	Level of assurance
	Level of integrity
<b>Изпълнение /</b> Execute	Level of assurance
	Level of integrity
<b>Обратна връзка /</b> 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<sup>1/2</sup>.

(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.*

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

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.

<b>OSO #04 UAS developed to authority recognised design standards</b>	Level of integrity	None	N/A	N/A
	Level of assurance		N/A	N/A
<b>OSO #05 UAS is designed considering system safety and reliability</b>	Level of integrity	None	N/A	N/A
	Level of assurance		N/A	N/A
<b>OSO #06</b>	Level of integrity	Low	(a) The applicant determines that the performance, RF spectrum usage <sup>1</sup> 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 requirements<sup>2</sup>.

*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 achieved<sup>1</sup>.

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 procedures<sup>1</sup> 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 operation<sup>2</sup> are defined in an OM.

*1 Operational procedures cover the deterioration<sup>3</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 pilot<sup>2</sup> when the UAS is usually automatically controlled.

<sup>2</sup> 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 <sup>1</sup> 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 <sup>1</sup> failure <sup>2</sup> 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

<b>OSO #13 External services supporting UAS operations are adequate for the operation</b>		<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>
<b>OSO #16 Multi crew coordination</b>	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>

<b>OSO #17 Remote crew is fit to operate</b>	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. The remote crew declaration of fit to operate (before an operation) is based on policy defined by the applicant.</p>		
<b>OSO #18 Automatic protection of the flight</b>	Level of integrity	None	N/A		N/A
	Level of assurance		N/A		N/A

<b>envelope from human errors</b>				
<b>OSO #19 Safe recovery from Human Error</b>	Level of integrity	None	N/A	N/A
	Level of assurance		N/A	N/A
<b>OSO #20 A Human Factors evaluation has been performed and the HMI found appropriate for the mission</b>	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"> <li>— is sufficient to allow the VOs to determine the position of the UA during operation; and</li> <li>— does not degrade the VO's ability to: <ul style="list-style-type: none"> <li>— scan the airspace visually where the unmanned aircraft is operating for any potential collision hazard; and</li> <li>— maintain effective communication with the remote pilot at all times.</li> </ul> </li> </ul>	
	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>	
<b>OSO #23 Environmental conditions for safe operations</b>	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 achieved<sup>1</sup>.  
*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

**environmental  
conditions**

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

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) 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&#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 (ако е приложимо)**

<p><b>Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск/ Mitigations used to modify the intrinsic GRC</b></p>	<p><b>Ниво на стабилност/ Level of robustness</b></p>	<p><b>Критерии в методологията SORA Criteria in SORA</b></p>	<p><b>Изпълнение на съответствието Compliance</b></p>	<p><b>Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA</b></p>
<p><b>M1 — Strategic mitigations for ground risk</b></p>	<p>Level of integrity</p>	<p><i>Low</i></p> <p><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></p>	<p><i>Параграф .... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за правилото 1:1</i></p>	
	<p>Level of assurance</p>	<p><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></p> <p><i>Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer) The applicant declares that the required level of integrity is achieved.</i></p> <p><i>Criterion #2 (Evaluation of people at risk) The applicant declares that the required level of integrity has been achieved.</i></p>	<p>.....</p> <p><i>Декларирам, че необходимото ниво на интегритет е постигнато.</i></p> <p>.....</p>	
	<p>Level of integrity</p>			
	<p>Level of assurance</p>			
<p><b>M2 — Effects of UA impact dynamics are reduced (e.g. parachute)</b></p>	<p>Level of integrity</p>			
<p><b>M3 — An ERP is in place, UAS</b></p>	<p>Level of integrity</p>			

**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: &lt; 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"> <li><i>• Use of (web-based) real time aircraft tracking services</i></li> <li><i>• Use Low Cost ADS-B In /UAT /FLARM/Pilot Aware aircraft trackers</i></li> <li><i>• Use of UTM/U-space Dynamic Geofencing</i></li> <li><i>• Monitoring aeronautical radio communications (e.g. use of a scanner)</i></li> </ul>	<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				

<b>Команда /</b> Command	Level of assurance
	Level of integrity
<b>Изпълнение /</b> Execute	Level of assurance
	Level of integrity
<b>Обратна връзка /</b> 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 appropriate<sup>1</sup> 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			
OSO #02 UAS manufactured by competent and/or proven entity	Level of assurance	Prior to the first operation, a competent third party performs an audit of the organisation		
	Low	<p>As a minimum, manufacturing procedures cover:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) the specification of materials;</li> <li>(b) the suitability and durability of materials used; and</li> <li>(c) the processes necessary to allow for repeatability in manufacturing, and conformity within acceptable tolerances.</li> </ul>		
	Level of integrity			

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

Level of assurance

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.

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

Medium

(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.

Level of integrity

Level of assurance

Criterion #1 (Procedure)

(a) The maintenance instructions are documented.

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

.....

.....

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

(b) The maintenance conducted on the UAS is recorded in a maintenance log system<sup>1/2</sup>.

(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 achieved<sup>1</sup>.

*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 hazards<sup>1</sup> in the event of a probable<sup>2</sup> 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 assessment<sup>1</sup> 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 usage<sup>1</sup> 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 requirements<sup>2</sup>.</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 achieved<sup>1</sup>.</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><b>(product inspection) to ensure consistency with the ConOps</b></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><b>OSO #08, OSO #11, OSO #14 and OSO #21</b></p>	<p>Level of integrity</p>	<p>High</p> <p>Criterion #1 (Procedure definition) (a) Operational procedures<sup>1</sup> 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 operation<sup>2</sup> are defined in an OM.

*1 Operational procedures cover the deterioration<sup>3</sup> 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 crew<sup>3</sup> receives crew resource management (CRM)<sup>4</sup> training.

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

<b>OSO #09, OSO #15 and OSO #22</b>	<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 operation<sup>1</sup> 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		<p>(a) Training syllabus is available. (b) The UAS operator provides competency-based, theoretical and practical training.</p>	
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 failure<sup>3</sup> 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>	N/A
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. In addition, the level of integrity claimed is substantiated by analysis and/or test data with supporting evidence.</p>	N/A

<b>OSO #13</b> <b>External services supporting UAS operations are adequate for the operation</b>		The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.
	Medium	<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>
<b>OSO #16</b>	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 crew<sup>2</sup> receives CRM<sup>3</sup> 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

(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, simulation<sup>2</sup>, 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.*

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.

<b>OSO #18</b> <b>Automatic protection of the flight envelope from human errors</b>	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"> <li>- Remote crew duty, flight duty and the resting times policy are documented. —</li> <li>- Remote crew duty cycles are logged and cover at a minimum: <ul style="list-style-type: none"> <li>= when the remote crew member's duty day commences,</li> <li>= when the remote crew members are free from duties, and</li> <li>= resting times within the duty cycle.</li> </ul> </li> <li>- There is evidence that the remote crew is fit to operate the UAS.</li> </ul>
	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>
	Level of assurance		<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>
<b>OSO #19</b>		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 crew<sup>1</sup> is trained to use procedures and checklists.

- The remote crew<sup>1</sup> receives CRM<sup>2</sup> training.<sup>3</sup>

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

Low

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 integrity

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, simulation<sup>2</sup>, 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>

<b>OSO #24 UAS is designed and qualified for adverse environmental conditions</b>	Level of integrity	Medium	<p>- 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> <p>Criterion #3 (Training)          - Training syllabus is available.          - The UAS operator provides competency-based, theoretical and practical training.</p>
	Level of assurance		<p>The UAS is designed to limit the effect of environmental conditions.</p> <p>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, simulation<sup>2</sup>, 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

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) 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&#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**

<b>Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск/ Mitigations used to modify the intrinsic GRC</b>	<b>Ниво на стабилност/ Level of robustness</b>	<b>Критерии в методологията SORA Criteria in SORA</b>	<b>Изпълнение на съответствието Compliance</b>	<b>Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA</b>
<b>M1 — Strategic mitigations for ground risk</b>	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.	Параграф .... от Ръководство за експлоатация осигурява процедура за правилото 1:1	
	Level of assurance	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).	.....	
	Level of integrity	Criterion #1 (Definition of the ground risk buffer) The applicant declares that the required level of integrity is achieved.	Декларирам, че необходимото ниво на интегритет е постигнато.	
	Level of assurance	Criterion #2 (Evaluation of people at risk) The applicant declares that the required level of integrity has been achieved.	.....	
<b>M2 — Effects of UA impact dynamics are reduced (e.g. parachute)</b>	Level of integrity			
	Level of assurance			
<b>M3 — An ERP is in place, UAS</b>	Level of integrity			

