*ED* Lēmuma 2019/021/R II pielikums

***Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra***

******

**Pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi**

**(*AMC*)
un
vadlīnijas (*GM*)
*UAS* daļai**

***UAS* lidojumi “atvērtajās” un “specifiskajās” kategorijās**

1. izdevums

2019. gada 9. oktobris[[1]](#footnote-1)

**Satura rādītājs**

[SAĪSINĀJUMU SARAKSTS 7](#_Toc84589145)

[A DAĻA. “Atvērtā” kategorija 8](#_Toc84589146)

[GM1 par UAS.OPEN.010. punktu “Vispārīgi noteikumi” 8](#_Toc84589147)

[MAKSIMĀLAIS AUGSTUMS 8](#_Toc84589148)

[GM1 par UAS.OPEN.010. punkta “Vispārīgi noteikumi” 4. apakšpunktu 8](#_Toc84589149)

[LIDOJUMI AR BEZPILOTA PLANIERIEM 8](#_Toc84589150)

[AMC1 par UAS.OPEN.020. punkta “*UAS* operācijas A1 apakškategorijā” 1. un 2. apakšpunktu 9](#_Toc84589151)

[EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI A1 APAKŠKATEGORIJĀ 9](#_Toc84589152)

[AMC1 par UAS.OPEN.020. punkta “*UAS* operācijas A1 apakškategorijā” 4. apakšpunkta b) daļu un UAS.OPEN.040. punkta “*UAS* operācijas A3 apakškategorijā” 3. apakšpunktu 9](#_Toc84589153)

[TEORĒTISKO ZINĀŠANU TEMATI TIEŠSAISTES PAMATMĀCĪBU KURSIEM UN PĀRBAUDĪJUMIEM A1 UN A3 APAKŠKATEGORIJĀ 9](#_Toc84589154)

[AMC2 par UAS.OPEN.020. punkta “*UAS* operācijas A1 apakškategorijā” 4. apakšpunkta b) daļu un UAS.OPEN.040. punkta “*UAS* operācijas A3 apakškategorijā” 3. apakšpunktu 13](#_Toc84589155)

[TIEŠSAISTES MĀCĪBU PABEIGŠANAS APLIECINĀJUMS 13](#_Toc84589156)

[AMC1 par UAS.OPEN.020. punkta “*UAS* operācijas A1 apakškategorijā” 5. apakšpunkta c) daļu un d) daļu, UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 3. apakšpunktu un UAS.OPEN.040. punkta “*UAS* operācijas A3 apakškategorijā” 4. punkta c), d) un e) daļu 14](#_Toc84589157)

[*UAS* AR CE KLASES MARĶĒJUMU PĀRVEIDOŠANA 14](#_Toc84589158)

[GM1 par UAS.OPEN.020. punkta “*UAS* operācijas A1 apakškategorijā” 5. apakšpunkta c) un d) daļu, UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 3. apakšpunktu un UAS.OPEN.040. punkta “*UAS* operācijas A3 apakškategorijā” 4. apakšpunkta c), d) un e) daļu 14](#_Toc84589159)

[*UAS* AR CE KLASES MARĶĒJUMU PĀRVEIDOŠANA 14](#_Toc84589160)

[AMC1 par UAS.OPEN.30. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 1. apakšpunktu 14](#_Toc84589161)

[DROŠS ATTĀLUMS NO NEIESAISTĪTĀM PERSONĀM 14](#_Toc84589162)

[GM1 par UAS.OPEN.30. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 1. apakšpunktu 15](#_Toc84589163)

[DROŠS ATTĀLUMS NO NEIESAISTĪTĀM PERSONĀM 15](#_Toc84589164)

[AMC1 par UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 2. apakšpunktu 15](#_Toc84589165)

[DISTANCES VADĪBAS PILOTA KVALIFIKĀCIJAS SERTIFIKĀTS 15](#_Toc84589166)

[AMC1 par UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 2. apakšpunkta b) daļu 16](#_Toc84589167)

[PRAKTISKĀ PAŠMĀCĪBA 16](#_Toc84589168)

[AMC2 par UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 2. apakšpunkta b) daļu 17](#_Toc84589169)

[PRAKTISKAS IEMAŅAS PRAKTISKAJĀ PAŠMĀCĪBĀ 17](#_Toc84589170)

[AMC1 par UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 2. apakšpunkta c) daļu 19](#_Toc84589171)

[PAPILDU TEORĒTISKĀS ZINĀŠANAS PAR A2 APAKŠKATEGORIJAS PĀRBAUDĪJUMA TEMATIEM 19](#_Toc84589172)

[GM1 par UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 2. apakšpunkta c) daļu 20](#_Toc84589173)

[DISTANCES VADĪBAS PILOTA ZINĀŠANAS, KAS NEPIECIEŠAMAS, LAI SAŅEMTU DISTANCES VADĪBAS PILOTA KVALIFIKĀCIJAS SERTIFIKĀTU 20](#_Toc84589174)

