

Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ

**► V**                    **РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/947 НА КОМИСИЯТА**  
от 24 май 2019 година  
относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства  
(текст от значение за ЕИП)  
(ОВ L 152, 11.6.2019 г., стр. 45)

Изменен със:

Официален вестник

№    страница    дата

► **M1**    Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/639 на Комисията от L 150    1    13.5.2020 г.  
12 май 2020 година

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/947 НА КОМИСИЯТА**

от 24 май 2019 година

**относно правилата и процедурите за експлоатация на беспилотни въздухоплавателни средства**

(текст от значение за ЕИП)

*Член 1***Предмет**

С настоящия регламент се установяват подробни разпоредби за експлоатацията на беспилотни въздухоплавателни системи, както и за персонала, включително дистанционно управляващите пилоти и организациите, участващи в тази експлоатация.

*Член 2***Определения**

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията от Регламент (ЕС) 2018/1139.

Прилагат се също така следните определения:

- 1) „беспилотна летателна система („БЛС,)“ означава беспилотно въздухоплавателно средство и оборудването за неговото дистанционно управление;
- 2) „оператор на беспилотна летателна система („оператор на БЛС,)“ означава всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или възнамерява да експлоатира една или повече БЛС;
- 3) „места, на които се събират множество хора“ означава места, на които се събира такъв брой хора, че тяхното отдалечаване от мястото да е невъзможно;
- 4) „географска зона на БЛС“ означава част от въздушното пространство, предвидена от компетентния орган, която улеснява, ограничава или изключва експлоатация на БЛС, за да се разрешат проблемите с рискове, свързани с безопасността, неприкосновеността на личния живот, защитата на личните данни, сигурността или опазването на околната среда, произтичащи от експлоатацията на БЛС;
- 5) „стабилност“ означава характеристиката на мерките за смекчаване на риска, която е резултат от съчетаване на повишаването на безопасността, осигурено от мерките за смекчаване на риска, и нивото на увереност и устойчивост от постигнатото повишаване на безопасността;
- 6) „основен сценарий“ означава тип експлоатация на БЛС в „специфичната“ категория, определена в допълнение 1 към приложението, за която е определен точен списък от мерки за смекчаване на риска по такъв начин, че компетентният орган да одобри декларациите, с които операторите декларират, че ще прилагат мерките за смекчаване на риска, когато извършват този тип експлоатация;
- 7) „експлоатация в обсега на видимост („VLOS,)“ означава тип експлоатация на БЛС, при която дистанционно управляващият пилот може да поддържа постоянен визуален контакт без помощни средства с беспилотното въздухоплавателно средство, което му позволява да контролира траекторията на полета на беспилотното въздухоплавателно средство по отношение на други въздухоплавателни средства, хора и препятствия с цел избягване на сблъсъци;

**▼ B**

- 8) „експлоатация извън обсега на видимост (“BVLOS,”)“ означава тип експлоатация на БЛС, която не е в обсега на видимост;
- 9) „свидетелство за оператор на лека БЛС (“LUC,”)“ означава свидетелство, издадено на оператор на БЛС от компетентен орган, посочен в част В от приложението;
- 10) „клуб или сдружение за модели на въздухоплавателни средства“ означава законно установена в държава членка организация с цел провеждане на полети с развлекателна цел, авиопредставления, спортни дейности или състезания с БЛС;
- 11) „опасни товари“ означава предмети или вещества, които могат да застрашат здравето, безопасността, имуществото или околната среда в случай на инцидент или произшествие, които са на борда на безпилотното въздухоплавателно средство като полезен товар и по-специално включват:
- а) експлозивни (опасност от масова експлозия, голяма опасност от взрив, малка опасност от взрив, голяма опасност от запалване, взривни добавки, изключително устойчиви експлозивни);
  - б) газове (запалим газ, незапалим газ, отровен газ, кислород, опасност при вдишване);
  - в) запалими течности (запалими течности, запалителна течност, гориво, бензин);
  - г) запалими твърди вещества (запалими твърди вещества, спонтанно възпламеними твърди вещества, опасни при намокряне);
  - д) окисляващи агенти и органични пероксиди;
  - е) токсични и заразни вещества (отрова, биологична опасност);
  - ж) радиоактивни вещества;
  - з) корозивни вещества;
- 12) „полезен товар“ означава прибор, механизъм, оборудване, част, апарат, допълнителен прибор или спомагателен прибор, включително комуникационно оборудване, което е инсталирано или прикрепено към въздухоплавателното средство и не се използва или не се предвижда да се използва при експлоатацията или управлението на въздухоплавателно средство в полет, и не е част от корпуса, двигателя или витлото;
- 13) „пряка идентификация от разстояние“ означава система, която осигурява локално предаване на информация относно експлоатирано безпилотно въздухоплавателно средство, включително неговата маркировка, така че тази информация да може да бъде получена без физически достъп до безпилотното въздухоплавателно средство;
- 14) „режим „следвай ме““ означава режим на експлоатация на БЛС, при който безпилотното въздухоплавателно средство постоянно следва дистанционно управляващия пилот в рамките на предварително определен радиус;

**▼ B**

- 15) „геопространствено ориентиране“ означава функция, с помощта на която въз основа на данните, предоставени от държавите членки, се установява потенциално нарушение на ограниченията на въздушното пространство, което се сигнализира на дистанционно управляващите пилоти, така че те да могат да предприемат незабавни и ефективни действия за предотвратяване на нарушението;
- 16) „частно сглобена БЛС“ означава БЛС, сглобена или произведена за собствена употреба от страна на лицето, сглобило БЛС, с изключение на БЛС, сглобени от набори от части, пуснати на пазара като комплект за самостоятелно сглобяване;
- 17) „автономна операция“ означава операция, по време на която безпилотно въздухоплавателно средство се експлоатира, без дистанционно управляващият пилот да може да се намесва;
- 18) „неучастващи лица“ означава лица, които не участват в експлоатацията на БЛС или които не познават инструкциите и предпазните мерки за безопасност, посочени от оператора на БЛС;
- 19) „предоставяне на пазара“ означава всяка доставка на продукт за дистрибуция, потребление или използване на пазара на Съюза в процеса на търговска дейност, срещу заплащане или безплатно;
- 20) „пускане на пазара“ означава предоставянето за пръв път на даден продукт на пазара на ЕС;
- 21) „контролирана наземна площ“ означава земната площ, където се експлоатират БЛС и на територията на която операторът на БЛС може да гарантира, че присъстват само участващи лица;
- 22) „максимална излетна маса („МТОМ“)“ означава максималната маса на безпилотните въздухоплавателни средства, при която те могат да се експлоатират, включително полезният товар и горивото, както е определена от производителя или от лицето, сглобило безпилотното въздухоплавателно средство;
- 23) „безпилотен планер“ означава безпилотно въздухоплавателно средство, което се поддържа в полет от динамичната реакция на въздуха върху неговите повърхности, които остават неподвижни при полета, чийто свободен полет не зависи от двигател. Той може да бъде оборудван с двигател, който да се използва в случай на извънредна ситуация;

**▼ M1**

- 24) „наблюдател на безпилотно въздухоплавателно средство“ означава лице, разположено до дистанционно управляващия пилот, което, наблюдавайки визуално и без помощни средства безпилотното въздухоплавателно средство, помага на дистанционно управляващия пилот да поддържа безпилотното въздухоплавателно средство в обсега на видимост и да провежда полета безопасно;
- 25) „наблюдател на въздушното пространство“ означава лице, което подпомага дистанционно управляващия пилот, като следи — визуално и без помощни средства — за потенциални опасности във въздушното пространство, в което се експлоатира безпилотното въздухоплавателно средство;

▼ **M1**

- 26) „пулт за управление (ПУ)“ означава оборудването или системата от оборудване за контрол на безпилотни въздухоплавателни средства от разстояние съгласно определението в член 3, точка 32 от Регламент (ЕС) 2018/1139, което/която подпомага контрола или наблюдението на безпилотните въздухоплавателни средства по време на всяка фаза на полета, с изключение на инфраструктурата, подпомагаща линията за управление и контрол (C2);
- 27) „линия за управление и контрол C2“ означава комуникационна услуга, предоставяна от трета страна, която осигурява връзка за управление и контрол между безпилотното въздухоплавателно средство и ПУ;
- 28) „география на полета“ означава частта или частите от въздушно пространство, определени чрез пространствени и времеви параметри, в които операторът на БЛС планира да проведе операцията съгласно нормалните процедури, описани в точка 6, буква в) от допълнение 5 към приложението;
- 29) „зона на географията на полета“ означава проекцията на географията на полета върху земната повърхност;
- 30) „обем за непредвидени ситуации“ означава обемът на въздушното пространство извън географията на полета, в който се прилагат процедурите за извънредни ситуации, описани в точка 6, буква г) от допълнение 5 към приложението;
- 31) „зона за непредвидени ситуации“ означава проекцията на обема за непредвидени ситуации върху земната повърхност;
- 32) „оперативен обем“ означава комбинацията от географията на полета и обема за непредвидени ситуации;
- 33) „буфер за наземен риск“ означава област над повърхността на земята, която обгражда оперативния обем и е определена с цел да се сведе до минимум рискът за трети страни, намиращи се на повърхността, в случай че безпилотното въздухоплавателно средство напусне оперативния обем;
- 34) „нощ“ означава периодът между края на вечерния граждански полумрак и началото на сутрешния граждански полумрак, както е определено в Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 <sup>(1)</sup>.

▼ **B***Член 3***Категории експлоатация на БЛС**

Експлоатацията на БЛС се осъществява в „неограничената“, „специфичната“ или „сертифицираната“ категория, съответно определени в членове 4, 5 и 6, при спазване на следните условия:

- а) експлоатацията на БЛС в „неограничената“ категория не подлежи на предварително разрешение за експлоатация, нито на декларация за експлоатация от оператора на БЛС преди осъществяване на експлоатацията;

<sup>(1)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатацията относно аеронавигационните услуги и процедури, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1).

**▼B**

- б) за експлоатация на БЛС в „специфичната“ категория е необходимо разрешение за експлоатация, издадено от компетентния орган съгласно член 12, или разрешение, получено в съответствие с член 16, или при определени в член 5, параграф 5 обстоятелства — декларация, която операторът на БЛС подава;
- в) за експлоатация на БЛС в „сертифицираната“ категория е необходимо сертифициране на БЛС съгласно Делегиран регламент (ЕС) 2019/945, сертифициране на оператора и, ако е приложимо — лицензиране на дистанционно управляващия пилот.

*Член 4***„Неограничена“ категория експлоатация на БЛС**

1. Експлоатацията се класифицира като експлоатация на БЛС в „неограничената“ категория само когато са изпълнени следните изисквания:
  - а) БЛС принадлежи към един от класовете, посочени в Делегиран регламент (ЕС) 2019/945, или е частно сглобена, или отговаря на условията, определени в член 20;
  - б) безпилотното въздухоплавателно средство има максимална излетна маса, по-малка от 25 kg;
  - в) управляващият го дистанционно пилот гарантира, че безпилотното въздухоплавателно средство се намира на безопасно разстояние от хората и че не се управлява над места, на които са се събрали множество хора;
  - г) пилотът, който управлява дистанционно безпилотното въздухоплавателно средство, по всяко време го поддържа в обсега на видимост, освен при полет в режим „следвай ме“ или когато използва наблюдател на безпилотното въздухоплавателно средство, както е посочено в част А от приложението;
  - д) по време на полета безпилотното въздухоплавателно средство се поддържа на разстояние до 120 метра от най-близката точка от повърхността на земята, освен при прелитане над препятствие, както е посочено в част А от приложението;
  - е) по време на полет безпилотното въздухоплавателно средство не превозва опасни товари и не изхвърля материали.
2. Експлоатацията на БЛС в „неограничената“ категория се разделя на три подкатегории според изискванията, посочени в част А от приложението.

*Член 5***„Специфична“ категория експлоатация на БЛС**

1. Ако не е спазено едно от изискванията, изложени в член 4 или в част А от приложението, операторът на БЛС е длъжен да получи разрешение за експлоатация съгласно член 12 от компетентния орган на държавата членка, в която е регистриран.

**▼B**

2. Когато подава заявление до компетентен орган за разрешение за експлоатация съгласно член 12, операторът извършва оценка на риска в съответствие с член 11 и я подава заедно със заявлението, включително адекватни мерки за смекчаване на риска.
3. В съответствие с точка UAS.SPEC.040, посочена в част Б от приложението, компетентният орган издава разрешение за експлоатация, ако счита, че експлоатационните рискове са смекчени по подходящ начин в съответствие с член 12.
4. Компетентният орган определя дали разрешението за експлоатация се отнася до:
  - а) одобряването на една операция или поредица операции в определен час или място (места), или и двете. Разрешението за експлоатация включва свързания с нея точен списък от мерки за смекчаване на риска;
  - б) одобряването на LUC в съответствие с част В от приложението.

**▼M1**

5. Ако операторът на БЛС подаде декларация до компетентния орган на държавата членка на регистрация в съответствие с точка UAS.SPEC.020, посочена в част Б от приложението, за експлоатация, която отговаря на основен сценарий, определен в допълнение 1 към посоченото приложение, операторът на БЛС не е задължен да си набави разрешение за експлоатация в съответствие с параграфи 1—4 от настоящия член и се прилага процедурата, установена в член 12, параграф 5. Операторът на БЛС използва декларацията, посочена в допълнение 2 към същото приложение.

**▼B**

6. Разрешение или декларация за експлоатация не се изисква за:
  - а) оператори на БЛС, които притежават LUC с подходящи права в съответствие с точка UAS.LUC.060 от приложението;
  - б) експлоатация в рамките на клубове и сдружения за модели на въздухоплавателни средства, получили разрешение в съответствие с член 16.

*Член 6***„Сертифицирана“ категория експлоатация на БЛС**

1. Експлоатацията се класифицира като експлоатация на БЛС в „сертифицираната“ категория само когато са изпълнени следните изисквания:
  - а) БЛС е сертифицирана съгласно член 40, параграф 1, букви а), б) и в) от Делегиран регламент (ЕС) 2019/945; и
  - б) експлоатацията се осъществява при което и да е от следните условия:
    - i) над места, на които се събират множество хора;
    - ii) включва превоза на хора;
    - iii) включва превоза на опасни товари, който в случай на произшествие може да доведе до висок риск за трети страни.

**▼B**

2. В допълнение към това, експлоатацията на БЛС се определя като експлоатация на БЛС в „сертифицираната“ категория, когато компетентният орган прецени въз основа на оценката на риска, предвидена в член 11, че рискът от експлоатацията не може да бъде адекватно намален без сертифицирането на БЛС и на оператора на БЛС, а ако е приложимо — без лицензиране на дистанционно управляващия пилот.

*Член 7***Правила и процедури за експлоатация на БЛС**

1. Експлоатацията на БЛС в „неограничената“ категория отговаря на експлоатационните ограничения, посочени в част А от приложението.