**operator  
validated and  
effective**

Level of  
assurance

---

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

Функция/Function		ТМРР ново/ ТМРР level	Изисквания за тактическо смекчаване/ Tactical mitigation performance requirements (ТМРР)	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"> <li><i>• Use of (web-based) real time aircraft tracking services</i></li> <li><i>• Use Low Cost ADS-B In /UAT /FLARM/Pilot Aware aircraft trackers</i></li> <li><i>• Use of UTM/U-space Dynamic Geofencing</i></li> <li><i>• Monitoring aeronautical radio communications (e.g. use of a scanner)</i></li> </ul>	<i>Allowable loss of function and performance of the Tactical Mitigation System: &lt; 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. 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>Използва(м) се следната(ите) технология(и)/система(и)</i>	
	Level of assurance				<i>Декларирам, че ....</i>	
Решение / Decide	Level of integrity					

<b>Команда /</b> Command	Level of assurance
	Level of integrity
<b>Изпълнение</b> / Execute	Level of assurance
	Level of integrity
<b>Обратна връзка /</b> 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 appropriate<sup>1</sup> 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			

<b>OSO #03 UAS maintained by competent and/or proven entity (e.g. industry standards)</b>	<p>Level of assurance</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(a) configuration control;</li> <li>(b) the verification of incoming products, parts, materials, and equipment;</li> <li>(c) identification and traceability;</li> <li>(d) in-process and final inspections &amp; testing;</li> <li>(e) the control and calibration of tools;</li> <li>(f) handling and storage; and</li> <li>(g) the control of non-conforming items.</li> </ul> <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>In addition, evidence is available that the UAS has been manufactured in conformance to its design.</p> <p>The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.</p>	
	<p>Level of integrity</p>	<p>Medium</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) The UAS <u>maintenance instructions</u> are defined, and, when applicable, cover the UAS designer’s instructions and requirements.</li> <li>(b) The maintenance staff is competent and has received an authorisation to carry out UAS maintenance.</li> <li>(c) The maintenance staff use the UAS maintenance instructions while performing maintenance.</li> </ul> <p>In addition:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Scheduled maintenance of each UAS is organised and in accordance with a <u>maintenance programme</u>.</li> <li>(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</li> </ul>	<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<sup>1/2</sup>.
- (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 achieved<sup>1</sup>.

*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 hazards<sup>1</sup> in the event of a probable<sup>2</sup> 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 assessment<sup>1</sup> 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**



<b>OSO #07 Inspection of the UAS (product inspection) to ensure consistency with the ConOps</b>			<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.</p>
	<b>Level of integrity</b>	<b>Medium</b>	<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.</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>
<b>OSO #08, OSO #11, OSO #14 and OSO #21</b>	<b>Level of integrity</b>	<b>High</b>	<p>Criterion #1 (Procedure definition) (a) Operational procedures<sup>1</sup> 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;</p>

(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 operation<sup>2</sup> are defined in an OM.

*1 Operational procedures cover the deterioration<sup>3</sup> 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 crew<sup>3</sup> receives crew resource management (CRM)<sup>4</sup> 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 operation<sup>1</sup> 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

When operating over populated areas or assemblies of people, it can be reasonably expected that a fatality will not occur from any single failure<sup>3</sup> 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.

*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*

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

<b>OSO #13</b> <b>External services supporting UAS operations are adequate for the operation</b>	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>
<b>OSO #16</b>		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 crew<sup>2</sup> receives CRM<sup>3</sup> 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**

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, simulation<sup>2</sup>, 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.*

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.

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.  
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.

**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"> <li>- a clear distribution and assignment of tasks, and</li> <li>- an internal checklist to ensure staff are adequately performing their assigned tasks.</li> </ul> <p>Criterion #2 (Training)          - The remote crew<sup>1</sup> is trained to use procedures and checklists.          - The remote crew<sup>1</sup> receives CRM<sup>2</sup> training.<sup>3</sup></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, simulation<sup>2</sup>, inspection, design review or operational experience.

---

<p><b>OSO #20 A Human Factors evaluation has been performed and the HMI found appropriate for the mission</b></p> <p><b>OSO #23 Environmental conditions for safe operations</b></p>		<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>Medium</p> <p>Level of integrity</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"> <li>— is sufficient to allow the VOs to determine the position of the UA during operation; and</li> <li>— does not degrade the VO’s ability to:</li> <li>— scan the airspace visually where the unmanned aircraft is operating for any potential collision hazard; and</li> <li>— maintain effective communication with the remote pilot at all times.</li> </ul> <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.<sup>1</sup> 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>Medium</p> <p>Level of integrity</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, simulation<sup>2</sup>, 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.

<b>OSO #24 UAS is designed and qualified for adverse environmental conditions</b>	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

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) 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&#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 (ако е приложимо)**

<b>Мерки, използвани за модифициране на присъщия наземен риск/ Mitigations used to modify the intrinsic GRC</b>	<b>Ниво на стабилност/ Level of robustness</b>	<b>Критерии в методологията SORA Criteria in SORA</b>	<b>Изпълнение на съответствието Compliance</b>	<b>Попълва се от ГД ГВА to be completed by BG CAA</b>
<b>M1 — Strategic mitigations for ground risk</b>	<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>	.....	
<b>M2 — Effects of UA impact dynamics are reduced (e.g. parachute)</b>	Level of integrity			
	Level of assurance			
<b>M3 — An ERP is in place, UAS</b>	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: &lt; 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"> <li>• Use of (web-based) real time aircraft tracking services</li> <li>• Use Low Cost ADS-B In /UAT /FLARM/Pilot Aware aircraft trackers</li> <li>• Use of UTM/U-space Dynamic Geofencing</li> <li>• Monitoring aeronautical radio communications (e.g. use of a scanner)</li> </ul>	<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					
<b>Команда / Command</b>	Level of integrity					
	Level of assurance					
<b>Изпълнение / Execute</b>	Level of integrity					
	Level of assurance					
<b>Обратна връзка / Feedback Loop</b>	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 appropriate<sup>1</sup> 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	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 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

Level of  
assurance

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.

High

(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*

.....

.....

Criterion #1 (Procedure)

(a) The maintenance instructions are documented.

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

(b) The maintenance conducted on the UAS is recorded in a maintenance log system<sup>1/2</sup>.

(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:

---

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

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

- (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.

Level of integrity	Medium	<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>
Level of assurance		<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, simulation<sup>2</sup>, inspection, design review or through operational experience. The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.</p> <p><i><sup>2</sup> 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>

Level of integrity	High	<p>The equipment, systems, and installations are designed to minimise hazards<sup>1</sup> in the event of a probable<sup>2</sup> 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>
--------------------	------	---

In addition:

- (a) Major failure conditions are not more frequent than remote<sup>3</sup>;
- (b) Hazardous failure conditions are not more frequent than extremely remote<sup>3</sup>;
- (c) Catastrophic failure conditions are not more frequent than extremely improbable<sup>3</sup>; 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 EASA<sup>4</sup>.

*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 assessment<sup>1</sup> 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.

Level of assurance

**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 usage<sup>1</sup> 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 requirements<sup>2</sup>.

In addition, the use of licensed<sup>4</sup> 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.*

<b>OSO #07 Inspection of the UAS (product inspection) to ensure consistency with the ConOps</b>	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).</i></p> <p><i>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.</p> <p>The competent authority may request EASA to validate the claimed integrity.</p> <p>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.</p> <p>In addition, the product inspection is documented using checklists.</p> <p>In addition, the product inspection is validated by a competent third party.</p> <p>Criterion #2 (Training)</p> <p>A competent third party:</p> <p>(a) validates the training syllabus; and</p> <p>(b) verifies the remote crew competencies.</p>
	Level of assurance		<p>Criterion #1 (Procedure definition)</p>
		High	<p>Criterion #1 (Procedure definition)</p>

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

Level of integrity

(a) Operational procedures<sup>1</sup> 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 operation<sup>2</sup> are defined in an OM.

*1 Operational procedures cover the deterioration<sup>3</sup> 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 crew<sup>3</sup> receives crew resource management (CRM)<sup>4</sup> 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.*

Level of assurance

(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.

OSO #09, OSO #15 and OSO #22	Level of integrity	High	The competency-based, theoretical and practical training is adequate for the operation <sup>1</sup> 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 <sup>3</sup> 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 crew<sup>2</sup> receives CRM<sup>3</sup> 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 redundant<sup>4</sup> 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

High

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

Level of integrity

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 crew<sup>1</sup> is trained to use procedures and checklists.
- The remote crew<sup>1</sup> receives CRM<sup>2</sup> training.<sup>3</sup>

*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.