[ZONAS, KURĀS VAR VEIKT A3 APAKŠKATEGORIJAS *UAS* LIDOJUMUS 20](#_Toc84589175)

[GM1 par UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A1 apakškategorijā” 1. apakšpunktu un UAS.OPEN.040. punkta “*UAS* operācijas A3 apakškategorijā” 1. apakšpunktu 21](#_Toc84589176)

[ATŠĶIRĪBA STARP A2 UN A3 APAKŠKATEGORIJU 21](#_Toc84589177)

[AMC1 par UAS.OPEN.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunktu 21](#_Toc84589178)

[EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS 21](#_Toc84589179)

[AMC1 par UAS.OPEN.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 4. apakšpunkta c) daļu 21](#_Toc84589180)

[IEGŪT ATJAUNINĀTU INFORMĀCIJU PAR ĢEOGRĀFISKO ZONU 21](#_Toc84589181)

[GM1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 1. apakšpunkta b) daļu 21](#_Toc84589182)

[ATJAUNINĀTAS INFORMĀCIJAS IEGŪŠANA PAR DALĪBVALSTS PUBLICĒTAJIEM LIDOJUMU IEROBEŽOJUMIEM VAI NOSACĪJUMIEM 21](#_Toc84589183)

[AMC1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 1. apakšpunkta c) daļu 22](#_Toc84589184)

[EKSPLUATĀCIJAS VIDE 22](#_Toc84589185)

[AMC1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 1. apakšpunkta d) daļu 22](#_Toc84589186)

[*UAS* STĀVOKLIS, KAS ĻAUJ DROŠI VEIKT PAREDZĒTO LIDOJUMU 22](#_Toc84589187)

[GM par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta a) daļu un par UAS.SPEC.060. punkta “Distances vadības pilota pienākumi” 1. apakšpunkta a) daļu 22](#_Toc84589188)

[CITI IEMESLI 22](#_Toc84589189)

[AMC1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta b) daļu 23](#_Toc84589190)

[*VLOS* DIAPAZONS 23](#_Toc84589191)

[GM1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta b) daļu 23](#_Toc84589192)

[LIDOJUMA PĀRTRAUKŠANA, JA LIDOJUMS APDRAUD CITU GAISA KUĢI 23](#_Toc84589193)

[AMC1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta d) daļu 23](#_Toc84589194)

[SPĒJA NODROŠINĀT *UA* VADĀMĪBU 23](#_Toc84589195)

[GM1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta d) daļu 24](#_Toc84589196)

[SPĒJA NODROŠINĀT *UA* VADĀMĪBU 24](#_Toc84589197)

[GM2 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta d) daļu 24](#_Toc84589198)

[BRĪVA LIDOJUMA *UA* 24](#_Toc84589199)

[GM2 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 3. apakšpunktu un UAS.SPEC.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 3. apakšpunkta c) daļu 24](#_Toc84589200)

[AVĀRIJAS SITUĀCIJU PASĀKUMU DEFINĪCIJA 24](#_Toc84589201)

[GM1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 3. apakšpunktu un UAS.SPEC.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 3. apakšpunkta e) daļu 24](#_Toc84589202)

[AVĀRIJAS SITUĀCIJU PASĀKUMI 24](#_Toc84589203)

[GM1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 4. apakšpunktu 24](#_Toc84589204)

[*UA* NOVĒROTĀJA FUNKCIJA UN PIRMĀS PERSONAS SKATPUNKTS 24](#_Toc84589205)

[B DAĻA. “Specifiskā” kategorija 26](#_Toc84589206)

[AMC1 par UAS.SPEC.030. punkta “Pieteikšanās ekspluatācijas atļaujas saņemšanai” 2. apakšpunktu 26](#_Toc84589207)

[PIETEIKUMA VEIDLAPA EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJAS SAŅEMŠANAI 26](#_Toc84589208)

[AMC2 par UAS.SPEC.030. punkta “Pieteikšanās ekspluatācijas atļaujas saņemšanai” 2. apakšpunktu 27](#_Toc84589209)

[BŪTISKAS IZMAIŅAS EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJĀ 27](#_Toc84589210)

[GM1 par UAS.SPEC.030. punkta “Pieteikšanās ekspluatācijas atļaujas saņemšanai” 2. apakšpunktu 28](#_Toc84589211)

[PIETEIKUMA VEIDLAPA EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJAS SAŅEMŠANAI 28](#_Toc84589212)

[AMC1 par UAS.SPEC.030. punkta “Pieteikšanās ekspluatācijas atļaujas saņemšanai” 3. apakšpunkta e) daļu 31](#_Toc84589213)

[EKSPLUATĀCIJAS ROKASGRĀMATA – STANDARTFORMA 31](#_Toc84589214)

[GM1 par UAS.SPEC.030. punkta “Pieteikšanās ekspluatācijas atļaujas saņemšanai” 3. apakšpunkta e) daļu 32](#_Toc84589215)

[EKSPLUATĀCIJAS ROKASGRĀMATA – STANDARTFORMA 32](#_Toc84589216)