2. Експлоатацията на БЛС в „специфичната“ категория отговаря на експлоатационните ограничения, посочени в разрешението за експлоатация, предвидено в член 12, или в разрешението, посочено в член 16, или в основен сценарий, посочен в допълнение 1 към приложението, както е декларирано от оператора на БЛС.

Настоящият параграф не се прилага, когато операторът на БЛС притежава LUC с подходящите права.

Експлоатацията на БЛС в „специфичната“ категория е предмет на приложимите оперативни изисквания, установени в Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията <sup>(2)</sup>.

3. Експлоатацията на БЛС в „сертифицираната“ категория е предмет на приложимите оперативни изисквания, установени в Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията и регламенти (ЕС) № 965/2012 <sup>(3)</sup> и (ЕС) № 1332/2011 <sup>(4)</sup> на Комисията.

*Член 8***Правила и процедури за правоспособността на дистанционно управляващите пилоти**

1. Дистанционно управляващите пилоти, които експлоатират БЛС в „неограничената“ категория, отговарят на изискванията за правоспособност, изложени в част А от приложението.

<sup>(2)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатацията относно аеронавигационните услуги и процедури, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1).

<sup>(3)</sup> Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

<sup>(4)</sup> Регламент (ЕС) № 1332/2011 на Комисията от 16 декември 2011 г. относно установяване на общи изисквания за използване на въздушното пространство и работни процедури за избягване на опасни сблъсквания във въздуха (ОВ L 336, 20.12.2011 г., стр. 20).



**▼B**

2. Дистанционно управляващите пилоти, които експлоатират БЛС в „специфичната“ категория, отговарят на изискванията за правоспособност, посочени от компетентния орган в разрешението за експлоатация или в определения в допълнение 1 към приложението основен сценарий, или 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.

3. Дистанционно управляващите пилоти, които работят в рамките на клубове или сдружения за модели на въздухоплавателни средства, отговарят на минималните изисквания за правоспособност, определени в разрешението, дадено в съответствие с член 16.

*Член 9***Минимална възраст на дистанционно управляващите пилоти**

1. Минималната възраст на дистанционно управляващите пилоти, които експлоатират БЛС в „неограничената“ и „специфичната“ категория, е 16 години.

2. Няма изисквания за минимална възраст на дистанционно управляващите пилоти:

- а) когато работят в подкатегория А1, определена в част А от приложението към настоящия регламент, с БЛС клас С0, определен в част 1 от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2019/945, която е детска играчка по смисъла на Директива 2009/48/ЕО;
- б) за частно сглобени БЛС с максимална излетна маса, по-малка от 250 g;
- в) когато работят под прекия надзор на дистанционно управляващ пилот, отговарящ на изискванията на член 8, параграф 1.

**▼B**

3. Държавите членки могат да намалят минималната възраст, като следват основан на риска подход и вземат под внимание специфичните рискове, свързани с експлоатацията на тяхната територия:

- а) за дистанционно управляващите пилоти, работещи в „неограничената“ категория — с до 4 години;
- б) за дистанционно управляващите пилоти, работещи в „специфичната“ категория — с до 2 години.

4. Когато държава членка намалява минималната възраст на дистанционно управляващите пилоти, на тези пилоти се разрешава да експлоатират БЛС единствено на територията на тази държава членка.

5. В разрешението, издадено в съответствие с член 16, държавите членки могат да определят различна минимална възраст за дистанционно управляващите пилоти, които работят в рамките на клубове или сдружения за модели на въздухоплавателни средства.

*Член 10***Правила и процедури за летателната годност на БЛС**

Освен ако не са частно сглобени или използвани за експлоатацията, посочена в член 16, или ако отговарят на условията, определени в член 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 член 58 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

*Член 11***Правила за извършване на оценка на експлоатационния риск**

1. В оценката на експлоатационния риск:
  - а) се описват характеристиките на експлоатацията на БЛС;
  - б) се предлагат адекватни цели по отношение на експлоатационната безопасност;
  - в) се определят рисковете за експлоатацията на земята и във въздуха, като се взема предвид всичко изброено по-долу:
    - i) степента, в която трети лица или наземно имущество могат да бъдат застрашени от дейността;
    - ii) сложността, работните и експлоатационните характеристики на съответното безпилотно въздухоплавателно средство;
    - iii) целта на полета, видът на БЛС, вероятността от сблъсък с друго въздухоплавателно средство и класът на използваното въздушно пространство;

**▼B**

- iv) видът, мащабът и сложността на съответната експлоатация или дейност с БЛС, включително, ако е от значение, размерът и видът на трафика, управляван от компетентната организация или лице;
  - v) степента, в която лицата, засегнати от рисковете, свързани с експлоатацията на БЛС, са в състояние да оценяват и упражняват контрол върху тези рискове.
- г) се определят редица възможни мерки за намаляване на риска;
- д) се определя необходимото ниво на стабилност на избраните мерки за смекчаване на риска по такъв начин, че експлоатацията да бъде безопасна.
2. Описанието на експлоатацията на БЛС включва най-малко следното:
- а) естеството на изпълняваните дейности;
  - б) експлоатационната среда и географската територия за планираната експлоатация, по-специално населението, над което се прелита, орографските условия, типове въздушно пространство, обема на въздушното пространство, в което ще се извърши експлоатацията, и какъв обем въздушно пространство се поддържа като необходим буфер за риска, включително експлоатационните изисквания за географските зони;
  - в) сложността на експлоатацията, по-специално какви средства за планиране и изпълнение, компетентности, опит и състав на персонала, необходими технически средства са планирани за извършване на експлоатацията;
  - г) техническите характеристики на БЛС, включително работните характеристики с оглед на условията на планираната експлоатация, а ако е приложимо — регистрационния ѝ номер;
  - д) компетентността на персонала да изпълнява експлоатацията, включително неговия състав, роля, отговорности, обучение и скорошен опит.
3. В оценката се предлага целево равнище на безопасност, което е равно на равнището на безопасност в пилотираното въздухоплаване, с оглед на специфичните характеристики на експлоатацията на БЛС.
4. Установяването на рисковете включва определянето на всичко изброено по-долу:
- а) несмекчения наземен риск на експлоатацията, като се взема предвид типът експлоатация и условията, при които тя се изпълнява, включително най-малко следните критерии:
    - i) VLOS или BVLOS;
    - ii) гъстота на населението на териториите, над които се прелита;
    - iii) прелитане над места, на които се събират множество хора;
    - iv) размерите на безпилотното въздухоплавателно средство;

**▼B**

- б) несмекчения експлоатационен риск във въздуха, като се взема предвид всичко изброено по-долу:
- i) точният обем на въздушното пространство, в което ще се осъществи експлоатацията, увеличен с обема на въздушното пространство, необходим за процедури при извънредни операции;
  - ii) класът на въздушното пространство;
  - iii) въздействието върху друго въздушно движение или управлението на въздушното движение („УВД“), и по-специално:
    - височината на експлоатацията,
    - контролирано или неконтролирано въздушно пространство,
    - летищна или извънлетищна среда,
    - въздушно пространство над градска или извънградска среда,
    - отдалеченост от друг трафик.
5. При определяне на възможните мерки за смекчаване на риска, необходими за постигане на предложеното целево равнище на безопасност, се вземат предвид следните възможности:
- а) мерки за ограничаване на хората на земята;
  - б) стратегически експлоатационни ограничения на БЛС, по-специално:
    - i) ограничаване на географския обхват на мястото, където се осъществява експлоатацията;
    - ii) ограничаване на продължителността или насрочване на времевия слот, в който да се осъществи експлоатацията;
  - в) стратегическо смекчаване на риска чрез общи правила за полети или обща структура и обслужване на въздушното пространство;
  - г) способност за справяне с възможни неблагоприятни условия на експлоатация;
  - д) фактори на организацията, като например експлоатационни процедури и процедури за техническо обслужване, изготвени от оператора на БЛС, и процедури за техническо обслужване, отговарящи на ръководството от производителя;
  - е) нивото на компетентност и експертни знания на персонала, ангажиран с безопасността на полета;
  - ж) рискът от човешка грешка при прилагането на експлоатационните процедури;
  - з) проектните и работните характеристики на БЛС, и по-специално:
    - i) наличието на средства за намаляване на рисковете от сблъсък;

**▼B**

- ii) наличието на системи, ограничаващи силата при сблъсък или чувствителността на безпилотното въздухоплавателно средство;
  - iii) проектирането на БЛС според признати стандарти и с надеждно проектиране.
6. Стабилността на предложените мерки за смекчаване на риска се оценява, за да се определи дали съответстват на целите за безопасност и рисковете на планираната експлоатация, по-специално за да се гарантира безопасността на всеки етап от експлоатацията.

*Член 12***Разрешаване на експлоатация в „специфичната“ категория**

1. Компетентният орган оценява рисковете и стабилността на мерките за смекчаване на риска, които операторът на БЛС предлага с цел поддържане на безопасността на експлоатацията на БЛС на всички етапи от полета.
2. Компетентният орган дава разрешение за експлоатация, когато при оценката стигне до заключението, че:
  - а) при целите за експлоатационна безопасност са взети предвид експлоатационните рискове;
  - б) комбинацията от мерки за смекчаване на риска относно експлоатационните условия за изпълнение на операциите, компетентности на участващия персонал и техническите характеристики на безпилотното въздухоплавателно средство са адекватни и достатъчно стабилни, за да се поддържа безопасността на експлоатацията с оглед на установените наземни рискове и рискове във въздуха;
  - в) операторът на БЛС е предоставил декларация, с която потвърждава, че планираната експлоатация отговаря на приложимите правила на Съюза и националните норми, свързани с нея, и по-специално по отношение на неприкосновеността на личния живот, защитата на данните, наказателната отговорност, застраховането, сигурността и опазването на околната среда.
3. Когато експлоатацията не се счита за достатъчно безопасна, компетентният орган уведомява съответно заявителя, като посочва причините за своя отказ да издаде разрешение за експлоатация.
4. В даденото от компетентния орган разрешение за експлоатация се описват подробно:
  - а) обхватът на разрешението;
  - б) „специфичните“ условия, приложими:
    - i) към експлоатацията на БЛС и експлоатационните ограничения;
    - ii) към изискванията за компетентност на оператора на БЛС, а ако е приложимо — на дистанционно управляващите пилоти;

**▼B**

- iii) към техническите характеристики на БЛС, включително сертифицирането на БЛС, ако е приложимо;
- в) следната информация:
- i) регистрационният номер на оператора на БЛС и техническите характеристики на БЛС;
  - ii) позоваване на оценката на експлоатационния риск, разработена от оператора на БЛС;
  - iii) експлоатационните ограничения и условията на експлоатация;
  - iv) мерките за смекчаване на риска, които трябва да приложи операторът на БЛС;
  - v) мястото (местата), където е разрешено да се извършва експлоатацията, и всички други места в държавата членка в съответствие с член 13;
  - vi) всички документи и записи, свързани с типа експлоатация и типа събития, които следва да бъдат докладвани в допълнение към тези, които са определени в Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(5)</sup>.
5. При получаване на декларацията, посочена в член 5, параграф 5, компетентният орган:
- а) проверява дали тя съдържа всички елементи, посочени в точка UAS.SPEC.020, параграф 2 от приложението;
  - б) ако това е така, той незабавно предоставя на оператора на БЛС потвърждение за получаването и изчерпателността, за да може операторът да започне експлоатацията.

*Член 13***Трансгранична експлоатация или експлоатация извън държавата на регистрация**

1. Когато оператор на БЛС планира да извърши експлоатация в „специфичната“ категория, за която вече е дадено разрешение за експлоатация в съответствие с член 12 и която трябва да се състои частично или изцяло във въздушното пространство на държава членка, различна от държавата членка на регистрацията, операторът на БЛС предоставя на компетентния орган на държавата членка, където е планирана експлоатацията, заявление, което включва следната информация:

- а) копие от разрешението за експлоатация, дадено на оператора на БЛС в съответствие с член 12; и

<sup>(5)</sup> Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията (ОВ L 122, 24.4.2014 г., стр. 18).

**▼ B**

б) местоположението(ята) на планираната експлоатация, включително актуализираните мерки за смекчаване на риска, ако е необходимо, за справяне с рисковете, определени съгласно член 11, параграф 2, буква б), които са специфични за местното въздушно пространство, терена и характеристиките на населението, както и климатичните условия.

2. При получаване на заявлението, посочено в параграф 1, компетентният орган на държавата членка, където е планирана експлоатацията, го оценява незабавно и предоставя на компетентния орган на държавата членка на регистрацията и на оператора на БЛС потвърждение за това, че актуализираните мерки за смекчаване на риска, посочени в параграф 1, буква б), са задоволителни за експлоатацията на планираното местоположение. При получаване на това потвърждение операторът на БЛС може да стартира планираната експлоатация, а държавата членка на регистрацията записва в разрешението за експлоатация, издадено в съответствие с член 12, актуализираните мерки за смекчаване на риска, които операторът на БЛС трябва да приложи.

3. Когато оператор на БЛС планира да изпълни експлоатация в „специфичната“ категория, за която е направена декларация в съответствие с член 5, параграф 5, която трябва да се състои частично или изцяло във въздушното пространство на държава членка, различна от държавата членка на регистрацията, операторът на БЛС предоставя на компетентния орган на държавата членка, където е планирана експлоатацията, копие от декларацията, подадена на държавата членка на регистрацията, както и копие от потвърждението за получаването и изчерпателността.

**▼ M1**

4. Когато оператор на БЛС, притежаващ LUC с права съгласно точка UAS.LUC.060 от приложението, планира експлоатация в „специфичната“ категория, която ще се провежда частично или изцяло във въздушното пространство на държава членка, различна от държавата членка на регистрацията, операторът на БЛС предоставя на компетентния орган на държавата членка, където е планирана експлоатацията, заявление, което включва следната информация:

- а) копие от документа с условията на одобрението, получен в съответствие с точка UAS.LUC.050 от приложението; и
- б) местоположението или местоположенията на предвидената експлоатация в съответствие с параграф 1, буква б) от настоящия член.

**▼ B***Член 14***Регистрация на оператори на БЛС и сертифицирани БЛС**

1. Държавите членки въвеждат и поддържат точни регистрационни системи за БЛС, чието проектиране е предмет на сертифициране, и за оператори на БЛС, чиято дейност може да създаде риск за безопасността, сигурността, неприкосновеността на личния живот и защитата на личните данни или опазването на околната среда.

2. Регистрационните системи за операторите на БЛС съдържат полета за въвеждане и обмен на следната информация:

- а) пълното име и датата на раждане за физическите лица, а за юридически лица — името и техния идентификационен номер;

**▼B**

- б) адреса на операторите на БЛС;
- в) техният електронен адрес и телефонен номер;
- г) номера на застрахователната полица за БЛС, ако се изисква съгласно правото на Съюза или националното право;
- д) потвърждението от юридическите лице на следното твърдение: „Целият персонал, участващ пряко в експлоатацията, притежава компетентността да изпълнява своите задачи, а БЛС ще бъде експлоатирана само от дистанционно управляващи пилоти с подходящото ниво на компетентност“;
- е) разрешенията за експлоатация и притежаваните LUC, както и декларациите, последвани от потвърждение в съответствие с член 12, параграф 5, буква б).