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

---

**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, simulation<sup>2</sup>, 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"> <li>— is sufficient to allow the VOs to determine the position of the UA during operation; and</li> <li>— does not degrade the VO's ability to:</li> <li>— scan the airspace visually where the unmanned aircraft is operating for any potential collision hazard; and</li> <li>— maintain effective communication with the remote pilot at all times.</li> </ul> <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.<sup>1</sup> 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>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:

<b>OSO #24 UAS is designed and qualified for adverse environmental conditions</b>	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

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) 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&#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 (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
<b>M1 — Strategic mitigations for ground risk</b>	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>	
<b>M2 — Effects of UA impact dynamics are reduced (e.g. parachute)</b>	Level of integrity			
	Level of assurance			
<b>M3 — An ERP is in place, UAS</b>	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: &lt; 1 per 100 Flight Hours (1E-2 Loss/FH)</i></p>	<p><i>Използва(т) 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"> <li><i>• Use of (web-based) real time aircraft tracking services</i></li> <li><i>• Use Low Cost ADS-B In /UAT /FLARM/Pilot Aware aircraft trackers</i></li> <li><i>• Use of UTM/U-space Dynamic Geofencing</i></li> <li><i>• Monitoring aeronautical radio communications (e.g. use of a scanner)</i></li> </ul>	<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				

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

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

<p><b>Цели за експлоатационна безопасност</b> Operational Safety Objectives (OSOs)</p>	<p><b>SAIL VI</b> Level of robustness</p>	<p><b>Критерии в методологията SORA</b> Criteria in SORA for SAIL VI</p>	<p><b>Изпълнение на съответствието</b> Compliance</p>	<p><b>Попълва се от ГД ГВА</b> to be completed by BG CAA</p>
<p><b>OSO #01</b> Ensure that the UAS operator is competent and/or proven</p>	<p>High</p> <p>Level of integrity</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 appropriate<sup>1</sup> 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>		
	<p>Level of assurance</p>	<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>		
<p><b>OSO #02</b> UAS manufactured by competent and/or proven entity</p>	<p>High</p> <p>Level of integrity</p>	<p>The manufacturer complies with the organisational requirements that are defined in Annex I (Part 21) to Regulation (EU) No 748/2012.</p>		
	<p>Level of assurance</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.</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<sup>1/2</sup>.
- (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*

		<p>(c) All maintenance staff have undergone <u>initial</u> training.          In addition:          (a) A programme for the <u>recurrent</u> training of staff holding a maintenance release authorisation is established; and          (b) This programme is validated by a competent third party.</p>
<p><b>OSO #04          UAS developed to authority recognised design standards</b></p>	<p>High</p> <p>Level of integrity</p> <p>Level of assurance</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>high</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>Consider the criteria defined in Section 9          EASA validates the claimed level of integrity.</p>
<p><b>OSO #05          UAS is designed considering system safety and reliability</b></p>	<p>High</p> <p>Level of integrity</p>	<p>The equipment, systems, and installations are designed to minimise hazards<sup>1</sup> in the event of a probable<sup>2</sup> 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> <p>In addition:          (a) Major failure conditions are not more frequent than remote<sup>3</sup>;          (b) Hazardous failure conditions are not more frequent than extremely remote<sup>3</sup>;</p>

(c) Catastrophic failure conditions are not more frequent than extremely improbable<sup>3</sup>; 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 EASA<sup>4</sup>.

*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 assessment<sup>1</sup> 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 usage<sup>1</sup> 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 requirements<sup>2</sup>.  
In addition, the use of licensed<sup>4</sup> 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

<b>OSO #07 Inspection of the UAS (product inspection) to ensure consistency with the ConOps</b>			<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>
<b>OSO #08, OSO #11, OSO #14 and OSO #21</b>	Level of integrity	High	<p>Criterion #1 (Procedure definition) (a) Operational procedures<sup>1</sup> 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 operation<sup>2</sup> are defined in an OM.

*1 Operational procedures cover the deterioration<sup>3</sup> 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.

**OSO #09, OSO #15 and OSO #22**

Level of assurance

Criterion #3 (Consideration of Potential Human Error)  
Operational procedures take human error into consideration.

In addition, the remote crew<sup>3</sup> receives crew resource management (CRM)<sup>4</sup> 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 integrity

High

The competency-based, theoretical and practical training is adequate for the operation<sup>1</sup> and ensures knowledge of:

(a) the UAS Regulation;

(b) airspace operating principles;

(c) airmanship and aviation safety;

(d) human performance limitations;

**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 failure<sup>3</sup> 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 crew<sup>2</sup> receives CRM<sup>3</sup> training. <i>2 In the context of the SORA, the term 'remote crew' refers to any person involved in the mission.</i> <i>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 redundant<sup>4</sup> 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

(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

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.

	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"> <li>- Remote crew duty, flight duty and the resting times policy are documented. —</li> <li>- Remote crew duty cycles are logged and cover at a minimum: <ul style="list-style-type: none"> <li>= when the remote crew member’s duty day commences,</li> <li>= when the remote crew members are free from duties, and</li> <li>= resting times within the duty cycle.</li> </ul> </li> <li>- There is evidence that the remote crew is fit to operate the UAS.</li> </ul> <p>In addition:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- A competent third party validates the duty/flight duty times.</li> <li>- If an FRMS is used, it is validated and monitored by a competent third party.</li> </ul>
<b>OSO #18 Automatic protection of</b>	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.

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

Level of integrity

Criterion #2 (Training)  
- The remote crew<sup>1</sup> is trained to use procedures and checklists.  
- The remote crew<sup>1</sup> receives CRM<sup>2</sup> training.<sup>3</sup>  
*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**

<p>Level of assurance</p>		<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"> <li>- 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.</li> <li>- Adequacy of the procedures and checklists is proven through: <ul style="list-style-type: none"> <li>= Dedicated flight tests, or</li> <li>= Simulation, provided the simulation is proven valid for the intended purpose with positive results.</li> </ul> </li> </ul> <p>In addition:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Flight tests performed to validate the procedures and checklists cover the complete flight envelope or are proven to be conservative.</li> <li>- The procedures, checklists, flight tests and simulations are validated by a competent third party.</li> </ul> <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>
<p>Level of integrity</p>	<p>High</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>

**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.<sup>1</sup>  
 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

High

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

**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

	<b>Разрешение за експлоатация в специфична категория</b> <b>Operational authorisation</b>	
---	--	---

1. Орган, издаващ разрешението/Authority releasing the authorisation			
<b>1.1 Държава на оператора на БЛС/ State of the UAS operator</b>	<b>Република България / Republic of Bulgaria</b>		
<b>1.2 Издаващ орган/ Issuing authority</b>	<b>Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ / Directorate General Civil Aviation Authority</b>		
<b>1.3 Лице за контакт/ Contact person</b> Име/Name Телефон/Telephone Електронен адрес/Email			
2. Данни за оператора на БЛС/ UAS operator data			
<b>2.1 Регистрационен номер на оператора на БЛС/UAS operator registration number</b>			
<b>2.2 Наименование на оператора на БЛС/UAS operator name</b>			
<b>2.3 Лице за контакт/Operational point of contact</b> Име/Name Телефон/Telephone Факс/Fax Електронен адрес/Email			
<b>2.4 Номер на разрешението / Authorisation number</b>	BGR-OA-XXXXXX/YYYY		
3. Данни за разрешените БЛС/Data of authorised UAS			
<b>3.1 Производител/ Manufacture</b>		<b>3.2 Модел/Model</b>	
<b>3.3 Типов сертификат (ако се изисква) / Type certificate (TC) (if required)</b>			
<b>3.4 Серийен номер или регистрационен номер на БВС (за сертифицирани БЛС) /Serial number or UA registration mark (for certified UAS))</b>			
<b>3.5 Свидетелство за летателна годност (ако се изисква) / Certificate of airworthiness (CofA) (if required)</b>			
<b>3.6 Удостоверение за съответствие с нормите на авиационен шум / Noise certificate (if required)</b>			

<b>3.7 Изисквания за поддържане на непрекъсната ЛГ / Requirements for continuing airworthiness</b>	
<b>4. Ограничения и условия за експлоатацията с БЛС/Limitations and conditions for the UAS operation</b>	
<b>4.1 Разрешено местоположение(я)/ Authorised location(s)</b>	
<b>4.2 Разрешено ниво на въздушен риск/ Authorised airspace risk level</b>	
<b>4.3 Експлоатационни ограничения/ Operational limitations</b>	
<b>4.4 Мерки за смекчаване на риска/Mitigation measures</b>	
<b>4.5 Компетентност на дистанционно управляващия пилот/ Remote pilot competency</b>	
<b>4.6 Компетентност на друг персонал, важен за безопасността при експлоатация на БЛС / Competency of other staff essential for the safety of the UAS operation</b>	
<b>4.7 Записи, които да се съхраняват/ Records to be kept</b>	
<b>4.8 Събития, които да се докладват на ГД ГВА, съгласно регламент (ЕС) 376/2014 / Type of events to be reported to the DG CAA according to Regulation (EU) No 376/2014</b>	
<b>4.9 Дата на валидност / Expiry date</b>	
<p>..... е упълномощен да извършва операции с БВС, определено в част 3 и съгласно условията и ограниченията, определени в част 4, ако е в съответствие с това разрешение, както и с Приложение IX към Регламент (ЕС) 2018/1139 и правилата за прилагането му.</p> <p>..... is authorised to conduct UAS operations with the UA defined in Section 3 and according to the conditions and limitations defined in Section 4, if it complies with this authorisation, as well as with Annex IX to Regulation (EU) 2018/1139 and its implementing rules.</p>	
<b>Дата, подпис и печат/ Date, signature and stamp</b>	
Подписът и печатът могат да бъдат в електронна форма/ The signature and stamp may be provided in electronic form.	