3. Регистрационните системи за безпилотни въздухоплавателни средства, чието проектиране е предмет на сертифициране, съдържат полета за въвеждане и обмен на следната информация:

- а) име на производителя;
- б) обозначението на безпилотното въздухоплавателно средство от производителя;
- в) серийния номер на безпилотното въздухоплавателно средство;
- г) пълното име, адрес, електронен адрес и телефонен номер на физическото или юридическото лице, на чието име е регистрирано безпилотното въздухоплавателно средство.

4. Държавите членки гарантират, че регистрационните системи са цифрови и оперативно съвместими и че дават възможност за взаимен достъп и обмен на информация чрез регистъра, посочен в член 74 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

5. Операторите на БЛС се регистрират:

- а) когато извършват експлоатация в „неограничената“ категория с което и да било от следните безпилотни въздухоплавателни средства:
  - i) с МТОМ от 250 g или повече или което в случай на удар може да предаде на човек кинетична енергия, по-голяма от 80 джаула;
  - ii) което е оборудвано със сензор, който може да улавя лични данни, освен ако не отговаря на изискванията на Директива 2009/48/ЕО.
- б) когато извършват експлоатация в рамките на „специфичната“ категория с безпилотно въздухоплавателно средство с каквато и да било маса.

6. Операторите на БЛС се регистрират в държавата членка, където е тяхното местопребиваване — за физически лица, или където е тяхното основно място на стопанска дейност — за юридически лица, и гарантират, че тяхната регистрационна информация е точна. Оператор на БЛС не може да бъде регистриран в повече от една държава членка едновременно.

Държавата членка издава уникален цифров регистрационен номер за операторите на БЛС и за БЛС, за които се изисква регистрация, който дава възможност за индивидуалното им идентифициране.

Регистрационният номер за операторите на БЛС се определя въз основа на стандарти в подкрепа на оперативната съвместимост на регистрационните системи.



**▼ В**

7. Собственикът на безпилотното въздухоплавателно средство, чието проектиране е предмет на сертифициране, регистрира безпилотното въздухоплавателно средство.

Националността и регистрационният знак на безпилотното въздухоплавателно средство се установяват в съответствие с приложение 7 на Международна организация за гражданско въздухоплаване („ИКАО“). Безпилотното въздухоплавателно средство не може да бъде регистрирано в повече от една държава едновременно.

8. Операторите на БЛС поставят своя регистрационен знак върху всяко безпилотното въздухоплавателно средство, което отговаря на условията, посочени в параграф 5.

**▼ М1**

9. В допълнение към данните, определени в точка 2, държавите членки могат да събират допълнителна информация за самоличността от операторите на БЛС.

**▼ В***Член 15***Експлоатационни условия за географските зони на БЛС**

1. При определяне на географските зони на БЛС от съображения за безопасност, сигурност, неприкосновеност на личния живот или околната среда, държавите членки могат:

**▼ М1**

а) да забранят определен вид или всички видове експлоатация на БЛС, да изискват определени условия за определен вид или за всички видове експлоатация на БЛС или да изискват предварително разрешение за полет за определен вид или за всички видове експлоатация на БЛС;

**▼ В**

б) да налагат за експлоатацията на БЛС конкретни стандарти по отношение на околната среда;

в) да разрешават достъп само за определени класове БЛС;

г) да разрешават достъп само за БЛС, притежаващи определени технически характеристики, по-специално системи за идентификация от разстояние или системи за геопространствено ориентиране.

2. Въз основа на оценка на риска, извършвана от компетентния орган, държавите членки могат да определят някои географски зони, в които експлоатацията на БЛС е освободена от едно или повече от изискванията в „неограничената“ категория.

3. Когато съгласно параграфи 1 или 2 държавите членки определят географски зони на БЛС за целите на геопространственото ориентиране, те гарантират, че информацията относно географските зони на БЛС, включително техният период на валидност, се предоставя публично в един-единствен широкоразпространен цифров формат.

*Член 16***Експлоатация на БЛС в рамките на клубове и сдружения за модели на въздухоплавателни средства**

1. По искане от страна на клуб или сдружение за модели на въздухоплавателни средства компетентният орган може да издаде разрешение за експлоатация на БЛС в рамките на клубове и сдружения за модели на въздухоплавателни средства.

2. Посоченото в параграф 1 разрешение се издава в съответствие с което и да е от следните:

а) съответни национални норми;

**▼B**

- б) установени процедури, организационна структура и система на управление на клуба или сдружението за модели на въздухоплавателни средства, с които се гарантира, че:
- i) дистанционно управляващите пилоти, които работят в рамките на клубове или сдружения за модели на въздухоплавателни средства, са осведомени за условията и ограниченията, предвидени в разрешението, издадено от компетентния орган;
  - ii) дистанционно управляващите пилоти, които работят в рамките на клубове или сдружения за модели на въздухоплавателни средства, се подпомагат за постигането на минималната правоспособност, необходима за безопасно експлоатиране на БЛС в съответствие с условията и ограниченията, определени в разрешението;
  - iii) клубът или сдружението за модели на въздухоплавателни средства предприема действия, когато получи информация, че дистанционно управляващ пилот, който работи в рамките на клубове или сдружения за модели на въздухоплавателни средства, не спазва определените в разрешението условия и ограничения, а ако е необходимо — информира компетентния орган;
  - iv) по искане на компетентния орган клубът или сдружението за модели на въздухоплавателни средства предоставя документацията, необходима за целите на надзора и наблюдението.
3. В разрешението, посочено в параграф 1, се определят условията, при които в рамките на клубовете или сдруженията за модели на въздухоплавателни средства може да се извършва експлоатация, като то е ограничено до територията на държавата членка, в която е издадено.
4. Държавите членки могат да позволят на клубове или сдружения за модели на въздухоплавателни средства да регистрират от свое име своите членове в регистрационните системи, установени в съответствие с член 14. В противен случай членовете на клубовете или сдруженията за модели на въздухоплавателни средства се регистрират самостоятелно в съответствие с член 14.

*Член 17***Определяне на компетентен орган**

1. Всяка държава членка определя един или повече субекти като компетентни органи във връзка със задачите, посочени в член 18.
2. Ако държава членка определи повече от един субект като компетентен орган, тя:
  - а) ясно определя областите на компетентност за всеки компетентен орган от гледна точка на отговорностите;
  - б) въвежда подходящ механизъм за координация между тези субекти, за да гарантира ефективен надзор над всички организации и лица, за които се отнася настоящият регламент.

*Член 18***Задачи на компетентния орган**

Компетентният орган е отговорен за:

- а) прилагането на настоящия регламент;

**▼B**

- б) издаването, спирането на действието или анулирането на свидетелствата на оператори на БЛС и свидетелствата за правоспособност на дистанционно управляващите пилоти, които работят в рамките на „сертифицираната“ категория експлоатация на БЛС;
- в) издаването на дистанционно управляващите пилоти на документ за успешно издържан онлайн теоретичен изпит съгласно точки UAS.OPEN.020 и UAS.OPEN.040 от приложението и за издаването, изменянето, спирането на действието, ограничаването или анулирането на свидетелствата за правоспособност на дистанционно управляващите пилоти съгласно точка UAS.OPEN.030 от приложението;
- г) издаването, изменянето, спирането на действието, ограничаването или анулирането на разрешенията за експлоатация и LUC и проверка на изчерпателността на декларациите, които се изискват за извършване на експлоатация на БЛС в „специфичната“ категория експлоатация на БЛС;
- д) воденето на документи, записи и доклади относно разрешенията за експлоатация на БЛС, декларациите, свидетелства за правоспособност на дистанционно управляващите пилоти и LUC;
- е) предоставяне в един-единствен широкоразпространен цифров формат на информацията относно географските зони на БЛС, определени от държавите членки и установени в националното въздушно пространство на нейната държава;
- ж) издаването на потвърждение за получаването и изчерпателността в съответствие с член 12, параграф 5, буква б) или потвърждение в съответствие с член 13, параграф 2;
- з) разработването на основана на риска система за надзор за:
  - i) оператори на БЛС, които са подали декларация или притежават разрешение за експлоатация или LUC;
  - ii) клубове или сдружения за модели на въздухоплавателни средства, които притежават разрешението, посочено в член 16;
- и) за експлоатация, която не попада в „неограничената“ категория, въвеждането на планиране на одити въз основа на профила на риска, степента на спазване на изискванията и работните характеристики за безопасност от страна на операторите на БЛС, които са подали декларация или притежават свидетелство, издадено от компетентния орган;
- й) за експлоатация, която не попада в „неограничената“ категория, провеждането на проверки във връзка с оператори на БЛС, които са подали декларация или притежават свидетелство, издадено от компетентния орган, проверяващ БЛС, и гарантиране, че операторите на БЛС и дистанционно управляващите пилоти спазват настоящия регламент;

**▼B**

- к) въвеждането на система за откриване и проверяване на случаи на нарушения от страна на оператори на БЛС, които извършват експлоатация в „неограничената“ или „специфичната“ категория, за които е подаден сигнал съгласно член 19, параграф 2;
- л) предоставянето на операторите на БЛС на информация и насоки, които насърчават безопасността на експлоатацията на БЛС;
- м) въвеждането и поддържането на регистрационни системи за БЛС, чието проектиране е предмет на сертифициране, и за оператори на БЛС, чиито дейности могат да създадат риск за безопасността, сигурността, неприкосновеността на личния живот и защитата на личните данни или опазването на околната среда.

*Член 19***Информация относно безопасността**

1. Компетентните органи на държавите членки и органите за надзор и контрол на пазара, посочени в член 36 от Делегиран регламент (ЕС) 2019/945, си сътрудничат по въпросите, свързани с безопасността, и въвеждат процедури за ефективен обмен на информация относно безопасността.
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.
3. Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) и компетентните органи събират, анализират и публикуват информация относно безопасността, свързана с експлоатацията на БЛС на тяхна територия, в съответствие с член 119 от Регламент (ЕС) 2018/1139 и актовете за неговото прилагане.
4. При получаване на която и да е информация, посочена в параграфи 1, 2 или 3, Агенцията и компетентният орган предприемат необходимите мерки за разрешаване на всякакви въпроси, свързани с безопасността, въз основа на най-добрите налични доказателства и анализ, като вземат под внимание взаимозависимостите между различните области на авиационна безопасност и между авиационната безопасност, киберсигурността и други технически области в нормативната уредба в сферата на въздухоплаването.
5. Когато компетентният орган или Агенцията предприеме мерки в съответствие с параграф 4, той (тя) незабавно уведомява всички свързани заинтересовани страни и организации, които е необходимо да спазват тези мерки, в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 и актовете за неговото прилагане.

**▼B***Член 20***Конкретни разпоредби, свързани с използването на определени БЛС в „неограничената“ категория**

За типовете БЛС по смисъла на Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(6)</sup>, които не отговарят на условията на Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 и които не са частно сглобени, е разрешено да бъдат експлоатирани при следните условия, когато са пуснати на пазара преди 1 юли 2022 г.

- а) в подкатегория А1, определена в част А от приложението, при условие че безпилотното въздухоплавателно средство има максимална излетна маса, по-малка от 250 g, включително неговия полезен товар;
- б) в подкатегория А3, определена в част А от приложението, при условие че безпилотното въздухоплавателно средство има максимална излетна маса, по-малка от 25 kg, включително неговото гориво и полезен товар.

*Член 21***Адаптиране на разрешения, декларации и свидетелства**

1. Дадените на операторите на БЛС разрешения, свидетелства за правоспособност на дистанционно управляващите пилоти и декларациите, направени от операторите на БЛС, или еквивалентна документация, издадена въз основа на националното право, остават валидни до 1 юли 2021 г.

2. До 1 юли 2021 г. държавите членки сменят своите съществуващи свидетелства за правоспособност на дистанционно управляващи пилоти и своите разрешения или декларации на оператор на БЛС, или еквивалентна документация, включително тези, които са издадени до тази дата, в съответствие с настоящия регламент.

3. Без да се засяга член 14, е разрешено експлоатацията на БЛС, изпълнявана в рамките на клубове или сдружения за модели на въздухоплавателни средства, да продължи съгласно съответните национални норми и без разрешение в съответствие с член 16 до 1 юли 2022 г.

**▼M1***Член 22*

Без да се засяга член 20, използването на БЛС в „неограничената“ категория, което не отговаря на изискванията на части 1—5 от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 на Комисията <sup>(7)</sup>, се разрешава за преходен период от две години, който започва една година след датата на влизане в сила на настоящия регламент и за който се отнасят следните условия:

<sup>(6)</sup> Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. относно обща рамка за предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Решение 93/465/ЕИО (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 82).

<sup>(7)</sup> Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 на Комисията от 12 март 2019 г. относно безпилотните летателни системи и операторите от трети държави на безпилотни летателни системи (ОВ L 152, 11.6.2019 г., стр. 1).

**▼ M1**

- а) безпилотни въздухоплавателни средства с излетна маса, по-малка от 500 g, се експлоатират в рамките на експлоатационните изисквания, посочени в част А, точка UAS.OPEN.020, подточка 1 от приложението, от дистанционно управляващ пилот с ниво на компетентност, определено от съответната държава членка;
- б) безпилотни въздухоплавателни средства с излетна маса, по-малка от 2 kg, се експлоатират, като се спазва минимално хоризонтално разстояние от 50 метра от хората, а дистанционно управляващите пилоти имат ниво на компетентност, което е най-малко еквивалентно на посоченото в част А, точка UAS.OPEN.030, подточка 2 от приложението;
- в) безпилотни въздухоплавателни средства с излетна маса, по-малка от 25 kg, се експлоатират в рамките на експлоатационните изисквания, посочени в точка UAS.OPEN.040, подточки 1 и 2, а дистанционно управляващите пилоти имат ниво на компетентност, което е най-малко еквивалентно на посоченото в част А, точка UAS.OPEN.020, подточка 4, буква б) от приложението.

*Член 23*

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 юли 2020 г.

2. Член 5, параграф 5 и подточка 1, буква л) от точка UAS.SPEC.050 се прилагат от 2 декември 2021 г.

3. Подточка 2, буква ж) от точка UAS.OPEN.060 се прилага от 1 юли 2022 г.

4. Без да се засягат разпоредбите на член 21, параграф 1 — до 2 декември 2021 г. държавите членки могат да приемат декларации, направени от оператори на БЛС в съответствие с член 5, параграф 5, въз основа на национални основни сценарии или равностойни разпоредби, ако тези национални сценарии отговарят на изискванията на точка UAS.SPEC.020 от приложението.

Тези декларации престават да са валидни от 2 декември 2023 г.

5. Член 15, параграф 3 се прилага от 1 юли 2021 г.

**▼ B**

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

▼ M1

## ПРИЛОЖЕНИЕ

**ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА БЕЗПИЛОТНИ ЛЕТАТЕЛНИ СИСТЕМИ  
(БЛС) В КАТЕГОРИИТЕ „НЕОГРАНИЧЕНА“ И „СПЕЦИФИЧНА“**

## ЧАСТ А

## ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА БЛС В НЕОГРАНИЧЕНАТА КАТЕГОРИЯ

## UAS.OPEN.010 Общи разпоредби

- 1) Неограничената категория на експлоатация на БЛС е разделена на три подкатегории — А1, А2 и А3, въз основа на експлоатационни ограничения, изисквания за дистанционно управляващия пилот и технически изисквания за БЛС.
- 2) Ако експлоатацията на БЛС е свързана с полет на безпилотното въздухоплавателно средство, започващ от естествена височина на терена или изпълняван над терен с естествени височини, позицията на безпилотното въздухоплавателно средство се поддържа в рамките на 120 метра от най-близката точка на земната повърхност. Измерването на разстоянията се адаптира спрямо географските характеристики на терена, като например равнини, хълмове, планини.
- 3) Когато безпилотно въздухоплавателно средство преминава на хоризонтално разстояние, по-малко от 50 метра, от изкуствено препятствие, по-високо от 105 метра, максималната височина на експлоатация на БЛС може да бъде увеличена до 15 метра над височината на препятствието по искане на субекта, отговарящ за препятствието.
- 4) Чрез дерогация от подточка 2 безпилотните планери с максимална излетна маса (МТОМ), включително полезния товар, по-малка от 10 kg, могат да летят на разстояние, надвишаващо 120 метра от най-близката точка от земната повърхност, при условие че в нито един момент безпилотният планер не лети на височина, по-голяма от 120 метра над дистанционно управляващия пилот.

## UAS.OPEN.020 Експлоатация на БЛС в подкатегория А1

При експлоатацията на БЛС в подкатегория А1 се спазват всички изброени по-долу условия:

- 1) в случай на безпилотно въздухоплавателно средство, посочено в подточка 5, буква г), дистанционно управляващият пилот го управлява така, че да не прелита над места, на които се събират множество хора, и има разумни основания да очаква, че не прелита над неучастващи лица. В случай на неочаквано прелитане над неучастващи лица дистанционно управляващият пилот намалява до минимум времето на прелитане над тези лица;
- 2) в случай на безпилотно въздухоплавателно средство, посочено в подточка 5, букви а), б) и в), се допуска то да се управлява от дистанционно управляващия пилот така, че да прелита над неучастващи лица, но не бива никога да прелита над места, на които се събират множество хора;
- 3) чрез дерогация от член 4, параграф 1, буква г), когато е активен режимът „следвай ме“, управлението се извършва на разстояние до 50 метра от дистанционно управляващия пилот;
- 4) управлението се извършва от дистанционно управляващ пилот, който:
  - а) е запознат с инструкциите, дадени от производителя на БЛС;

**▼ M1**

- б) в случай на безпилотно въздухоплавателно средство от клас C1, както е определено в част 2 от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2019/945— е преминал онлайн курс за обучение и след това успешно е издържал теоретичен онлайн изпит, осигурен от компетентния орган или от субект, определен от компетентния орган на държава членка, с успех поне 75 % от общия брой точки. Изпитът включва 40 въпроса с възможност за избор на правилния отговор, подходящо разпределени в следните теми:
- i) авиационна безопасност;
  - ii) ограничения на въздушното пространство;
  - iii) нормативна уредба в сферата на въздухоплаването;
  - iv) граници на човешките възможности;
  - v) експлоатационни процедури;
  - vi) общи познания за БЛС;
  - vii) неприкосновеност на личния живот и защита на личните данни;
  - viii) застраховане;
  - ix) сигурност;
- 5) експлоатацията се извършва с безпилотно въздухоплавателно средство, което:
- а) има МТОМ, включително полезния товар, по-малка от 250 g и максимална скорост на експлоатация, по-малка от 19 m/s в случай на частно сглобени БЛС; или
  - б) отговаря на изискванията, определени в член 20, буква а);
  - в) е маркирано като клас C0 и отговаря на изискванията за този клас, определени в част 1 от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 на Комисията; или
  - г) е маркирано като клас C1 и отговаря на изискванията за този клас, определени в част 2 от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 на Комисията, и се експлоатира с активна и актуализирана система за пряка идентификация от разстояние и функция за геопространствено ориентиране.

## UAS.OPEN.030 Експлоатация на БЛС в подкатегория A2

При експлоатацията на БЛС в подкатегория A2 се спазват всички изброени по-долу условия:

- 1) безпилотното въздухоплавателно средство се управлява така, че да не прелита над неучастващи лица, а експлоатацията на БЛС се извършва на безопасно хоризонтално разстояние най-малко 30 метра от тях; дистанционно управляващият пилот може да намалява безопасното хоризонтално разстояние до неучастващо лице на не по-малко от 5 метра, когато експлоатира безпилотно въздухоплавателно средство с активна функция „режим с ниска скорост“ и след оценка на ситуацията по отношение на:
- а) метеорологичните условия;
  - б) работните характеристики на безпилотното въздухоплавателно средство;
  - в) разграничаване на територията, над която се прелита.



**▼ M1**

- 2) управлението се извършва от дистанционно управляващ пилот, който е запознат с инструкциите, дадени от производителя на БЛС, и притежава свидетелство за правоспособност на дистанционно управляващ пилот, издадено от компетентния орган или от субект, определен от компетентния орган на държава членка. Дистанционно управляващият пилот получава такова свидетелство, ако е изпълнил всички изброени по-долу условия в указания ред:
- a) преминал е онлайн курс за обучение и е издържал теоретичния онлайн изпит, посочен в точка UAS.OPEN.020, подточка 4, буква б);
  - б) преминал е практически курс на самообучение в условията на експлоатация за подкатегория А3, описани в точка UAS.OPEN.040, подточки 1 и 2;
  - в) декларирал е, че е завършил практическия курс на самообучение, посочен в буква б), и че е издържал допълнителен теоретичен изпит, предоставен от компетентния орган или от субект, определен от компетентния орган на държава членка, с успех от поне 75 % от общия брой точки. Изпитът обхваща най-малко 30 въпроса с възможност за избор на правилния отговор, насочени към оценяване на знанията на дистанционно управляващия пилот за техническите и експлоатационните мерки за смекчаване на наземния риск, подходящо разпределени в следните теми:
    - i) метеорология;
    - ii) летателни характеристики на БЛС;
    - iii) технически и експлоатационни мерки за смекчаване на наземния риск.
- 3) експлоатацията се извършва с безпилотно въздухоплавателно средство, което е маркирано като клас С2 и отговаря на изискванията за този клас, определени в част 3 от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 на Комисията, и се експлоатира с активна и актуализирана система за пряка идентификация от разстояние и функция за геопространствено ориентиране.

**UAS.OPEN.040 Експлоатация на БЛС в подкатегория А3**

При експлоатацията на БЛС в подкатегория А3 се спазват всички изброени по-долу условия:

- 1) експлоатацията се извършва в зона, в която дистанционно управляващият пилот има разумни основания да очаква, че няма да бъде застрашено неучастващо лице в обсега на полета на безпилотното въздухоплавателно средство през цялото време на експлоатиране на БЛС;
- 2) експлоатацията се извършва на безопасно хоризонтално разстояние от най-малко 150 метра от жилищни, търговски, промишлени или развлекателни зони;
- 3) експлоатацията се извършва от дистанционно управляващ пилот, който е запознат с инструкциите, дадени от производителя на БЛС, който е преминал онлайн курс за обучение и успешно е издържал теоретичния онлайн изпит, определен в точка UAS.OPEN.020, подточка 4, буква б);
- 4) експлоатацията се извършва с безпилотно въздухоплавателно средство, което:
  - a) има МТОМ, включително полезния товар, по-малка от 25 kg, в случай на частно сглобени БЛС; или
  - б) отговаря на изискванията, определени в член 20, буква б);

▼ M1

- в) е маркирано като клас C2 и отговаря на изискванията за този клас, определени в част 3 от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 на Комисията, и се експлоатира с активна и актуализирана система за пряка идентификация от разстояние и функция за геопро-странствено ориентиране; или
- г) е маркирано като клас C3 и отговаря на изискванията за този клас, определени в част 4 от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 на Комисията, и се експлоатира с активна и актуализирана система за пряка идентификация от разстояние и функция за геопро-странствено ориентиране; или
- д) е маркирано като клас C4 и отговаря на изискванията за този клас, определени в част 5 от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 на Комисията.

## UAS.OPEN.050 Отговорности на оператора на БЛС

Операторът на БЛС спазва всички изброени по-долу условия:

- 1) разработва експлоатационни процедури, адаптирани към типа експлоатация и свързания риск;
- 2) гарантира, че при експлоатацията радиочестотният спектър се използва ефективно, и подпомага неговото ефективно използване, с цел да бъдат избегнати радиосмущения;
- 3) определя дистанционно управляващ пилот за всеки полет;
- 4) гарантира, че дистанционно управляващите пилоти и всички останали членове на персонала, които изпълняват поддържащи задачи при експлоатацията, са запознати с инструкциите, дадени от производителя на БЛС, и:
  - а) притежават подходяща компетентност в подкатегорията на планираната експлоатация на БЛС в съответствие с точки UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 или UAS.OPEN.040, за да изпълняват своите задачи или — когато става въпрос за членове на персонала, различни от дистанционно управляващи пилоти — са преминали курс за обучение на работното място, разработен от оператора;
  - б) са напълно запознати с процедурите на оператора на БЛС;
  - в) са получили необходимата информация за планираната експлоатация на БЛС относно всички географски зони, публикувани от държавата членка на експлоатацията в съответствие с член 15;
- 5) актуализира информацията в системата за геопро-странствено ориентиране, когато е приложимо, според предвидения район на експлоатация;
- 6) в случай на експлоатация с безпилотно въздухоплавателно средство от един от класовете, определени в части 1—5 от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 на Комисията, гарантира, че БЛС е:
  - а) придружена от съответната декларация за съответствие с изискванията на ЕС, включително препратка към съответния клас; и
  - б) съответният идентификационен етикет за класа е поставен на безпилотното въздухоплавателно средство;
- 7) гарантира в случай на експлоатация на БЛС в подкатегория A2 или A3, че всички участващи лица, намиращи се в зоната на експлоатацията, са осведомени за рисковете и са дали изрично съгласие да участват.

**▼ M1**

## UAS.OPEN.060 Отговорности на дистанционно управляващия пилот

- 1) Преди да започне експлоатацията на БЛС дистанционно управляващият пилот:
  - а) притежава подходящата компетентност в подкатегорията на планираната експлоатация на БЛС в съответствие с точки UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 или UAS.OPEN.040, за да изпълнява своята задача, и носи със себе си документ, доказващ тази компетентност, когато работи с БЛС, освен ако експлоатира безпилотно въздухоплавателно средство, посочено в точка UAS.OPEN.020, подточка 5, букви а), б) или в);
  - б) си набавя актуализирана информация за планираната експлоатация на БЛС относно всяка географска зона, публикувана от държавата членка на експлоатацията в съответствие с член 15;
  - в) проучва експлоатационната среда, проверява за наличие на препятствия и, освен ако използва безпилотно въздухоплавателно средство в подкатегория А1, посочено в точка UAS.OPEN.020, подточка 5, букви а), б) или в), проверява за присъствието на неучастващи лица;
  - г) 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;
  - д) ако БЛС е снабдена с допълнителен полезен товар, се уверява, че нейната маса не надвишава нито определената от производителя МТОМ, нито пределната МТОМ за нейния клас.
- 2) По време на полета дистанционно управляващият пилот:
  - 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;
  - б) поддържа безпилотното въздухоплавателно средство в обсега на видимост (VLOS) и внимателно следи визуално заобикалящото го въздушно пространство, за да избегне всякакъв риск от сблъсък с пилотирано въздухоплавателно средство. Дистанционно управляващият пилот прекъсва полета, ако експлоатацията носи риск за други въздухоплавателни средства, хора, животни, околната среда или имущество;
  - в) спазва експлоатационните ограничения в географските зони, определени в съответствие с член 15;
  - г) е в състояние да запази контрол над безпилотното въздухоплавателно средство, освен в случай на прекъсната линия за управление или когато експлоатира безпилотно въздухоплавателно средство за свободен полет;
  - д) експлоатира БЛС в съответствие с инструкциите, дадени от производителя, включително и всякакви приложими ограничения;
  - е) спазва процедурите на оператора, когато са налични;
  - ж) се уверява, че на безпилотното въздухоплавателно средство е задействана зелена мигаща светлина, ако експлоатацията е през нощта.
- 3) По време на полета дистанционно управляващите пилоти и операторите на БЛС не летят в близост или в рамките на зони, в които се провежда операция за реагиране при извънредни ситуации, освен ако имат разрешение за това от отговорните служби за реагиране при извънредни ситуации.

▼ M1

- 4) За целите на подточка 2, буква б) дистанционно управляващите пилоти могат да бъдат подпомагани от наблюдател на безпилотното въздухоплавателно средство. В такъв случай между дистанционно управляващия пилот и наблюдателя на безпилотното въздухоплавателно средство се установява ясна и ефективна комуникация.

UAS.OPEN.070 Срок и валидност на получената онлайн теоретична компетентност на дистанционно управляващия пилот и на неговото свидетелство за правоспособност

- 1) Получената онлайн теоретична компетентност на дистанционно управляващия пилот, изисквана по точка UAS.OPEN.020, подточка 4, буква б) и точка UAS.OPEN.040, подточка 3, и неговото свидетелство за правоспособност, изисквано по точка UAS.OPEN.030, подточка 2, са валидни пет години.
- 2) Потвърждаването на валидността на придобитата онлайн теоретична компетентност и на свидетелството за правоспособност на дистанционно управляващия пилот, преди да е изтекъл техният срок на валидност, става чрез:
  - а) доказване на компетентностите съгласно подточка 4, буква б) от точка UAS.OPEN.020 или подточка 2 от точка UAS.OPEN.030, по целесъобразност; или
  - б) завършване на опреснително обучение, посветено съответно на теоретичните познания по темите, определени в точка UAS.OPEN.020, подточка 4, буква б) и точка UAS.OPEN.030, подточка 2, предоставено от компетентния орган или от субект, определен от компетентния орган.
- 3) За да потвърди своята придобита онлайн теоретична компетентност или своето свидетелство за правоспособност след изтичането на техният срок на валидност, дистанционно управляващият пилот трябва да отговаря на изискванията от подточка 2, буква а).

*ЧАСТ Б*

## ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА БЛС В СПЕЦИФИЧНАТА КАТЕГОРИЯ

UAS.SPEC.010 Общи разпоредби

Операторът на БЛС предоставя на компетентния орган оценка на експлоатационния риск за планираната експлоатация в съответствие с член 11 или подава декларация, когато е приложима точка UAS.SPEC.020, освен ако операторът притежава удостоверение за оператор на лека БЛС (LUC) със съответните права съгласно част В от настоящото приложение. Операторът на БЛС редовно оценява адекватността на предприетите мерки за смекчаване на риска и ги актуализира, ако е необходимо.