## **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

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

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

I. <b>Обща информация / General Information</b>			
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. <b>КАНДИДАТСТВАМ ЗА / I APPLY FOR</b>		
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.	<b>Ръководител безопасност / Safety Manager</b>		тел./tel.: e-mail:
6.	<b>Ръководител съответствие / Compliance Monitoring Manager</b>		тел./tel.: e-mail:
7.	<b>Лице, разрешаващо операциите / Person, authorising the UAS operations</b>		тел./tel.: e-mail:
8.	<b>Офис(и), оборудване / Facilities of the operator</b>		

<b>ДОКУМЕНТАЦИЯ / DOCUMENTATIONS</b>		
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) &amp; Operations Manual (OM)</i>	<input type="checkbox"/>
	или/or 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"/>

<b>Декларация на заявителя / Declaration of Applicant</b>	
	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. / <i>To the best of my knowledge the particulars entered on this application and enclosed documents are accurate.</i>

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.
<b>Дата/Date</b>	<b>Подпис/Signature</b>

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

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

<b>ПОПЪЛВА СЕ ОТ ГД ГВА / BG CAA USE ONLY</b>	<b>Удостоверение № (ако има) / LUC No (if applicable)</b>
№ / Reference No	<b>BG.UAS.LUC.____</b>
Дата / Date	

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

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

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

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

## Приложение № 2 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС

Приложение/*Appendix* № 2 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС /  
Application for Light UAS operator certificate (LUC)

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

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

<b>II.</b>	<b>Списък на БЛС / List of UAS</b>			
<b>№</b>	<b>Производител, Модел / Manufacturer, model</b>	<b>Сериен номер или регистрационен номер на БВС, ако е приложимо/Serial number or UA registration mark if applicable</b>	<b>Попълнена форма с данни за БЛС, ако няма маркировка за клас/ UAS data complete, if not class marking</b>	<b>Вид(ове) операция(и) / Type(s) of Operation</b>
1.				
2.				

<b>II.</b>	<b>БЛС за вписване в удостоверението / UAS to be added in LUC</b>			
<b>№</b>	<b>Производител, Модел / Manufacturer, model</b>	<b>Сериен номер или регистрационен номер на БВС, ако е приложимо/Serial number or UA registration mark if applicable</b>	<b>Попълнена форма с данни за БЛС, ако няма маркировка за клас/ UAS data complete, if not class marking</b>	<b>Вид(ове) операция(и) / Type(s) of Operation</b>
1.				
2.				

<b>II.</b>	<b>БЛС за заличаване от удостоверението / UAS to be deleted from LUC</b>
------------	--

№	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

Приложение/Appendix № 3 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС /  
Application for Light UAS operator certificate (LUC)

<b>ПОПЪЛВА СЕ ОТ ГД ГВА / BG CAA USE ONLY</b>	<b>Удостоверение № (ако има) / LUC No (if applicable)</b>
№ / Reference No	<b>BG.UAS.LUC.____</b>
Дата / Date	

Данни за БЛС/UAS data			
<b>Производител/ Manufacturer</b>		<b>Модел/ Model</b>	
<b>Типов сертификат (ако се изисква) / Type certificate (if required)</b>			
<b>Сериен номер или регистрационен номер на БВС, (ако е приложимо)/Serial number or UA registration mark (if applicable)</b>			
<b>Свидетелство за летателна годност (ако се изисква) / Certificate of airworthiness (CofA) (if required)</b>			
<b>Удостоверение за съответствие с нормите на авиационен шум / Noise certificate (if required)</b>			
<b>Конфигурация/ Configuration:</b>	<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		
<b>Макс излетна маса/MTOM</b>		<b>Макс скорост/ Maximum airspeed</b>	<b>Макс размери/Maximum characteristic dimensions</b>
<b>Колесник LANDING GEAR</b>	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Не yes   no		
<b>Тип Type</b>	<input type="checkbox"/> Фиксиран <input type="checkbox"/> Прибераем <input type="checkbox"/> Друго Fixed   Retractable   Other		
<b>Характеристики Characteristics</b>	<input type="checkbox"/> Колела <input type="checkbox"/> Ски <input type="checkbox"/> Крака <input type="checkbox"/> Друго Wheels   Skids   Legs   Other		
<b>ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗА РАЗПОЗНАВАНЕ / CONSPICUITY CHARACTERISTICS (2)</b>			
<b>Боя / Paint (1):</b>			
<b>Светлини / Lights (2)</b>	<input type="checkbox"/> Да/yes <input type="checkbox"/> Не/no		<b>Яркост / Intensity:</b>
<b>Светлини за видимост на БВС / Aircraft visibility lights:</b>			
<b>Светлини за управление (режим на полет или индикатори за предупреждение и др.) / Control lights (flight mode or alert indicators, etc.):</b>			
<b>ЗАДВИЖВАНЕ / PROPULSION (3)</b>			
<input type="checkbox"/> Електрическо <input type="checkbox"/> ДВГ <input type="checkbox"/> Хибрид <input type="checkbox"/> Друго Electrical   Combustion   Hybrid   Other			
<b>Описание / Description:</b>			
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.).			
<b>СИСТЕМИ / SYSTEMS</b>			
<input type="checkbox"/> Витла <input type="checkbox"/> Турбини <input type="checkbox"/> Друго Propellers   Turbines   Other			

<b>Описание / Description:</b>	
<b>Система за управление и / или позициониране / Control and/or positioning system (4)</b>	
<b>КОНТРОЛЕР ЗА УПРАВЛЕНИЕ / FLIGHT CONTROLLER (5)</b>	
<b>Производител / Manufacturer:</b>	<b>Модел / Model:</b>
<b>Описание / Description:</b>	
<b>СИСТЕМА ЗА ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПОЛЕТА / FLIGHT TERMINATION SYSTEM (6)</b>	
<b>Описание / Description:</b>	
<b>ПОЛЕТНИ РЕЖИМИ / FLIGHT MODES (7)</b>	
<b>Описание / Description:</b>	
<b>ПУЛТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ОТ ЗЕМЯТА / GROUND CONTROL STATION (8)</b>	
<b>Предавател / Radio emitter:</b>	
<b>Производител / Manufacturer:</b>	<b>Модел / Model:</b>
<b>Мобилно/компютърно приложение / Mobile/computer application:</b>	
<b>Производител / Manufacturer:</b>	<b>Модел / Model:</b>
<b>Друго / Other:</b>	
<b>Производител / Manufacturer:</b>	<b>Модел / Model:</b>
<b>ВРЪЗКА ЗА УПРАВЛЕНИЕ / CONTROL COMMUNICATION LINK</b>	
<b>Описание (честота) / Description (frequency):</b>	
<b>ВРЪЗКА ЗА ПРЕДАВАНЕ НА ТЕЛЕМЕТРИЯ / TELEMETRY COMMUNICATION LINK</b>	<input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
<b>Описание (честота) / Description (frequency):</b>	
<b>ВРЪЗКА ЗА ПРЕДАВАНЕ НА ВИДЕО (FPV) / VIDEO SYSTEM COMMUNICATION LINK (FPV)</b>	<input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
<b>Описание (честота) / Description (frequency):</b>	
<b>ВРЪЗКА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ТОВАРА / PAYLOAD COMMUNICATION LINK</b>	<input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
<b>Описание (честота) / Description (frequency):</b>	
<b>ПОЛЕЗЕН ТОВАР PAYLOAD (9)</b>	<input type="checkbox"/> Да/ yes <input type="checkbox"/> Не/ no
<b>ВИД / TYPE</b>	
<input type="checkbox"/> Фиксиран <input type="checkbox"/> Взаимозаменяем Fixed                      Interchangeable	
<b>Описание / Description:</b>	
<b>ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ / OPERATION LIMITS (10)</b>	
<b>Максимална височина / Maximum operating height:</b>	
<b>Максимална скорост / Max airspeed:</b>	
<b>Метеорологични условия / Weather conditions:</b>	
<b>СИСТЕМИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ/ БЕЗОПАСНИ МРЕЖИ И ОРИЕНТИРАНЕ / SAFETY SYSTEMS/SAFETY NETS AND AWARENESS (11)</b>	
<b>ОТКРИВАМ И ИЗБЯГВАМ /DETECT AND AVOID    <input type="checkbox"/> Да/ yes    <input type="checkbox"/> Не/ no</b>	
<b>Описание / Description:</b>	
<b>ГЕОПРОСТРАНСТВЕНО ОРИЕНТИРАНЕ / GEO-FENCING OR GEO-CAGING    <input type="checkbox"/> Да/ yes    <input type="checkbox"/> Не/ no</b>	
<b>Описание / Description:</b>	

**ТРАНСПОНДЕР / TRANSPONDER**  Да/ yes  Не/ no

**Описание / Description:**

**СИСТЕМИ ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ ЕНЕРГИЯТА ОТ УДАР / SYSTEMS FOR LIMITING IMPACT ENERGY**

Да/ yes  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 № 4 към Заявление за издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС

### 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 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
	<b>Член 3</b>	<b>Специфична категория експлоатация на БЛС</b>			
95.	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.;			

	<b>Член 5</b>	<b>Специфична категория експлоатация на БЛС</b>			
96.	Чл. 5 (1)	Операторът на БЛС е длъжен да получи разрешение за експлоатация съгласно чл. 12.			
97.	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.			
	<b>Член 7</b>	<b>Правила и процедури за експлоатация на БЛС</b>			
98.	Чл. 7 (2)	Експлоатацията на БЛС в специфична категория отговаря на експлоатационните ограничения, посочени в разрешението за експлоатация, предвидено в чл. 12.			
99.	Чл. 7 (2)	Експлоатацията на БЛС в специфична категория е предмет на приложимите оперативни изисквания, установени в Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012			
	<b>Член 8</b>	<b>Правила и процедури за правоспособността на дистанционно управляващите пилоти</b>			
100		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.			
	<b>Член 9</b>	<b>Минимална възраст на дистанционно управляващите пилоти</b>			
101	Чл. 9 (1)	Минималната възраст на дистанционно управляващите пилоти, които експлоатират БЛС в специфична категория, е 16 години.			
	<b>Член 10</b>	<b>Правила и процедури за летателната годност на БЛС</b>			
102		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.			
	<b>Член 11</b>	<b>Правила за извършване на оценка на експлоатационния риск</b>			
103		1. В оценката на експлоатационния риск: а) се описват характеристиките на експлоатацията на БЛС; б) се предлагат адекватни цели по отношение на експлоатационната безопасност;			

		<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 определя 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> <p>i) VLOS или BVLOS;</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>ii) гъстота на населението на териториите, над които се прелита;</p> <p>iii) прелитане над места, на които се събират множество хора;</p> <p>iv) размерите на безпилотното въздухоплавателно средство;</p> <p>б) несмекчения експлоатационен риск във въздуха, като се взема предвид всичко изброено по-долу:</p> <p>i) точният обем на въздушното пространство, в което ще се осъществи експлоатацията, увеличен с обема на въздушното пространство, необходим за процедури при извънредни операции;</p> <p>ii) класът на въздушното пространство;</p> <p>iii) въздействието върху друго въздушно движение или управлението на въздушното движение („УВД“), и по-специално:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- височината на експлоатацията,</li> <li>- контролирано или неконтролирано въздушно пространство,</li> <li>- летищна или извънлетищна среда,</li> <li>- въздушно пространство над градска или извънградска среда,</li> <li>- отдалеченост от друг трафик.</li> </ul> <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> <p>а) мерки за ограничаване на хората на земята;</p> <p>б) стратегически експлоатационни ограничения на БЛС, по-специално:</p> <p>i) ограничаване на географския обхват на мястото, където се осъществява експлоатацията;</p> <p>ii) ограничаване на продължителността или насрочване на времевия слот, в който да се осъществи експлоатацията;</p> <p>в) стратегическо смекчаване на риска чрез общи правила за полети или обща структура и обслужване на въздушното пространство;</p> <p>г) способност за справяне с възможни неблагоприятни условия на експлоатация;</p> <p>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;</p> <p>е) нивото на компетентност и експертни знания на персонала, ангажиран с безопасността на полета;</p> <p>ж) рискът от човешка грешка при прилагането на експлоатационните процедури;</p> <p>з) проектните и работните характеристики на БЛС, и по-специално:</p> <p>i) наличието на средства за намаляване на рисковете от сблъсък;</p> <p>ii) наличието на системи, ограничавачи силата при сблъсък или чувливостта на безпилотното въздухоплавателно средство;</p> <p>iii) проектирането на БЛС според признати стандарти и с надеждно проектиране.</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.			
104	AMC1 Article 11	SORA (Виж образец на Концепция за опериране)			
105	AMC2 Article 11	PDRA			
106	Appendix A to AMC2 to Article 11	<p>The personnel in charge of duties essential to the UAS operation</p> <p>The following are provisions applicable to UAS operators in relation to ensuring the proficiency, competency and clear duty assignment to the personnel in charge of duties essential to the UAS operation. UAS operators may decide to expand these requirements as applicable to its operation.</p> <p>A.1 Training and qualifications for the personnel in charge of duties essential to the UAS operation</p> <p>A.1.1 The UAS operator should ensure that all the personnel in charge of duties essential to the UAS operation (i.e. any people involved in the operation) are provided with competency-based theoretical and practical training specific to their duties that consists of the following elements:</p> <p>A.1.1.2 The basic competencies from the competency framework that are necessary for staff to be adequate for the operation, to ensure safe flight, are as follows:</p> <p>A.1.1.2.1 the UAS regulation,</p> <p>A.1.1.2.2 UAS airspace operating principles,</p> <p>A.1.1.2.3 airmanship and aviation safety,</p> <p>A.1.1.2.4 human performance limitations,</p> <p>A.1.1.2.5 meteorology,</p> <p>A.1.1.2.6 navigation/charts,</p> <p>A.1.1.2.7 UA knowledge,</p> <p>A.1.1.2.8 operating procedures,</p> <p>A.1.1.2.9 assignment of tasks to the crew,</p> <p>A.1.1.2.10 establishment of step-by-step communications,</p> <p>A.1.1.2.11 coordination and handover.</p> <p>A.1.1.3 Familiarisation with the 'specific' category of operations</p> <p>A.1.1.3.1 The training programme should be documented (at least the training syllabus should be available).</p> <p>A.1.1.3.2 Evidence of training should be presented for inspection upon request from the competent authority or authorised representative.</p>			