UAS.SPEC.020 Декларация за експлоатация

- 1) Съгласно член 5 операторът на БЛС може да подаде декларация за експлоатация в съответствие с основен сценарий, както е предвидено в допълнение 1 към настоящото приложение, до компетентния орган на държавата членка на регистрация, като алтернатива на точки UAS.SPEC.30 и UAS.SPEC.40, във връзка с експлоатация:
  - а) на безпилотно въздухоплавателно средство с:
    - i) максимален характерен размер до 3 метра в обсега на видимост над контролирана наземна площ, освен над места, на които се събират множество хора;
    - ii) максимален характерен размер до 1 метър в обсега на видимост над места, на които се събират множество хора;
    - iii) максимален характерен размер до 1 метър извън обсега на видимост над слабо населени зони;

**▼ M1**

- iv) максимален характерен размер до 3 метра извън обсега на видимост над контролирана наземна площ;
- б) извършвана на не повече от 120 метра от най-близката точка на земната повърхност и:
  - i) в неконтролирано въздушно пространство (клас F или G), освен ако държавите членки са наложили различни ограничения чрез географски зони за БЛС в райони, където вероятността за среща с пилотирани въздухоплавателни средства не е ниска; или
  - ii) в контролирано въздушно пространство, в съответствие с публикуваните процедури за зоната на експлоатация, така че да е гарантирана малка вероятност за среща с пилотирани въздухоплавателни средства.
- 2) Декларацията на операторите на БЛС съдържа:
  - а) административна информация относно оператора на БЛС;
  - б) заявление, че експлоатацията отговаря на експлоатационното изискване, посочено в подточка 1, и на основен сценарий, определен в допълнение 1 към приложението;
  - в) изявление на оператора на БЛС, че спазва съответните мерки за смекчаване на риска, изисквани за безопасността на експлоатацията, включително свързаните инструкции за експлоатация, за проекта на безпилотното въздухоплавателно средство и за компетентността на участващия персонал;
  - г) потвърждение от оператора на БЛС, че за всеки полет, изпълняван в рамките на декларацията, ще бъде налице подходящо застрахователно покритие, ако такова се изисква съгласно правото на Съюза или националното право.
- 3) След получаване на декларацията компетентният орган проверява дали тя съдържа всички елементи, изброени в подточка 2, и предоставя на оператора на БЛС незабавно потвърждение за получаването и изчерпателността ѝ.
- 4) След като от своя страна получи потвърждението за получаването и изчерпателността, операторът на БЛС има право да започне експлоатацията.
- 5) Операторите на БЛС незабавно уведомяват компетентния орган за всякакви промени в информацията, съдържаща се в декларацията за експлоатация, която са подали.
- 6) Операторите на БЛС, които притежават LUC със съответните права съгласно част В от настоящото приложение, не са задължени да подават декларация.

## UAS.SPEC.030 Заявление за разрешение за експлоатация

- 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, освен:
  - а) когато е приложима точка UAS.SPEC.020; или
  - б) операторът на БЛС притежава LUC със съответните права в съответствие с част В от настоящото приложение.
- 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.

**▼ M1**

- 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.

## UAS.SPEC.040 Издаване на разрешение за експлоатация

- 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.
- 2) В разрешението за експлоатация компетентният орган определя точния обхват на разрешението в съответствие с член 12.

## UAS.SPEC.050 Отговорности на оператора на БЛС

- 1) Операторът на БЛС спазва всички изброени по-долу условия:
- а) въвежда процедури и ограничения, адаптирани според типа на планираната експлоатация и свързания риск, включително:
    - i) експлоатационни процедури за гарантиране на безопасността на експлоатацията;
    - ii) процедури за гарантиране, че при планираната експлоатация се спазват изискванията за сигурност, приложими към зоната на експлоатация;
    - iii) мерки за защита от актове на незаконна намеса и неразрешен достъп;
    - iv) процедури за гарантиране, че при всички видове експлоатация се спазва Регламент (ЕС) 2016/679 относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни. По-специално той извършва оценка на въздействието върху защитата на личните данни, когато се изисква от националния орган за защита на личните данни, в изпълнение на член 35 от Регламент (ЕС) 2016/679;

**▼ M1**

- в) 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;
- б) 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);
- в) гарантира, че при експлоатацията радиочестотният спектър се използва ефективно, и подпомага неговото ефективно използване, с цел да бъдат избегнати радиосмущения;
- г) гарантира, че преди да започнат експлоатацията дистанционно управляващите пилоти отговарят на всички изброени по-долу условия:
- i) притежават компетентността да изпълняват задачите си в съответствие с приложимото обучение, посочено в разрешението за експлоатация, или (ако е приложима точка UAS.SPEC.020) при условията и ограниченията, определени в съответния основен сценарий, посочен в допълнение 1, или определени в LUC;
  - ii) преминали са обучение за дистанционно управляващи пилоти, фокусирано върху отделни компетентности и включващо компетентностите, посочени в член 8, параграф 2;
  - 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;
  - iv) преминали са обучение за дистанционно управляващи пилоти за експлоатация, която се провежда въз основа на декларация и в съответствие с мерките за смекчаване на риска, определени в основния сценарий;
  - 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);
  - vi) получили са актуализирана информация за планираната експлоатация относно географските зони, определени в съответствие с член 15;
- 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:
- i) преминал е обучението на работното място, разработено от оператора;
  - 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 буква а);
  - iii) получил е актуализирана информация, която е от значение за планираната експлоатация, относно географските зони, определени в съответствие с член 15;

**▼ M1**

- е) извършва всяка експлоатация в рамките на ограниченията, условията и смекчаващите мерки, определени в декларацията или посочени в разрешението за експлоатация;
- ж) съхранява и поддържа актуален регистър за:
- 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;
  - ii) дейностите по техническо обслужване на БЛС за период от най-малко 3 години;
  - 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;
- 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;
- и) поддържа БЛС в подходящо състояние за безопасна експлоатация, като:
- i) най-малко определя инструкции за техническо обслужване и назначава адекватно обучен и квалифициран персонал по техническото обслужване; и
  - ii) спазва точка UAS.SPEC.100, ако се изисква;
  - 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.
- й) създава и поддържа актуален списък на определените дистанционно управляващи пилоти за всеки полет;
- к) създава и поддържа актуален списък на персонала по техническото обслужване, нает от оператора за извършване на дейности по техническото обслужване; и
- л) гарантира, че всяко безпилотно въздухоплавателно средство е оборудвано с:
- i) поне една зелена мигаща светлина, за да бъде видимо през нощта; и
  - ii) активна и актуализирана система за идентификация от разстояние.



**▼ M1**

UAS.SPEC.060 Отговорности на дистанционно управляващия пилот

- 1) Дистанционно управляващият пилот:
  - 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;
  - б) има подходящата правоспособност като дистанционно управляващ пилот, както е определена в разрешението за експлоатация, за основния сценарий, посочен в допълнение 1, или както е определена в LUC, и разполага с документ за правоспособност при работа с БЛС;
  - в) е запознат с инструкциите, дадени от производителя на БЛС.
- 2) Преди започване на експлоатацията на БЛС дистанционно управляващият пилот спазва всички изброени по-долу условия:
  - а) набавя си актуализирана информация за планираната експлоатация относно географските зони, определени в съответствие с член 15;
  - б) гарантира, че експлоатационната среда е съвместима с разрешените или декларираните ограничения и условия;
  - 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;
  - 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 от държавата членка за географската зона на експлоатация в съответствие с член 15.
- 3) По време на полета дистанционно управляващият пилот:
  - а) спазва разрешените или декларираните ограничения и условия;
  - б) избягва всякакъв риск от сблъсък с пилотирувани въздухоплавателни средства и прекъсва полета, ако продължаването му може да носи риск за други въздухоплавателни средства, хора, животни, околната среда или имущество;
  - в) спазва експлоатационните ограничения в географските зони, определени в съответствие с член 15;
  - г) спазва процедурите на оператора;
  - 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.

**▼ M1**

UAS.SPEC.070 Прехвърляне на разрешението за експлоатация

Разрешението за експлоатация не може да се прехвърля.

UAS.SPEC.080 Срок и валидност на разрешението за експлоатация

- 1) Компетентният орган посочва срока на разрешението за експлоатацията в самото разрешение.
- 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.
- 3) При анулиране или оттегляне на разрешението за експлоатация операторът на БЛС без забавяне предоставя потвърждение в цифров формат, което трябва да се изпрати на компетентния орган.

UAS.SPEC.085 Срок и валидност на декларацията за експлоатация

Срокът на декларацията за експлоатация е ограничен на 2 години. Декларацията не се счита за пълна по смисъла на подточка 4 от точка UAS.SPEC.020, ако:

- 1) по време на надзора на оператора на БЛС компетентният орган е установил, че експлоатацията на БЛС не се провежда в съответствие с декларацията за експлоатация;
- 2) условията на експлоатация на БЛС са се променили до такава степен, че декларацията за експлоатация вече не отговаря на приложимите изисквания на настоящия регламент;
- 3) компетентният орган не получава достъп в съответствие с UAS.SPEC.090.

UAS.SPEC.090 Достъп

За целите на демонстриране на съответствие с изискванията на настоящия регламент операторът на БЛС предоставя на всяко лице, надлежно оправомощено от компетентния орган, достъп до всяко помещение, БЛС, документ, записи, данни, процедури или всякакви други материали, относими към неговата дейност, която подлежи на разрешение за експлоатация или декларация за експлоатация, независимо дали неговата дейност е възложена на друга организация като изпълнител или подизпълнител.

UAS.SPEC.100 Използване на сертифицирано оборудване и сертифицирани безпилотни въздухоплавателни средства

- 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.
- 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.

▼ M1*ЧАСТ В*

## УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ОПЕРАТОР НА ЛЕКА БЛС (LUC)

## UAS.LUC.010 Общи изисквания за LUC

- 1) Всяко юридическо лице има право да подаде заявление за LUC съгласно настоящата част.
- 2) Заявление за LUC или за изменение на съществуващо LUC се подава до компетентния орган и съдържа цялата информация, посочена по-долу:
  - а) описание на системата на управление на оператора на БЛС, включително неговата организационна структура и система за управление на безопасността;
  - б) имената на отговорните членове от персонала на оператора на БЛС, включително на лицето, отговарящо за разрешаване на експлоатацията на БЛС;
  - в) заявление, че цялата документация, подадена до компетентния орган, е проверена от заявителя и е установено, че отговаря на приложимите изисквания.
- 3) Ако са спазени изискванията на тази част, на притежателя на LUC може да бъдат дадени правата в съответствие с точка UAS.LUC.060.

## UAS.LUC.020 Отговорности на притежателя на LUC

## Притежателят на LUC:

- 1) спазва изискванията от точки UAS.SPEC.050 и UAS.SPEC.060;
- 2) спазва обхвата и правата, определени в условията на одобрението;
- 3) въвежда и поддържа система за упражняване на експлоатационен контрол на всяка експлоатация, провеждана по условията на неговото LUC;
- 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;
- 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 смекчавачи мерки; и
  - в) квалификацията и опита на персонала, участващ в експлоатирането на БЛС, наблюдението на спазването на изискванията и управлението на безопасността;
- 6) съхранява документацията за персонала, посочен в подточка 5, буква в), докато лицето работи за организацията, и я пази до 3 години след напускане на организацията от лицето.

**▼ M1**

## UAS.LUC.030 Система за управление на безопасността

- 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.
- 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;
  - б) определя ясни правила за отговорност и отчетност в цялата организация;
  - в) въвежда и поддържа политика на безопасност и съответните свързани цели по отношение на безопасността;
  - г) назначава ключов персонал по въпросите на безопасността за изпълнение на политиката по отношение на безопасността;
  - 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;
  - е) насърчава безопасността в организацията чрез:
    - i) обучение и образование;
    - ii) комуникация;
  - 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;

**▼ M1**

- 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;
  - 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.
- 3) Ако организацията притежава други сертификати в рамките на приложното поле на Регламент (ЕС) 2018/1139, системата на оператора на БЛС за управление на безопасността може да бъде интегрирана в системата за управление на безопасността, която се изисква по силата на който и да е от тези допълнителни сертификати.

## UAS.LUC.040 Ръководство относно LUC

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 5) Операторът на БЛС предоставя съответните части от ръководството относно LUC на всички членове на своя персонал в съответствие с техните функции и задължения.

## UAS.LUC.050 Условия на одобрението на притежателя на LUC

- 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.
- 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.

**▼ M1**

## UAS.LUC.060 Права на притежателя на LUC

Когато е удовлетворен от предоставената документация, компетентният орган:

- 1) посочва в LUC условията за правото, което се предоставя на оператора на БЛС; и
- 2) може, в рамките на условията на одобрението, да даде на притежателя на LUC правото да разрешава своята собствена експлоатация без да:
  - а) подава декларация за експлоатация;
  - б) подава заявление за разрешение за експлоатация.

## UAS.LUC.070 Промени в системата за управление на LUC

След като е издадено LUC, следните промени изискват предварителното одобрение от страна на компетентния орган:

- 1) всяка промяна в условията на одобрението на оператора на БЛС;
- 2) всяка значителна промяна в елементите на системата на притежателя на LUC за управление на безопасността, както се изисква по точка UAS.LUC.030.

## UAS.LUC.075 Прехвърляне на LUC

Освен в случая на промяна в собствеността на организацията, одобрена от компетентния орган в съответствие с точка UAS.LUC.070, LUC не може да се прехвърля.

## UAS.LUC.080 Срок и валидност на LUC

- 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.
- 2) При анулиране или оттегляне на LUC притежателят на LUC предоставя потвърждение в цифров формат, което трябва да се изпрати на компетентния орган без забавяне.

## UAS.LUC.090 Достъп

За целите на демонстрирането на съответствие с изискванията на настоящия регламент притежателят на LUC предоставя на всяко лице, надлежно оправомощено от компетентния орган, достъп до всяко помещение, БЛС, документ, записи, данни, процедури или всякакви други материали, относими към неговата дейност, която подлежи на сертифициране, разрешение за експлоатация или декларация за експлоатация, независимо дали тази негова дейност е възложена на друга организация като изпълнител или подизпълнител.

▼ **M1***Допълнение 1***Основни сценарии, за които се използва декларация****ГЛАВА I****STS-01 – Експлоатация в обсега на видимост (VLOS) над контролирана наземна площ в населена среда****UAS.STS-01.010 Общи разпоредби**

- 1) По време на полет безпилотното въздухоплавателно средство се поддържа на разстояние до 120 m от най-близката точка на земната повърхност. Измерването на разстоянията се адаптира спрямо географските характеристики на терена, като например равнини, хълмове, планини.
- 2) При полет на безпилотното въздухоплавателно средство в рамките на хоризонтално разстояние 50 m от изкуствено препятствие, по-високо от 105 метра, максималната височина, на която се експлоатира БЛС, може да бъде увеличена до 15 m над височината на препятствието по искане на субекта, отговарящ за препятствието.
- 3) Максималната височина на оперативния обем не надвишава с повече от 30 m максималната височина, разрешена по точки 1 и 2.
- 4) По време на полет безпилотното въздухоплавателно средство не превозва опасни товари.