		<p>A.2. VOs</p> <p>A.2.1 The VO's main responsibilities should be to:</p> <p>A.2.1.1 perform unaided visual scanning of the airspace where the UA is operating for any potential hazard in the air;</p> <p>A.2.1.2 maintain awareness of the position of the UA through direct visual observation or through assistance provided by an electronic means; and</p> <p>A.2.1.3 alert the remote pilot if a hazard is detected and assist in avoiding or minimising the potential negative effects.</p> <p>A.3 Remote pilot</p> <p>A.3.1 The remote pilot has the authority to cancel or delay any or all flight operations under the following conditions:</p> <p>A.3.1.1 the safety of persons is threatened; or</p> <p>A.3.1.2 property on the ground is threatened; or</p> <p>A.3.1.3 other airspace users are in jeopardy; or</p> <p>A.3.1.4 there is a violation of the terms of this authorisation.</p> <p>A.3.2 If VOs are used, then the remote pilot should ensure that the necessary VOs are available and correctly placed, and that the communications with them can be adequately performed.</p> <p>A.3.3 The remote pilot should ensure that the UA remains clear of clouds, and that the ability of the remote pilot, or one of the VOs, to perform unaided visual scanning of the airspace where the unmanned aircraft is operating for any potential collision hazard is not hampered by clouds.</p> <p>A.4. Multi-crew cooperation (MCC)</p> <p>A.4.1 In applications where MCC might be required, the UAS operator should:</p> <p>A.4.1.1 include procedures to ensure coordination between the remote crew members with robust and effective communication channels. Those procedures should cover as a minimum:</p> <p>A.4.1.1.1 the assignment of tasks to the remote crew members; and</p> <p>A.4.1.1.2 the establishment of step-by-step communication; and</p> <p>A.4.1.2 ensure that the training of the remote crew covers MCC.</p> <p>A.5. The remote crew is fit to operate</p> <p>A.5.1 The UAS operator should have a policy defining how the remote crew can declare themselves fit to operate before conducting any operation.</p> <p>A.5.2 The remote crew shall declare that they are fit to operate before conducting any operation based on the policy defined by the UAS operator.</p> <p>A.6. Maintenance staff</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>A.6.1 Any staff member authorised by the UAS operator to perform maintenance activities should have been duly trained regarding the documented maintenance procedures.</p> <p>A.6.2 Evidence of training should be presented for inspection upon request from the competent authority or authorised representative.</p> <p>A.6.3 The UAS operator may declare that the maintenance team has received training regarding the documented maintenance procedures; however, evidence of this training shall be made available upon request from the competent authority or authorised representative.</p>			
	<b>Член 14</b>	<b>Регистрация на оператори на БЛС и сертифицирани БЛС</b>			
107	Чл. 14 (5)	Операторите на БЛС се регистрират.			
108	Чл. 14 (6)	Оператор на БЛС не може да бъде регистриран в повече от една държава членка едновременно.			
109	Чл. 14 (6)	Държавата членка издава уникален цифров регистрационен номер за операторите на БЛС, който дава възможност за индивидуалното им идентифициране.			
110	Чл. 14 (8)	Операторите на БЛС поставят своя регистрационен знак върху всяко безпилотно въздухоплавателно средство.			
111	AMC1 Article 14(8)	<p>DISPLAY OF REGISTRATION INFORMATION</p> <p>(a) If the UAS operator owns the UAS, it should display on the UA the registration number received at the end of the registration process in a way that this information is readable at least when the UA is on the ground without the need for any devices other than eyeglasses or corrective lenses.</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> <p>(d) If a UAS operator uses a UAS owned by a third party, the UAS operator that operates the UAS should:</p> <p>(1) register itself;</p> <p>(2) display its registration number on the UA; and</p> <p>(3) upload the registration number into the e-identification system, if the UA is equipped with one.</p>			
	<b>Член 19</b>	<b>Информация относно безопасността</b>			
112	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.			
113	GM1 Article 19(2)	OCCURRENCE REPORT			

		According 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.			
	<b>UAS. LUC.010</b>	<b>Общи изисквания за LUC</b>			
114	UAS.LUC.010(1)	Всяко юридическо лице има право да подаде заявление за LUC съгласно настоящата част.			
115	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:			
116	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;			
117	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;			
118	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.			
119	AMC1 UAS.LUC.010(2)	APPLICATION FOR AN LUC The 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.			
120	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.			
121	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.			
	<b>UAS.LUC.020</b>	<b>Отговорности на притежателя на LUC</b>			
122	UAS.LUC.020(1)	Притежателят на LUC: 1) спазва изискванията от точки UAS.SPEC.050 и UAS.SPEC.060;			
123	UAS.LUC.020(2)	2) спазва обхвата и правата, определени в условията на одобрението;			
124	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.			
125	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;			
126	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;			
127	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.			
128	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.			
	<b>UAS.SPEC.050</b>	<b>Отговорности на оператора на БЛС</b>			
129	UAS.SPEC.050(1)	Операторът на БЛС спазва всички изброени по-долу условия:			
130	UAS.SPEC.050(1)(a)	въвежда процедури и ограничения, адаптирани според типа на планираната експлоатация и свързания риск, включително:			
131	UAS.SPEC.050(1)(a)(i)	експлоатационни процедури за гарантиране на безопасността на експлоатацията;			
132	UAS.SPEC.050(1)(a)(ii)	процедури за гарантиране, че при планираната експлоатация се спазват изискванията за сигурност, приложими към зоната на експлоатация;			
133	UAS.SPEC.050(1)(a)(iii)	мерки за защита от актове на незаконна намеса и неразрешен достъп;			
134	UAS.SPEC.050(1)(a)(iv)	процедури за гарантиране, че при всички видове експлоатация се спазва Регламент (ЕС) 2016/679 (GDPR)			
135	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.			
136	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			
137	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.			
138	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.			
139	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);			
140	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.			
141	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;			
142	UAS.SPEC.050(1)(d)	гарантира, че преди да започнат експлоатацията дистанционно управляващите пилоти отговарят на всички изброени по-долу условия:			
143	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			
144	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;			
145	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;			

146	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);			
147	UAS.SPEC.050(1)(d)(vi)	vi) получили са актуализирана информация за планираната експлоатация относно географските зони, определени в съответствие с член 15;			
148	GM1 UAS.SPEC.050(1)(d)	<p>Theoretical knowledge subjects for remote pilot training for the ‘specific’ category</p> <p>(a) The ‘specific’ category may cover a wide range of UAS operations with different levels of risk. The UAS operator is therefore required to identify the competency required for the remote pilot and all the personnel in charge of duties essential to the UAS operation, according to the outcome of the risk assessment.</p> <p>(b) When the UAS operation is conducted according to a STS listed in Appendix 1 to the UAS Regulation, the UAS operator must ensure that the remote pilot has the competency defined in the STS. In all other cases, the UAS operator may propose to the NAA, as part of the application, a theoretical knowledge training course for the remote pilot based on the elements listed in AMC1 UAS.OPEN.020(4)(b) and in UAS.OPEN.030(2), complemented by the following subjects:</p> <p>(1) air safety;</p> <p>(2) aviation regulations;</p> <p>(3) navigation;</p> <p>(4) human performance limitations;</p> <p>(5) operational procedures;</p> <p>(6) UAS general knowledge;</p> <p>(7) meteorology;</p> <p>(8) emergency response plan (ERP) — the UAS operator should provide competency-based theoretical and practical training covering the ERP that includes the related proficiency requirements and recurrent training.</p> <p>(c) The UAS operator may define additional aspects from the subjects mentioned in point (b) based on the UAS operations intended to be conducted:</p> <p>(1) operational procedures;</p> <p>(2) UAS general knowledge — the means supporting BVLOS operations;</p>			
149	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:			
150	UAS.SPEC.050(1)(e)(i)	i) преминал е обучението на работното място, разработено от оператора;			
151	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);			
152	AMC1 UAS.SPEC.050(1)(e)(ii)	<p>Information about the uas operator’s manual</p> <p>The UAS operator should ensure that the personnel in charge of duties essential to the UAS operation apply the procedures contained in the operator’s manual.</p>			

153	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;			
154	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;			
155	UAS.SPEC.050(1)(g)	ж) съхранява и поддържа актуален регистър за:			
156	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;			
157	UAS.SPEC.050(1)(g)(i)(ii)	ii) дейностите по техническо обслужване на БЛС за период от най-малко 3 години;			
158	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;			
159	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);</p> <p>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</p>			

		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.			
160	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;			
161	UAS.SPEC.050(1)(j)	и) поддържа БЛС в подходящо състояние за безопасна експлоатация, като:			
162	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			
163	UAS.SPEC.050(1)(j)(ii)	ii) спазва точка UAS.SPEC.100, ако се изисква;			
164	UAS.SPEC.050(1)(j)(iii)	iii) използва безпилотно въздухоплатателно 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.			
165	UAS.SPEC.050(1)(k)	й) създава и поддържа актуален списък на определените дистанционно управляващи пилоти за всеки полет;			
166	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			
167	UAS.SPEC.050(1)(m)	л) гарантира, че всяко безпилотно въздухоплатателно средство е оборудвано с:			
168	UAS.SPEC.050(1)(m)(i)	i) поне една зелена мигаща светлина, за да бъде видимо през нощта; и			
169	UAS.SPEC.050(1)(m)(ii)	ii) активна и актуализирана система за идентификация от разстояние.			
	<b>UAS.SPEC.060</b>	<b>Отговорности на дистанционно управляващия пилот</b>			
170	UAS.SPEC.060(1)	Дистанционно управляващият пилот:			
171	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;			
172	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;			
173	UAS.SPEC.060(1)(c)	в) е запознат с инструкциите, дадени от производителя на БЛС			
174	UAS.SPEC.060(2)	Преди започване на експлоатацията на БЛС дистанционно управляващият пилот спазва всички изброени по-долу условия:			
175	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;			
176	UAS.SPEC.060(2)(b)	б) гарантира, че експлоатационната среда е съвместима с разрешените ограничения и условия;			

177	AMC1 UAS.SPEC.060(2)(b)	<p>Operating environment</p> <p>(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.</p> <p>(b) Familiarisation with the environment and obstacles should be conducted through a survey of the area where the operation is intended to be performed.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>			
178	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;			
179	AMC1 UAS.SPEC.060(2)(c)	<p>The UAS is in a safe condition to complete the intended flight</p> <p>The remote pilot, or the operator in the case of an autonomous operation, should:</p> <p>(a) update the UAS with data for the geo-awareness function if one is available on the UA;</p> <p>(b) ensure that the UAS is fit to fly and complies with the instructions and limitations provided by the manufacturer;</p> <p>(c) ensure that any payload carried is properly secured and installed, respecting the limits for the mass and CG of the UA;</p> <p>(d) ensure that the UA has enough propulsion energy for the intended operation based on:</p> <p>(i) the planned operation; and</p> <p>(ii) the need for extra energy in case of unpredictable events; and</p> <p>(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.</p>			
180	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.			
181	UAS.SPEC.060(3)	3) По време на полета дистанционно управляващият пилот:			
182	UAS.SPEC.060(3)(a)	а) спазва разрешените ограничения и условия;			
183	UAS.SPEC.060(3)(b)	б) избягва всякакъв риск от сблъсък с пилотирані въздухоплавателни средства и			

		прекъсва полета, ако продължаването му може да носи риск за други въздухоплавателни средства, хора, животни, околната среда или имущество;			
184	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;			
185	UAS.SPEC.060(3)(d)	г) спазва процедурите на оператора;			
186	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.			
	<b>UAS.LUC.030</b>	<b>Система за управление на безопасността</b>			
187	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.			
188	GMI 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.			
189	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;			
190	UAS.LUC.030(2)(b)	б) определя ясни правила за отговорност и отчетност в цялата организация;			
191	UAS.LUC.030(2)(c)	в) въвежда и поддържа политика на безопасност и съответните свързани цели по отношение на безопасността;			
192	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			

		<p>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>			
193	GM1 UAS.LUC.030(2)(c)	<p><b>SAFETY POLICY</b></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 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>			
194	UAS.LUC.030(2)(d)	<p>г) назначава ключов персонал по въпросите на безопасността за изпълнение на политиката по отношение на безопасността;</p>			
195	AMC1 UAS.LUC.030(2)	<p><b>Personnel Requirements - General</b></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> <p>(1) facilitate hazard identification, risk analysis, and risk management;</p> <p>(2) monitor the implementation of risk mitigation measures;</p> <p>(3) provide periodic reports on safety performance;</p> <p>(4) ensure maintenance of the safety management documentation;</p>			

		<p>(5) ensure that there is safety management training available and that it meets acceptable standards;</p> <p>(6) provide all the personnel involved with advice on safety matters; and</p> <p>(7) ensure the initiation and follow-up of internal occurrence investigations.</p> <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>			
196	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>			
197	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>			

198	GM3 UAS.LUC.030(2)(d)	Key safety personnel The UAS operator should appoint personnel to manage key fields of activity such as operations, maintenance, training, etc.			
199	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;			
200	UAS.LUC.030(2)(f)	е) насърчава безопасността в организацията чрез: i) обучение и образование; ii) комуникация;			
201	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			
202	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.			
203	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.			

204	AMC1 UAS.LUC.030(2)(g)(iii)	<p><b>COMMUNICATION ON SAFETY</b></p> <p>(a) The organisation should establish communication about safety matters that:</p> <p>(1) ensures that all personnel are aware of the safety management activities as appropriate for their safety responsibilities;</p> <p>(2) conveys safety-critical information, especially information related to assessed risks and analysed hazards;</p> <p>(3) explains why particular actions are taken; and</p> <p>(4) explains why safety procedures are introduced or changed.</p> <p>(b) Regular meetings with personnel, where information, actions, and procedures are discussed, may be used to communicate safety matters.</p>			
205	GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(iv)	<p><b>TRAINING AND SAFETY PROMOTION</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>			
206	AMC1 UAS.LUC.030(2)(g)(v)	<p><b>COMPLIANCE MONITORING</b></p> <p>(a) The accountable manager should designate a manager to monitor the compliance of the 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)(c).</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</p>			

		<p>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>			
207	GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(v)	<p><b>COMPLIANCE MONITORING</b></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. 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.</p>			
208	AMC1 UAS.LUC.030(2)(g)(vi)	<p><b>SAFETY RISK MANAGEMENT</b></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</p>			

		<p>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. The ERP should:</p> <p>(1) contain the action to be taken by the UAS operator or 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>			
209	GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(vi)	<p><b>SAFETY RISK MANAGEMENT</b></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 process. Human factors risk management should allow the organisation to determine where it is vulnerable to human performance limitations.</p>			
210	GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(vii)	<p><b>MANAGEMENT OF CHANGE</b></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</p>			

		<p>management processes. Some examples of change include, but are not limited to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) changes to the organisational structure;</li> <li>(b) a new type of UAS being employed;</li> <li>(c) additional UASs of the same or similar type being acquired;</li> <li>(d) significant changes in personnel (affecting key personnel and/or large numbers of personnel, high turn-over);</li> <li>(e) new or amended regulations;</li> <li>(f) changes in financial status;</li> <li>(g) new location(s), equipment, and/or operational procedures; and</li> <li>(h) new subcontractors.</li> </ul> <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 '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> <ul style="list-style-type: none"> <li>(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;</li> <li>(b) identification of changes likely to occur in business which would have a noticeable impact on: <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) resources — material and human;</li> <li>(2) management guidance — processes, procedures, training; and</li> <li>(3) management control;</li> </ul> </li> <li>(c) safety case/risk assessments that are focused on aviation safety; and</li> <li>(d) involvement of key stakeholders in the change management process as appropriate.</li> </ul> <p>During the change management process, previous risk assessments and existing hazards are reviewed for possible effects.</p>			
211	GM1 UAS.LUC.030(2)(g)(viii)	<p><b>SAFETY RISK MANAGEMENT — INTERFACES BETWEEN ORGANISATIONS</b></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</p>			

		<p>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 actions, changes to the arrangement, as well as any other significant issues, should be ensured.</p>			
212	AMC1 UAS.LUC.030(2)(g)(ix)	<p><b>USE OF SUBCONTRACTORS</b></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>			
213	UAS.LUC.030(2)(h)	<p>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;</p>			
214	UAS.LUC.030(2)(i)	<p>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.</p>			
215	UAS.LUC.030(3)	<p>з) 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</p>			

		безопасността, която се изисква по силата на който и да е от тези допълнителни сертификати.			
	<b>UAS.LUC.040</b>	<b>Ръководство относно LUC</b>			
216	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.			
217	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.			
218	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.			
219	AMC1 UAS.LUC.040(3)	PROCEDURES FOR SUBCONTRACTORS 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 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.			
220	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.			
221	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.			
222	AMC2 UAS.LUC.040	GENERAL The LUC manual may contain references to the OM, where an OM is compiled in accordance with GM1 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)			

		<p>2.2. Organisational structure (include the organogram and brief description thereof)</p> <p>2.3. Duties and responsibilities of the accountable manager and key management personnel; (in addition, clearly identify the person who authorises operations)</p> <p>2.4. Safety management system (provide a description of the safety management system, including the lines of responsibilities with regard to safety matters)</p> <p>2.5. Operational control system (provide a description of the procedures and responsibilities necessary to exercise operational control with respect to flight safety)</p> <p>2.6. Compliance monitoring (provide a description of the compliance monitoring function)</p> <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>			
	<b>UAS.LUC.050</b>	<b>Условия на одобрението на притежателя на LUC</b>			
223	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.			
224	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.			
	<b>UAS.LUC.060</b>	<b>Права на притежателя на LUC</b>			
225		Когато е удовлетворен от предоставената документация, компетентният орган:			

		<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>			
226	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;</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>			
227	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>			
	<b>UAS.LUC.070</b>	<b>Промени в системата за управление на LUC</b>			
228		<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>			
229	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>			
	<b>UAS.LUC.075</b>	<b>Прехвърляне на LUC</b>			
230		<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>			

<b>UAS. LUC.080</b>		<b>Срок и валидност на LUC</b>			
231	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.			
232	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.			
<b>UAS. LUC.090</b>		<b>Достъп</b>			
233		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.			