**UAS.STS-01.020 Експлоатация на БЛС съгласно STS-01**

- 1) Експлоатацията на БЛС съгласно STS-01 отговаря на всички изброени по-долу условия:
  - а) провежда се с безпилотно въздухоплавателно средство, намиращо се във всеки един момент в обсега на видимост;
  - б) провежда се в съответствие с ръководството за експлоатация, посочено в точка UAS.STS-01.030, подточка 1;
  - в) провежда се над контролирана наземна площ, която включва:
    - и) за експлоатация на непривързано безпилотно въздухоплавателно средство:
      - А) зона на географията на полета;
      - Б) зоната за непредвидени ситуации, чиито външни граници са най-малко 10 m отвъд границите на зоната на географията на полета; и
      - В) буфера за наземен риск, който обхваща разстояние извън външните граници на зоната за непредвидени ситуации, което има най-малко следните стойности:

Максимална височина над земната повърхност	Минимално разстояние, което трябва да се покрива от буфера за наземен риск за непривързано безпилотно въздухоплавателно средство	
	с МТОМ до 10 kg	с МТОМ над 10 kg
30 m	10 m	20 m
60 m	15 m	30 m

## ▼ M1

	Минимално разстояние, което трябва да се покрива от буфера за наземен риск за непривързано безпилотно въздухоплавателно средство	
Максимална височина над земната повърхност	с МТОМ до 10 kg	с МТОМ над 10 kg
90 m	20 m	45 m
120 m	25 m	60 m

- ii) за експлоатация на привързано безпилотно въздухоплавателно средство, окръжност с радиус, равен на дължината на връзката плюс 5 m и център в точката, в която връзката е фиксирана върху повърхността на земята.
- г) провежда се при наземна скорост под 5 m/s в случай на непривързано безпилотно въздухоплавателно средство;
- д) провежда се от дистанционно управляващ пилот, който:
- i) притежава свидетелство за теоретични познания, в съответствие с притурка А към настоящата глава, за дистанционно управление при експлоатация по основните сценарии, издадено от компетентния орган или от субект, определен от компетентния орган на държава членка;
  - ii) притежава акредитация за завършване на практическо обучение за STS-01 в съответствие с притурка А към настоящата глава, издадена от:
    - А) субект, който е декларирал съответствие с изискванията на допълнение 3 и е признат от компетентния орган на държава членка; или
    - Б) оператор на БЛС, който е декларирал пред компетентния орган на държавата членка на регистрация съответствие със STS-01 и който е декларирал съответствие с изискванията на допълнение 3; и
- е) се провежда с безпилотно въздухоплавателно средство, което е маркирано като клас С5 и отговаря на изискванията за този клас, определени в част 16 от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 на Комисията, и се експлоатира с активна и актуализирана система за пряка идентификация от разстояние.
- 2) Дистанционно управляващият пилот получава сертификат за теоретични познания за експлоатация по основните сценарии, след като:
- а) е завършил онлайн курс за обучение и успешно е издържал теоретичния онлайн изпит, посочен в точка UAS.OPEN.020, подточка 4, буква б); и
  - б) е издържал допълнителен теоретичен изпит, предоставен от компетентния орган или от субект, определен от компетентния орган на държава членка в съответствие с притурка А към настоящата глава.
- 3) Този сертификат е валиден за срок от пет години. За потвърждаване на валидността му преди изтичане на срока на валидност трябва да е изпълнено някое от следните условия:
- а) доказани са компетентностите в съответствие с подточка 2;



**▼ M1**

- б) завършено е опреснително обучение, посветено на теоретичните познания по темите, определени в подточка 2, предоставено от компетентния орган или от субект, определен от компетентния орган.
- 4) За да потвърди валидността на сертификата, дистанционно управляващият пилот трябва да отговаря на изискванията от подточка 2.

**UAS.STS-01.030 Отговорности на оператора на БЛС**

В допълнение към отговорностите, определени в UAS.SPEC.050, операторът на БЛС:

- 1) изготвя ръководство за експлоатация, включващо елементите, определени в допълнение 5;
- 2) определя оперативния обем и буфера за наземен риск за планираната експлоатация, включително контролираната наземна площ, която покрива проекциите върху земната повърхност както на обема, така и на буфера;
- 3) осигурява адекватността на процедурите за непредвидени и извънредни ситуации чрез следното:
  - а) специални полетни изпитвания;
  - б) симулации, при условие че представителността на средствата за симулация е подходяща за предвидените цели;
- 4) разработва ефективен план за реагиране при извънредни ситуации (ERP), който е подходящ за експлоатацията и включва най-малко:
  - а) плана за ограничаване на ескалиращите въздействия на извънредната ситуация;
  - б) условията за предупреждаване на съответните органи и организации;
  - в) критериите за идентифициране на извънредна ситуация;
  - г) ясно разграничаване на задълженията на дистанционно управляващите пилоти и тези на всякакъв друг персонал, натоварен със задължения от съществено значение за експлоатацията на БЛС;
- 5) гарантира, че експлоатационните показатели на всички външно предоставяни услуги, необходими за безопасността на полета, имат ниво, подходящо за планираната експлоатация;
- 6) определя разпределението на ролите и отговорностите между оператора и външните доставчици на услуги, ако е приложимо;
- 7) зарежда актуализирана информация във функцията за геопросторно ориентиране, ако тази функция е инсталирана на БЛС, когато това се изисква от географската зона на БЛС за предвидения район на експлоатация;

**▼ M1**

- 8) гарантира, че преди започване на експлоатацията контролираната наземна площ е налична, ефективна и в съответствие с минималното разстояние, определено в точка UAS.STS-01.020, подточка 1, буква в), i), В), и когато е необходимо, е проведена координация със съответните органи;
- 9) гарантира, че преди да започне експлоатацията, всички лица, намиращи се в контролираната наземна площ:
  - а) са били информирани за рисковете при експлоатацията;
  - б) са били инструктирани или обучени, по целесъобразност, относно предпазните мерки и мерките за безопасност, установени от оператора на БЛС за тяхната защита; и
  - в) са се съгласили изрично да участват в експлоатацията;
- 10) гарантира, че:
  - а) БЛС се придружава от съответните декларации на ЕС за съответствие, включително позоваване на клас C5 или клас C3 и комплекта от принадлежности; и
  - б) идентификационният етикет за клас C5 е поставен на безпилотното въздухоплавателно средство или на комплекта от принадлежности.

**UAS.STS-01.040 Отговорности на дистанционно управляващия пилот**

В допълнение към отговорностите, определени в UAS.SPEC.060, дистанционно управляващият пилот:

- 1) преди да започне експлоатацията на БЛС, се уверява че средствата за прекратяване на полета на безпилотното въздухоплавателно средство функционират и проверява дали пряката идентификация от разстояние е активирана и актуализирана;
- 2) по време на полета:
  - а) поддържа безпилотното въздухоплавателно средство в обсега на видимост (VLOS) и внимателно следи заобикалящото го въздушно пространство, за да избегне всякакъв риск от сблъсък с пилотирано въздухоплавателно средство. Дистанционно управляващият пилот прекъсва полета, ако експлоатацията носи риск за други въздухоплавателни средства, хора, животни, околната среда или имущество;
  - б) за целите на буква а) той може да бъде подпомаган от наблюдател на безпилотното въздухоплавателно средство. В такъв случай между дистанционно управляващия пилот и наблюдателя на безпилотното въздухоплавателно средство се установява ясна и ефективна комуникация;
  - в) е в състояние да запази контрол над безпилотното въздухоплавателно средство, освен в случай на загуба на линията за управление и контрол (C2);
  - г) управлява само едно безпилотно въздухоплавателно средство в даден момент;
  - д) не управлява безпилотното въздухоплавателно средство от движещо се превозно средство;
  - е) не предава управлението на безпилотното въздухоплавателно средство към друг пулт за управление;

**▼ M1**

- ж) изпълнява процедурите за непредвидени ситуации, определени от оператора на БЛС за необичайни ситуации, включително когато забележи признаци, че безпилотното въздухоплавателно средство може да напусне границите на географията на полета; и
- з) изпълнява процедурите за извънредни ситуации, определени от оператора на БЛС за извънредни ситуации, включително задейства средства за прекратяване на полета, когато забележи признаци, че безпилотното въздухоплавателно средство може да напусне границите на оперативния обем.

**ПРИТУРКА А: ТЕОРЕТИЧЕН И ПРАКТИЧЕСКИ ИЗПИТ НА ДИСТАНЦИОННО УПРАВЛЯВАЩ ПИЛОТ ЗА STS-01****1) Теоретичен изпит**

- а) Изпитът, посочен в точка UAS.STS-01.020, подточка 2, буква б), обхваща най-малко 40 въпроса с възможност за избор на правилния отговор, насочени към оценяване на знанията на дистанционно управляващия пилот за техническите и експлоатационните мерки за смекчаване на риска, подходящо разпределени между следните теми:
  - i) нормативна уредба в сферата на въздухоплаването;
  - ii) граници на човешките възможности;
  - iii) експлоатационни процедури;
  - iv) технически и експлоатационни мерки за смекчаване на наземния риск;
  - v) общи познания за БЛС;
  - vi) метеорология;
  - vii) летателни характеристики на БЛС; и
  - viii) технически и експлоатационни мерки за смекчаване на рисковете във въздуха.
- б) Ако обучаваният вече притежава свидетелство за правоспособност на дистанционно управляващ пилот, както е посочено в точка UAS.OPEN.030, подточка 2, изпитът включва най-малко 30 въпроса с възможност за избор на правилния отговор, подходящо разпределени между темите, посочени в подточка 1, буква а), i)–v).
- в) За да премине успешно теоретичния изпит, обучаваният дистанционно управляващ пилот трябва да получи най-малко 75 % от общия брой точки.

**2) Практическо обучение и оценка на уменията**

Обучението и оценяването на практическите умения за експлоатация съгласно всеки основен сценарий обхваща най-малко темите и областите, посочени в таблица 1:

▼ M1

Таблица 1

Теми и области, които трябва да бъдат обхванати при практическото обучение и оценката на уменията

Тема	Области, които трябва да бъдат обхванати
а) Предполетна подготовка	<p>i) Планиране на експлоатацията, съображения във връзка с въздушното пространство и оценка на риска на обекта. Включват се следните точки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>А) определяне на целите на планираната експлоатация;</li> <li>Б) проверка и осигуряване на пригодността за планираната експлоатация на определения оперативен обем и съответните буфери (напр. буфер за наземен риск);</li> <li>В) установяване на препятствията в рамките на оперативния обем, които биха могли да попречат на планираната експлоатация;</li> <li>Г) проверка дали скоростта и/или посоката на вятъра могат да бъдат повлияни от топографията или от препятствия в оперативния обем;</li> <li>Д) подбиране на съответни данни от информацията за въздушното пространство (включително за географските зони на БЛС), които могат да окажат влияние върху планираната експлоатация;</li> <li>Е) проверка и осигуряване на пригодността на БЛС за планираната експлоатация;</li> <li>Ж) проверка и осигуряване на съвместимостта на избрания полезен товар с използваната за експлоатацията БЛС;</li> <li>З) прилагане на необходимите мерки за спазване на ограниченията и условията, приложими за оперативния обем и буфера за наземен риск за планираната експлоатация, в съответствие с процедурите от ръководството за експлоатация за съответния сценарий;</li> <li>И) прилагане на необходимите процедури за работа в контролирано въздушно пространство, включително протокол за осъществяване на връзка с органите за контрол на въздушното движение (КВД) и получаване на разрешение и инструкции, ако е необходимо;</li> <li>Й) потвърждаване, че всички документи, необходими за планираната експлоатация, са на мястото на експлоатацията; и</li> <li>К) информиране на всички участници за планираната експлоатация.</li> </ul> <p>ii) Предполетна проверка и настройка на БЛС (включително режимите на полет и опасностите, произтичащи от източника на енергия). Включват се следните точки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>А) оценяване на общото състояние на БЛС;</li> <li>Б) проверка и осигуряване на подходящо обезопасяване на всички разглобяеми компоненти на БЛС;</li> <li>В) проверка и осигуряване на съвместимостта на софтуерните конфигурации на БЛС;</li> <li>Г) калибриране на приборите в БЛС;</li> <li>Д) идентифициране на всякакви недостатъци, които могат да изложат на риск планираната експлоатация;</li> <li>Е) проверка и осигуряване на достатъчно енергийното ниво на батерията за планираната експлоатация;</li> <li>Ж) проверка и осигуряване на функционирането на системата за прекратяване на полетите на БЛС и нейната система за задействане;</li> <li>З) проверка на правилното функциониране на линията за управление и контрол;</li> <li>И) активиране на функцията за геопространствено ориентиране (ако има такава) и зареждане на информацията; и</li> <li>Й) настройване на системите за ограничаване на височината и скоростта (ако има такива).</li> </ul> <p>iii) Познаване на основните действия, които трябва да бъдат предприети в случай на извънредна ситуация, включително при проблеми с БЛС, или при възникване на опасност от сблъсък във въздуха по време на полета.</p>

## ▼ M1

Тема	Области, които трябва да бъдат обхванати
б) Процедури по време на полета	<p>i) Поддържане на ефективно външно наблюдение и задържане на безпилотното въздухоплавателно средство в обсега на видимост (VLOS), което включва: ситуационна осведоменост за местоположението по отношение на оперативния обем и други ползватели на въздушното пространство, препятствия, терен и неучастващи лица във всеки момент.</p> <p>ii) Извършване на точни и контролирани полетни маневри на различни височини и разстояния, които са представителни за съответния STS (включително полет в ръчен/неподпомаган от ГНСС режим или еквивалентен режим, ако е предвиден такъв). Провеждат се най-малко следните маневри:</p> <p>А) неподвижно висене над дадена позиция (само за витлокрили системи);</p> <p>Б) преминаване от висене към полет напред (само за витлокрили системи);</p> <p>В) издигане и снижение от хоризонтален полет;</p> <p>Г) завои в хоризонтален полет;</p> <p>Д) контрол на скоростта в хоризонтален полет;</p> <p>Е) действия след отказ на двигател / задвижваща система; и</p> <p>Ж) действия за отклоняване (маневри) с цел избягване на сблъсък</p> <p>iii) Следене в реално време на състоянието на БЛС и ограниченията за продължителността.</p> <p>Полет в необичайни условия:</p> <p>А) справяне с частичен или цялостен недостиг на енергия в задвижващата система на БЛС и същевременно гарантиране на безопасността на третите страни на земята;</p> <p>Б) управление на траекторията на безпилотното въздухоплавателно средство в необичайни ситуации;</p> <p>В) управление на ситуация, при която е засегнато оборудването за определяне на местоположението на безпилотното въздухоплавателно средство;</p> <p>Г) управление на ситуация, свързана с проникване на неучастващо лице в оперативния обем или в контролираната наземна площ, и вземане на подходящи мерки за поддържане на безопасността;</p> <p>Д) реагиране и предприемане на подходящи коригиращи действия в ситуации, при които е вероятно безпилотното въздухоплавателно средство да излезе извън границите на географията на полета (процедури за непредвидени ситуации) и на оперативния обем (процедури за извънредни ситуации), както е определено по време на подготовката на полета;</p> <p>Е) управление на ситуация, когато въздухоплавателното средство подхожда към оперативния обем; и</p> <p>Ж) демонстрация на метода за възвръщане на управлението след умишлена (симулирана) загуба на линията за управление и контрол.</p>
в) Действия след полета	<p>i) Изключване и обезопасяване на БЛС.</p> <p>ii) Следполетна проверка и записване на всички съответни данни, отнасящи се до общото състояние на БЛС (нейните системи, компоненти и източници на енергия) и умората на екипажа.</p> <p>iii) Провеждане на следполетен разбор.</p> <p>iv) Установяване на ситуации, които трябва да се докладват чрез доклад за събитие, и изготвяне на такъв доклад.</p>

## ГЛАВА II

**STS-02 – Експлоатация извън обсега на видимост (BVLOS) с наблюдатели на въздушното пространство над контролирана наземна площ в слабо населена среда**

**UAS.STS-02.010 Общи разпоредби**

- 1) По време на полет безпилотното въздухоплавателно средство се поддържа на разстояние до 120 m от най-близката точка на земната повърхност. Измерването на разстоянията се адаптира в съответствие с географските характеристики на терена, като например равнини, хълмове, планини.