За и от името на Оператора на БЛС

Име (отговорен ръководител):

Подпис:

Дата:

Проверено от ГД"ГВА"

Име (инспектор):

Подпис:

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](mailto: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 категорията

	<b>Заявление за трансгранична операция на БЛС в специфична категорията</b> <b>Application for a cross-border UAS operation in the 'specific' category</b>	
---	--	---

<p><b>Data protection:</b> 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 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft.</p> <p>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 their competent authority.</p> <p>The applicant has the right to file a complaint regarding the processing of their personal data at any time to the national data protection supervisor authority.</p>		
<b>1. UAS operator and approval data</b>		
<input type="checkbox"/> New application	<input type="checkbox"/> Amendment to confirmation of acceptability NNN-CBO-xxxxx/yyy	
<b>1. UAS operator and approval data</b>		
<b>1.1 UAS operator registration number</b>		
<b>1.2 UAS operator name</b>		
<b>1.3 Operational point of contact</b> Name Telephone Email		
<b>1.4 Type of approval</b>	<b>1.4.1 Operational authorisation / LUC number, issued by the MS of registration</b>	<b>1.4.2 Expiration date</b>
<input type="checkbox"/> Operational authorisation <input type="checkbox"/> LUC		
<b>2. Locations</b>		
<b>2.1 Intended location(s) for the operation</b>		
<b>2.2 Classification of the airspace where the operation is intended to be conducted</b>	<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	
<b>2.3 Expected date of start of the operation</b>		<b>2.4 Expected end date</b>

<b>2.5. Applicable local conditions</b>	
<b>3. Update of the application of the mitigation means and local conditions</b>	
<b>3.1 Updated 'Location of UAS operation' chapter of the operations manual (OM), if applicable</b>	
<b>3.2 Compliance evidence for updated mitigation measures and local conditions</b>	
<b>4. Remarks</b>	
<b>5. Declaration of compliance</b>	
<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"> <li><i>— any national rules related to privacy, data protection, liability, insurance, security, and environmental protection;</i></li> <li><i>— the applicable requirements of Regulation (EU) 2019/947; and</i></li> </ul> <p style="padding-left: 40px;"><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> <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>	
<b>Date:</b>	<b>Signature:</b>

### **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 The 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 data 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 MS of registration. The referenced document should be attached to the application.
  - 1.4.2 Expiration 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 intends to conduct the UAS operation. The location(s) should be expressed in the same way as in the operational authorisation (e.g. generic or specific, as defined by the geographical coordinates).
- 2.2 Select one of the seven options.
- 2.3 Date on which the UAS operator expects to start the operation.
- 2.4 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'.
- 2.5 List the local conditions applicable to the location(s) defined in point 2.1 (e.g. special frequency to be avoided, national insurance regulation, etc.).
- 3.1 Indicate either the identification and revision number of the OM or the document with an extract of the OM including the chapter describing the operational procedures and the relevant information, amended by the UAS operator, to comply with the local conditions and after the application of the mitigation measures in the intended location(s). This document should be attached to the application.
- 3.2 Indicate the compliance evidence file identification and revision number. This document should be attached to the application.
- 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



Потвърждение за приемливост на трансгранична операция с БЛС в специфична категория  
*Confirmation of acceptability of a cross-border UAS operation in the 'specific' category*



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 Expiration date
<input type="checkbox"/> Operational authorisation <input type="checkbox"/> LUC		
2. Locations		
Location(s) for the operation		
3. Remarks		
4. Confirmation of acceptability		
4.1 Confirmation number		
4.2 Expiration date		
4.3 Updated 'Location of UAS operation' chapter of the operations manual, if applicable		

<b>4.4 Compliance evidence for updated mitigations and local conditions</b>	
<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. 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>	
<i>Date:</i>	<i>Signature and stamp:</i>

Instructions for filling in the form for the ‘Confirmation of acceptability of a cross-border UAS operation in the “specific” category’.

- 1.1 The 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 data 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 MS of registration.
  - 1.4.2 Expiration date of the document listed in 1.4.2. If the validity is unlimited, indicate ‘Unlimited’.
2. Location(s) in the MS of operation where the UAS operator is authorised to operate. The location(s) should be expressed in the same way as in the operational authorisation (e.g. generic or specific, as defined by the geographical coordinates).
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 5 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 as long as the UAS operator complies with the relevant requirements 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 provides the revised operations manual (OM), indicate its identification and revision number, otherwise the identification and revision number of the chapter with the updated locations, if only this is provided to the competent authority.
  - 4.4 Indicate the compliance evidence file identification and revision number.

*Note 1:* In case of LUC, point 2 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.

*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](mailto: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**

<b>ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ИЗВЪРШВАНЕ НА ПОЛЕТИ С БЛС В ЗАБРАНЕНИ/ОГРАНИЧЕНИ ЗОНИ ИЛИ ЗА РЕЗЕРВИРАНЕ НА ВЪЗДУШНО ПРОСТРАНСТВО ЗА ОПЕРАЦИИ С БЛС</b> <i>Application for conducting flights with UAS in forbidden/restricted zones or reservation of airspace for UAS operations</i>	
<b>Отдел ВПТС</b> <b>Главна Дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“</b> <b>тел.: +359 (2) 937 1007; имейл: <a href="mailto:uas@caa.bg">uas@caa.bg</a></b>	<i>Airspace &amp; SAR Department</i> <i>Civil Aviation Administration Directorate General</i> <i>tel.: +359 (2) 937 1007;</i> <i>e-mail: <a href="mailto:uas@caa.bg">uas@caa.bg</a></i>
<b>1</b>	<b>Моля, да бъде разрешено / I kindly request to:</b> <input type="checkbox"/> извършване на полети с безпилотна 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 of airspace to conduct flights with UAS</i>
<b>2</b>	<b>Цел/описание на дейността</b> <i>Purpose/description of the UAS operation</i>
2.1	<b>Кратко описание на дейността</b> <i>Short description of the UAS operation</i>
2.2	<b>Категория експлоатация на БЛС</b> <i>Category of UAS operation</i>
<b>3</b>	<b>Район за провеждане на полети с БЛС</b> <i>The area of UAS operation</i>
3.1	<b>Кръг/ове с радиус в метри и център на кръга с координати в WGS-84</b> <i>(A) circle(s) with radius in meters and center with coordinates in WGS 84</i> <i>[m, DD°MM'SS"N DDD°MM'SS"E]</i>
3.2	<b>Полигон/и с координати в WGS-84</b> <i>(A) Polygon(s) with coordinates in WGS 84</i> <i>[DD°MM'SS"N DDD°MM'SS"E; DD°MM'SS"N DDD°MM'SS"E; DD°MM'SS"N DDD°MM'SS"E; ..... ]</i>
<b>4</b>	<b>Височина на полетите</b> <i>Height of UAS operation</i>
4.1	<b>Максимална височина на полета (над земята)</b> <i>Max height (above the ground level)</i>
<b>5</b>	<b>Период на провеждане на полети с БЛС</b> <i>Time of UAS operation</i>
5.1	<b>Дата/и на полетите</b> <i>Date(s) of flight</i>
5.2	<b>Начало на полетите в местно време или в UTC</b> <i>Start of flights in local time or UTC</i>
5.3	<b>Край на полетите в местно време или в UTC</b> <i>End of flights in local time or UTC</i>
<b>6</b>	<b>Данни за БЛС</b> <i>UAS Data</i>
6.1	<b>Производител, модел, тегло</b> <i>Manufacturer, model, MTOM</i>
<b>7</b>	<b>Данни за дистанционно управляващ пилот/и</b> <i>Details of the remote pilot(s)</i>

7.1	<b>Име и фамилия</b> <i>Name and surname</i>	
7.2	<b>Идентификационен номер</b> <i>Identification number</i>	
7.3	<b>Имейл и телефон</b> <i>E-mail and telephone</i>	
<b>8</b>	<b>Данни за оператора на БЛС</b> <i>Details of UAS operator</i>	
8.1	<b>Наименование на юридическото лице или трите имена на физическото лице</b> <i>Name of the legal person or the full name of the natural person</i>	
8.2	<b>Регистрационен номер на оператор на БЛС</b> <i>UAS operator registration number</i>	
8.3	<b>Лице за контакт</b> <i>Operational point of contact</i> <b>Име</b> <i>Name</i> <b>Телефон</b> <i>Telephone</i> <b>Имейл</b> <i>Email</i>	
<b>Настоящото заявление не представлява заявление за разрешение за експлоатация с БЛС, когато се изисква такова</b> <i>This application is not an application for operational authorization, when such is required.</i>		
<b>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.</b> <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>		
<b>Дата</b> <i>Data</i>		<b>Подпис</b> <i>Signature</i>

## **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 (OM) v01 (образец);
- Допълнение № 3 План за аварийно реагиране (ERP) v01 (образец);
- Допълнение № 4 Извършване на оценка на експлоатационния риск (SORA) за операции с БЛС в специфична категория v01 (образец).