**▼ M1**

- 2) При полет на безпилотно въздухоплавателно средство в рамките на хоризонтално разстояние 50 m от изкуствено препятствие, по-високо от 105 m, максималната височина, на която се експлоатира БЛС, може да бъде увеличена до 15 m над височината на препятствието по искане на субекта, отговарящ за препятствието.
- 3) Максималната височина на оперативния обем не надвишава с повече от 30 m максималната височина, разрешена по точки 1 и 2.
- 4) По време на полет безпилотното въздухоплавателно средство не превозва опасни товари.

**UAS.STS-02.020 Експлоатация на БЛС съгласно STS-02**

Експлоатацията на БЛС съгласно STS-02 се извършва:

- 1) в съответствие с ръководството за експлоатация, посочено в точка UAS.STS-02.030, подточка 1;
- 2) над контролирана наземна площ, разположена изцяло в слабо населена среда, която включва:
  - а) зона на географията на полета;
  - б) зоната за непредвидени ситуации, чиито външни граници са най-малко 10 m отвъд границите на зоната на географията на полета;
  - в) буфера за наземен риск, покриващ разстояние, което е най-малко равно на разстоянието, което е най-вероятно да бъде изминато от безпилотното въздухоплавателно средство след задействане на средствата за прекратяване на полета, посочени от производителя на БЛС в неговите инструкции, като се вземат предвид експлоатационните условия в рамките на определените от този производител ограничения;
- 3) в район, в който минималната видимост в полет е над 5 km;
- 4) с безпилотното въздухоплавателно средство в обсега на видимост на дистанционно управляващия пилот по време на излитането и прибирането му, освен ако последното става след извънредно прекратяване на полета;
- 5) с безпилотното въздухоплавателно средство, което не се отдалечава на повече от 1 km от дистанционно управляващия пилот и следва предварително програмирана траектория, когато не е в обсега на видимост на пилота, освен ако при експлоатацията се използва наблюдател на въздушното пространство;
- 6) ако при експлоатацията се използват един или повече наблюдатели на въздушното пространство, трябва да са спазени всички изброени по-долу условия:
  - а) наблюдателите са разположени по начин, който позволява адекватно покритие на оперативния обем и на околното въздушно пространство при минималната видимост в полет, посочена в подточка 3;
  - б) безпилотното въздухоплавателно средство се експлоатира не на повече от 2 km от дистанционно управляващия пилот;

**▼ M1**

- в) безпилотното въздухоплавателно средство се експлоатира на не повече от 1 km от най-близкия наблюдател на въздушното пространство;
  - г) разстоянието между всеки наблюдател на въздушното пространство и дистанционно управляващия пилот не надвишава 1 km;
  - д) налични са устойчиви и ефективни средства за комуникация между дистанционно управляващия пилот и наблюдателите на въздушното пространство;
- 7) от дистанционно управляващ пилот, който притежава:
- а) свидетелство за теоретични познания за дистанционно управление при експлоатация по основни сценарии, издадено от компетентния орган или от субект, определен от компетентния орган на държава членка;
  - б) акредитация за завършване на практическо обучение за STS-02 в съответствие с притурка А към настоящата глава, издадена от:
    - А) субект, който е декларирал съответствие с изискванията на допълнение 3 и е признат от компетентния орган на държава членка; или
    - Б) оператор на БЛС, който е декларирал пред компетентния орган на държавата членка на регистрацията съответствие със STS-02 и който е декларирал съответствие с изискванията на допълнение 3;
- 8) с безпилотно въздухоплавателно средство, отговарящо на всички изброени по-долу условия:
- а) маркирано е като клас С6 и отговаря на изискванията за този клас, определени в част 17 от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2019/945 на Комисията;
  - б) експлоатира се с активна система за предотвратяване на излизането на безпилотното въздухоплавателно средство извън географията на полета;
  - в) експлоатира се с активна и актуализирана система за пряка идентификация от разстояние;
- 9) Дистанционно управляващият пилот получава сертификат за теоретични познания за експлоатация по основните сценарии, след като:
- а) завърши онлайн курс за обучение и успешно издържи теоретичния онлайн изпит, посочен в точка UAS.OPEN.020, подточка 4, буква б); и
  - б) издържи допълнителен теоретичен изпит, предоставен от компетентния орган или от субект, определен от компетентния орган на държава членка в съответствие с притурка А към настоящата глава.
- 10) Този сертификат е валиден за срок от пет години. Потвърждаването на валидността преди да изтече неговият срок на валидност, става чрез:
- а) доказване на компетентностите в съответствие с подточка 9;

**▼ M1**

- б) завършване на опреснително обучение, посветено на теоретичните познания по темите, определени в подточка 9, предоставено от компетентния орган или от субект, определен от компетентния орган.
- 11) За да потвърди валидността на сертификата, дистанционно управляваният пилот трябва да отговаря на изискванията от подточка 9.

**UAS.STS-02.030 Отговорности на оператора на БЛС**

В допълнение към отговорностите, определени в UAS.SPEC.050, операторът на БЛС:

- 1) изготвя ръководство за експлоатация, включващо елементите, определени в допълнение 5;
- 2) определя оперативния обем и буфера за наземен риск за планираната експлоатация, включително контролирана наземна площ, която покрива проекциите върху земната повърхност както на обема, така и на буфера;
- 3) осигурява адекватността на процедурите за непредвидени и извънредни ситуации чрез следното:
  - а) специални полетни изпитвания;
  - б) симулации, при условие че представителността на средствата за симулация е подходяща за предвидените цели;
- 4) разработва ефективен план за реагиране при извънредни ситуации (ERP), който е подходящ за експлоатацията и включва най-малко:
  - а) плана за ограничаване на ескалиращите въздействия на извънредната ситуация;
  - б) условията за предупреждаване на съответните органи и организации;
  - в) критериите за идентифициране на извънредна ситуация;
  - г) ясно разграничаване на задълженията на дистанционно управляващите пилоти и тези на всякакъв друг персонал, натоварен със задължения от съществено значение за експлоатацията на БЛС;
- 5) гарантира, че експлоатационните показатели на всички външно предоставяни услуги, необходими за безопасността на полета, имат ниво, подходящо за планираната експлоатация;
- 6) определя разпределението на ролите и отговорностите между оператора и външните доставчици на услуги, ако е приложимо;
- 7) зарежда актуализирана информация във функцията за геопространствено ориентиране, ако тази функция е инсталирана на БЛС, когато това се изисква от географската зона на БЛС за предвидения район на експлоатация;



**▼ M1**

- 8) гарантира, че преди започване на експлоатацията са взети всички подходящи мерки за намаляване на риска от проникване на неучастващи лица в контролираната наземна площ, в съответствие с минималното разстояние, определено в точка UAS.STS-02.020, подточка 2, и когато е необходимо, е проведена координация със съответните органи;
- 9) гарантира, че преди да започне експлоатацията, всички лица, намиращи се в контролираната наземна площ:
  - а) са били информирани за рисковете при експлоатацията;
  - б) са били инструктирани и, ако е уместно, обучени относно предпазните мерки и мерките за безопасност, установени от оператора на БЛС за тяхната защита; и
  - в) са се съгласили изрично да участват в експлоатацията;
- 10) ако се използват наблюдатели на въздушното пространство, преди започване на експлоатацията:
  - а) осигурява правилното разполагане и правилния брой на наблюдателите на въздушното пространство по планираната траектория на полета;
  - б) се уверява, че:
    - i) видимостта за наблюдателите на въздушното пространство и планираната дистанция между тях са в рамките на приемливите граници, определени в ръководството за експлоатация;
    - ii) по терена няма потенциални препятствия за нито един от наблюдателите на въздушното пространство;
    - iii) няма непокрити полета между зоните, наблюдавани от наблюдателите на въздушното пространство;
    - iv) комуникацията с всеки наблюдател на въздушното пространство е установена и ефективна;
    - v) средствата за определяне на положението на безпилотното въздухоплавателно средство, ако такива се използват от наблюдателите на въздушното пространство, функционират и са ефективни;
  - в) гарантира, че наблюдателите на въздушното пространство са инструктирани относно планираната траектория на безпилотното въздухоплавателно средство и съответния график;
- 11) гарантира, че:
  - а) БЛС е придружена от съответната декларация за съответствие с изискванията на ЕС, включваща препратка към клас С6;
  - б) идентификационният етикет за клас С6 е прикрепен към безпилотното въздухоплавателно средство.

**UAS.STS-02.040 Отговорности на дистанционно управляващия пилот**

В допълнение към отговорностите, определени в UAS.SPEC.060, дистанционно управляващият пилот:

- 1) преди да започне експлоатацията на БЛС:
  - а) определя програмируемия оперативен обем за полета на безпилотното въздухоплавателно средство така, че да е в границите на географията на полета;

▼ **M1**

б) проверява и се уверява, че функционират средствата за прекратяване на полета и функцията за програмиране на оперативния обем на безпилотното въздухоплавателно средство; и проверява дали пряката идентификация от разстояние е активирана и актуализирана;

2) по време на полета:

а) освен ако е подпомаган от наблюдатели на въздушното пространство, следи внимателно заобикалящото го въздушно пространство, за да избегне всякакъв риск от сблъсък с пилотирано въздухоплавателно средство. Дистанционно управляващият пилот прекъсва полета, ако експлоатацията носи риск за други въздухоплавателни средства, хора, животни, околната среда или имущество;

б) е в състояние да запази контрол над безпилотното въздухоплавателно средство, освен в случай на загуба на линията за управление и контрол (C2);

в) управлява само едно безпилотное въздухоплавателно средство в даден момент;

г) не управлява безпилотното въздухоплавателно средство от движещо се превозно средство;

д) не предава управлението на безпилотното въздухоплавателно средство към друг пулт за управление;

е) информира своевременно наблюдателите на въздушното пространство, когато има такива, за всякакви отклонения на безпилотното въздухоплавателно средство от планираната траектория и съответния график;

ж) изпълнява процедурите за непредвидени ситуации, определени от оператора на БЛС за необичайни ситуации, включително когато забележи признаци, че безпилотното въздухоплавателно средство може да напусне границите на географията на полета;

з) изпълнява процедурите за извънредни ситуации, определени от оператора на БЛС за извънредни ситуации, включително задейства средствата за прекратяване на полета, когато забележи признаци, че безпилотното въздухоплавателно средство може да напусне границите на оперативния обем.

#### **UAS.STS-02.050 Отговорности на наблюдателя на въздушното пространство**

Наблюдателят на въздушното пространство:

1) следи внимателно въздушното пространство, заобикалящо безпилотното въздухоплавателно средство, с цел да открие всякакви рискове от сблъсък с пилотирано въздухоплавателно средство.

2) поддържа осведомеността си за положението на безпилотното въздухоплавателно средство чрез пряко наблюдение на въздушното пространство или с помощта на електронни средства;

3) предупреждава дистанционно управляващия пилот при откриване на опасност и му помага да избегне или намали до минимум възможните отрицателни последици.

#### **ПРИТУРКА А: ТЕОРЕТИЧНИ ПОЗНАНИЯ И ПРАКТИЧЕСКИ УМЕНИЯ НА ДИСТАНЦИОННО УПРАВЛЯВАЩ ПИЛОТ ЗА STS-02**

##### **1. Теоретичен изпит**

Изпитът се провежда в съответствие с точка 1 от притурка А към глава I.

▼ M1**2. Практическо обучение и оценка на уменията**

В допълнение към областите, определени в точка А.2 от притурка А към глава I, трябва да бъдат обхванати следните области:

*Таблица 1:*

**Допълнителни теми и области, които трябва да бъдат обхванати при практическото обучение и оценката на уменията за STS-02**

Тема	Области, които трябва да бъдат обхванати
а) експлоатация извън обсега на видимост (BVLOS), провеждана съгласно STS-02	i) Предполетна подготовка — планиране на експлоатацията, съображения във връзка с въздушното пространство и оценка на риска на обекта. Включват се следните точки: А) наблюдение на въздушното пространство; Б) експлоатация с наблюдатели на въздушното пространство (НВП): подходящо разполагане на НВП и схема за избягване на недоразумения, включваща фразеология, средства за координация и комуникация; ii) Процедурите по време на полета, определени в точка 2, буква б), подточка ii) от притурка А към глава I, се изпълняват както при полети във, така и при полети извън обсега на видимост.



## Допълнение 2

## Декларация за експлоатация

		<b>Декларация за експлоатация</b>	
<p><b>Защита на данните:</b> Личните данни, включени в тази декларация, се обработват от компетентния орган в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните). Те ще се обработват за целите на изпълнението, управлението и проследяването на дейностите по надзора съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията.</p> <p>Ако се нуждаете от допълнителна информация във връзка с 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 компетентния орган.</p> <p>Заявителят има право по всяко време да подаде жалба до националния надзорен орган по защита на данните във връзка с обработването на неговите данни.</p>			
Регистрационен номер на оператора на БЛС			
Наименование на оператора на БЛС			
Производител на БЛС			
Модел на БЛС			
Сериен номер на БЛС			
<p><b>С настоящото декларирам, че:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— спазвам всички приложими разпоредби на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията и на STS.x; и</li> <li>— за всеки полет, изпълняван по силата на декларацията, ще бъде налице подходящо застрахователно покритие, ако такова се изисква съгласно правото на Съюза или националното право.</li> </ul>			
Дата		Подпис или друга идентификация	

▼ M1*Допълнение 3***Допълнителни изисквания към субектите, признати от компетентния орган и операторите на БЛС, които провеждат практическо обучение и оценяване на дистанционно управляващи пилоти за експлоатация съгласно STS**

Субект, който се стреми да бъде признат от компетентния орган като доставчик на услуги за практическо обучение и оценяване на уменията на дистанционно управляващи пилоти за даден STS, трябва да декларира пред компетентния орган съответствието си със следните изисквания, като използва формуляра за декларация от допълнение 6.

Оператор на БЛС, който възнамерява да провежда практическо обучение и оценяване на уменията на дистанционно управляващи пилоти за даден STS, подава декларация за експлоатация за този STS и освен това декларира пред компетентния орган съответствието си със следните изисквания, като използва формуляра за декларация от допълнение 4.

Ако компетентният орган или операторът на БЛС възнамерява да провежда практическо обучение и оценяване на уменията на дистанционно управляващи пилоти за даден STS в държава членка, различна от държавата членка на регистрацията, копие от формуляра за декларация от допълнение 4 се представя на компетентния орган на държавата членка, в която се провежда обучението.

Ако субект, признат от компетентния орган, възнамерява да провежда практическо обучение и оценяване на уменията на дистанционно управляващи пилоти за даден STS в държава членка, различна от държавата членка на признаване, на компетентния орган на държавата членка, в която се провежда обучението, се представя доказателство за признаването.

- 1) Субектът, признат от компетентния орган или от оператора на БЛС, осигурява ясно разграничение между дейностите по обучение и всяка друга оперативна дейност, за да се гарантира независимостта на оценката.
- 2) Субектът, признат от компетентния орган или от оператора на БЛС, е в състояние да изпълнява адекватно техническите и административните дейности, свързани с целия процес на изпълнение на задачата, включително подходящ персонал и използване на съоръжения и оборудване, подходящи за задачата.
- 3) Субектът, признат от компетентния орган или от оператора на БЛС, има отговорен управител, който отговаря за това всички задачи да се изпълняват в съответствие с информацията и процедурите, посочени в точка 8.
- 4) Членовете на персонала, отговорни за задачите по практическо обучение и оценка на практическите умения:
  - (a) притежават компетентността да изпълняват тези задачи;
  - (b) са безпристрастни и не участват в оценки, ако считат, че може да е засегната тяхната обективност;
  - (c) имат задълбочен опит в обучението по теория и практика, както и задоволително познаване на изискванията относно задачите по оценяване на практическите умения, които те изпълняват, и подходящ опит с такива процеси;
  - (d) са в състояние да управляват декларациите, записите и докладите, които показват, че съответните практически оценки на уменията са били извършени, и да правят заключения въз основа на тези оценки на практическите умения; и
  - (e) не разкриват информацията, предоставена от оператора или дистанционно управляващия пилот, на никой друг, освен на компетентния орган, при поискване от негова страна.

**▼ M1**

- 5) Обучението и оценяването обхващат практическите умения, съответстващи на STS, за който е изготвена декларацията, включени в притурка А към съответната глава.
- 6) Практическото обучение и оценяването се провеждат на места, разположени в среда, която е представителна за условията на STS.
- 7) Оценката на практическите умения се извършва чрез непрекъснато оценяване на обучавания дистанционно управляващ пилот.
- 8) Субектът, признат от компетентния орган или оператора на БЛС, представя след завършване на оценяването на практическите умения доклад за оценката, който:
  - (a) включва най-малко:
    - i) данни за идентифициране на обучавания дистанционно управляващ пилот;
    - ii) самоличността на лицето, което отговаря за оценяването на практическите умения;
    - iii) посочване на STS, за който е извършено оценяването на практическите умения;
    - iv) оценка за изпълнението на всяко действие, извършено от обучавания дистанционно управляващ пилот;
    - v) цялостна оценка на практическите умения на обучавания дистанционно управляващ пилот; и
    - vi) обратна информация за оценяването на практическите умения, даваща насоки за областите, в които могат да се извършат подобрения, когато е приложимо;
  - (b) се подписва и датира надлежно от лицето, отговарящо за оценяването на практическите умения, след като бъде приключен; и
  - (c) се записва и предоставя при поискване за инспекция от страна на компетентния орган.
- 9) Субектът, признат от компетентния орган или оператора на БЛС, предоставя на обучавания дистанционно управляващ пилот акредитация за завършено практическо обучение за съответния STS, ако в доклада за оценката е направено заключението, че той е постигнал задоволително ниво на практически умения.
- 10) Издаването на акредитацията за завършено обучение, посочена в точка 9, се съобщава на компетентния орган на държавата членка, в която се провеждат практическото обучение и оценката на практическите умения, като се включват идентификационните данни на обучавания дистанционно управляващ пилот, съответният STS, датата на издаване и идентификационните данни на признатия от компетентния орган на държава членка или оператора на БЛС субект, издаващ акредитацията.
- 11) Субектът, признат от компетентния орган или оператора на БЛС, включва в ръководството за експлоатация, изготвено в съответствие с допълнение 5, отделен раздел, обхващащ елементите на обучението, включително следното:
  - (a) номинирания персонал, който провежда практическо обучение и оценка на практическите умения, включително:
    - i) описание на компетентността на съответния персонал;


**▼ M1**

- ii) задълженията и отговорностите на персонала; и
  - iii) схема на организацията, показваща съответните вериги на отговорност;
- (b) процедурите и процесите, използвани за практическото обучение и оценката на практическите умения, включително учебната програма, обхващаща практическите умения, необходими за съответния STS, за който се прави декларацията, включени в притурка А към съответната глава.
- (c) описание на БЛС и всякакво друго оборудване, инструменти и експлоатационна среда, използвани при практическото обучение и оценката на практическите умения; и
- (d) образец за доклада за оценка.

▼ M1

## Допълнение 4

Декларация на оператори на БЛС, които възнамеряват да предоставят практическо обучение и оценяване на дистанционно управляващи пилоти за STS-x

		STS-x	
<b>Декларация на оператори на БЛС, които възнамеряват да предоставят практическо обучение и оценяване на дистанционно управляващи пилоти</b>			
<p><b>Защита на данните:</b> Личните данни, включени в тази декларация, се обработват от компетентния орган в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните). Те ще се обработват за целите на изпълнението, управлението и проследяването на дейностите по надзора съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията.</p> <p>Ако се нуждаете от допълнителна информация във връзка с 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 компетентния орган.</p> <p>Заявителят има право по всяко време да подаде жалба до националния надзорен орган по защита на данните във връзка с обработването на неговите данни.</p>			
Регистрационен номер на оператора на БЛС			
Наименование на оператора на БЛС			
<p><b>С настоящото декларирам, че:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— съм подал декларация за експлоатация в съответствие със STS-x;</li> <li>— отговарям на изискванията, определени в допълнение 3 към приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията; и</li> <li>— когато експлоатирам БЛС в рамките на дейности по обучение за STS.x, спазвам всички приложими разпоредби на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията, включително изискванията за експлоатация съгласно STS.x</li> </ul>			
Дата		Подпис или друга идентификация	



**▼ M1***Допълнение 5***Ръководство за експлоатация по основен сценарий**

Ръководството за експлоатация за STS, определено в допълнение 1, съдържа най-малко следното:

- 1) изявление, че ръководството за експлоатация отговаря на съответните изисквания от настоящия регламент и декларацията и съдържа инструкции, които трябва да се спазват от персонала, участващ в изпълнението на полети;
- 2) потвърждаващ подпис на отговорния управител или оператора на БЛС в случай на физическо лице;
- 3) общо описание на организацията на оператора на БЛС;
- 4) описание на концепцията на експлоатацията, включващо най-малко:
  - (m) естеството и описанието на дейностите, извършвани при експлоатацията на БЛС, и идентифицираните рискове, свързани с тях;
  - (n) експлоатационната среда и географския район за планираната експлоатация, включително:
    - i) характеристиките на зоната, над която се прелита, по отношение на гъстотата на населението, топографията, препятствията и т.н.;
    - ii) характеристиките на въздушното пространство, което ще се използва;
    - iii) условията на околната среда, най-малко метеорологичните условия и електромагнитната среда;
    - iv) определението на оперативния обем и на буфера за риск относно наземните рискове и рисковете във въздуха;
  - (o) използваните технически средства и техните основни характеристики, експлоатационни показатели и ограничения, включително БЛС, външни системи, подпомагащи експлоатацията на БЛС, съоръжения и т.н.;
  - (p) необходимия персонал за провеждане на експлоатация, включително участниците в екипа, техните роли и отговорности, критериите за подбор, изискванията за първоначално обучение и скоросен опит и/или периодичното обучение;
- 5) инструкциите за техническо обслужване, изисквано за поддържане на БЛС в безопасно състояние, които обхващат инструкциите и изискванията за техническо обслужване на производителя на БЛС, ако е приложимо;
- 6) експлоатационните процедури, които се основават на инструкциите, предоставени от производителя на БЛС, и включват:
  - (q) следните елементи, които се вземат предвид, с цел да се сведат до минимум човешките грешки:
    - i) ясно разделяне и разпределяне на задачите; и
    - ii) вътрешен контролен списък, използван при проверката дали персоналът изпълнява адекватно възложените му задачи;

**▼ M1**

- (r) отчитане на влошаването на състоянието на външните системи, подпомагащи експлоатацията на БЛС;
- (s) процедури за обичайни ситуации, включващи най-малко:
  - i) предполетна подготовка и контролни списъци, които обхващат:
    - А) оценката на оперативния обем и свързаните с него буфери (буфер за наземен риск и буфер за риск във въздуха, когато е приложимо), включително терена и потенциалните препятствия, които могат да намалят възможностите за задържане на безпилотното въздухоплавателно средство в обсега на видимост или за наблюдение на въздушното пространство, потенциално прелитане над неучастващи лица и над критична инфраструктура;
    - Б) оценката на заобикалящата среда и въздушното пространство, включително близостта на географските зони на БЛС и потенциалните дейности на други ползватели на въздушното пространство;
    - В) условията на околната среда, подходящи за експлоатацията на БЛС;
    - Г) минималния брой членове на персонала, необходим за експлоатацията на БЛС и натоварен със задължения от съществено значение за тази експлоатация, и отговорностите на отделните членове;
    - Д) процедурите, необходими за комуникацията на дистанционно управляващите пилоти с останалия персонал, натоварен със задължения от съществено значение за експлоатацията на БЛС, и с всички външни страни, когато е необходимо;
    - Е) съответствие с всички специфични изисквания на съответните органи в предвидената зона на експлоатация, включително свързаните със сигурността, неприкосновеността на личния живот, защитата на данните и опазването на околната среда, както и използването на радиочестотния спектър;
    - Ж) необходимите мерки за намаляване на риска, въведени с цел да се гарантира безопасното провеждане на експлоатацията; по-специално за контролираната наземна площ:
      - (a) определяне на контролираната наземна площ; и
      - (b) обезопасяване на контролираната наземна площ, така че да се попречи на проникването на трети лица в зоната по време на операцията, и осигуряване на координация с местните органи, когато е необходимо;
  - з) процедурите, чрез които се проверява дали БЛС е в подходящо състояние за безопасно провеждане на планираната експлоатация;
- ii) процедури за излитане и прибиране на БЛС;
- iii) процедури по време на полета, включително тези, които гарантират, че безпилотното въздухоплавателно средство остава в границите на географията на полета;


**▼ M1**

- iv) следполетни процедури, включително инспекции за проверка на състоянието на БЛС;
  - v) процедури за откриване на възможен конфликт с друго въздухоплавателно средство от страна на дистанционно управляващия пилот и, когато това се изисква от оператора на БЛС, от наблюдателите на въздушното пространство или от наблюдателите на безпилотното въздухоплавателно средство, според случая;
- (t) процедури за непредвидени ситуации, включващи най-малко:
- i) процедури за справяне със ситуация, при която безпилотното въздухоплавателно средство напуска границите на определената „география на полета“;
  - ii) процедури за справяне със ситуация на навлизане на неучастващи лица в контролираната наземна площ;
  - iii) процедури за справяне с неблагоприятни условия на експлоатация;
  - iv) процедури за справяне с влошаването на състоянието на външни системи, подпомагащи експлоатацията;
  - v) ако се използват наблюдатели на въздушното пространство — фразеологията, която ще се използва при комуникацията;
  - vi) процедури за предотвратяване на конфликти с други ползватели на въздушното пространство;
- (u) процедури за извънредни ситуации, включващи най-малко:
- i) процедури за избягване или най-малкото свеждане до минимум на вредите за трети страни във въздуха или на земята;
  - ii) процедури за справяне със ситуация, при която безпилотното въздухоплавателно средство напуска границите на оперативния обем;
  - iii) процедури за извънредно прибиране на безпилотното въздухоплавателно средство;
- (v) процедурите за сигурност, посочени в точка UAS.SPEC.050, подточка 1, буква а), подточки ii) и iii);
- (w) процедурите за защита на личните данни, посочени в точка UAS.SPEC.050, подточка 1, буква а), подточка iv);
- (x) насоките за свеждане до минимум на неудобствата и вредното въздействие върху околната среда, посочени в точка UAS.SPEC.050, подточка 1, буква а), подточка v);
- (y) процедури за докладване на събития;
- (z) процедури за водене на документация; и
- (aa) политиката, определяща как дистанционно управляващите пилоти и останалият персонал, натоварен със задължения от съществено значение за експлоатацията на БЛС, могат да доказват своята годност за работа преди започването на експлоатацията.

▼ M1

## Допълнение 6

Декларация на субект, който се стреми да бъде признат от компетентния орган като доставчик на практическо обучение и оценяване на уменията на дистанционно управляващи пилоти за STS-x

		<b>STS-x</b> Декларация на субект, който се стреми да бъде признат от компетентния орган като доставчик на практическо обучение и оценяване на уменията на дистанционно управляващи пилоти	
<p><b>Защита на данните:</b> Личните данни, включени в тази декларация, се обработват от компетентния орган в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните). Те ще се обработват за целите на изпълнението, управлението и проследяването на дейностите по надзора съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията.</p> <p>Ако се нуждаете от допълнителна информация във връзка с 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 компетентния орган.</p> <p>Заявителят има право по всяко време да подаде жалба до националния надзорен орган по защита на данните във връзка с обработването на неговите данни.</p>			
Идентификация на субекта			
Собствено и фамилно име, телефон и адрес на електронната поща на отговорното лице			
<p><b>С настоящото декларирам, че:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— отговарям на изискванията, определени в допълнение 3 към приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията; и</li> <li>— когато експлоатирам БЛС в рамките на дейности по обучение за STS.x, спазвам всички приложими разпоредби на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията, включително изискванията за експлоатация съгласно STS.x.</li> </ul>			
Дата		Подпис или друга идентификация	