[AMC1 par UAS.SPEC.040. punkta “Ekspluatācijas atļaujas izdošana” 1. apakšpunktu 36](#_Toc84589217)

[EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJAS STANDARTFORMA 36](#_Toc84589218)

[GM1 par UAS.SPEC.040. punkta “Ekspluatācijas atļaujas izdošana” 1. apakšpunktu 38](#_Toc84589219)

[EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJAS STANDARTFORMA 38](#_Toc84589220)

[AMC1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunktu 38](#_Toc84589221)

[EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS 38](#_Toc84589222)

[AMC1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunkta a) daļu 38](#_Toc84589223)

[EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS 38](#_Toc84589224)

[GM1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunkta a) daļas iv) punktu 38](#_Toc84589225)

[PROCEDŪRAS, LAI NODROŠINĀTU, KA VISI LIDOJUMI ATBILST REGULAI (ES) 2016/679 PAR FIZISKU PERSONU AIZSARDZĪBU ATTIECĪBĀ UZ PERSONAS DATU APSTRĀDI UN ŠĀDU DATU BRĪVU APRITI 38](#_Toc84589226)

[GM1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunkta b) daļu 40](#_Toc84589227)

[AUTONOMIJAS PAKĀPE UN NORĀDĪJUMI PAR CILVĒKA-AUTONOMIJAS MIJIEDARBĪBU 40](#_Toc84589228)

[GM1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunkta d) daļu 41](#_Toc84589229)

[TEORĒTISKO ZINĀŠANU TEMATI DISTANCES VADĪBAS PILOTU MĀCĪBĀM DARBAM “SPECIFISKAJĀ” KATEGORIJĀ 41](#_Toc84589230)

[AMC1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunkta e) daļas ii) punktu 43](#_Toc84589231)

[INFORMĀCIJA PAR *UAS* EKSPLUATANTA ROKASGRĀMATU 43](#_Toc84589232)

[AMC1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunkta g) daļu 43](#_Toc84589233)

[LIDOJUMA DARBĪBU REĢISTRĒŠANA UN UZSKAITE 43](#_Toc84589234)

[AMC1 par UAS.SPEC.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta b) daļu 44](#_Toc84589235)

[EKSPLUATĀCIJAS VIDE 44](#_Toc84589236)

[AMC1 par UAS.SPEC.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta c) daļu 44](#_Toc84589237)

[*UAS* IR STĀVOKLĪ, KAS ĻAUJ DROŠI VEIKT PAREDZĒTO LIDOJUMU 44](#_Toc84589238)

[GM1 par UAS.SPEC.100. punktu “Sertificēta aprīkojuma un sertificētu bezpilota gaisa kuģu izmantošana” 45](#_Toc84589239)

[VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 45](#_Toc84589240)

[C DAĻA. Vieglās *UAS* ekspluatanta sertifikāts (*LUC*) 46](#_Toc84589241)

[GM1 par UAS.LUC.010. punktu “Vispārīgās prasības attiecībā uz *LUC*” 46](#_Toc84589242)

[VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 46](#_Toc84589243)

[AMC1 par UAS.LUC.010. punkta “Vispārīgās prasības attiecībā uz *LUC*” 2. punktu 46](#_Toc84589244)

[PIETEIKUMS *LUC* SAŅEMŠANAI 46](#_Toc84589245)

[AMC1 par UAS.LUC.020. punkta “*LUC* turētāja pienākumi” 3. apakšpunktu 46](#_Toc84589246)

[LIDOJUMU VADĪBA 46](#_Toc84589247)

[GM1 par UAS.LUC.020. punkta “*LUC* turētāja pienākumi” 3. apakšpunktu 47](#_Toc84589248)

[LIDOJUMU VADĪBA 47](#_Toc84589249)

[AMC1 par UAS.LUC.020. punkta “*LUC* turētāja pienākumi” 5. apakšpunktu 47](#_Toc84589250)

[DOKUMENTĀCIJAS UZGLABĀŠANA – VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 47](#_Toc84589251)

[AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunktu 47](#_Toc84589252)

[PRASĪBAS PERSONĀLAM – VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 47](#_Toc84589253)

[GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta a) daļu 47](#_Toc84589254)

[ATBILDĪGAIS VADĪTĀJS 47](#_Toc84589255)

[AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta c) daļu 48](#_Toc84589256)

[DROŠUMA POLITIKA 48](#_Toc84589257)

[GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta c) daļu 48](#_Toc84589258)

[DROŠUMA POLITIKA 48](#_Toc84589259)

[GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta d) daļā 49](#_Toc84589260)

[PRASĪBAS PERSONĀLAM 49](#_Toc84589261)

[GM2 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta d) daļu 49](#_Toc84589262)

[PRASĪBAS PERSONĀLAM 49](#_Toc84589263)

[GM3 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta d) daļu 50](#_Toc84589264)

[GALVENIE PAR DROŠUMU ATBILDĪGIE DARBINIEKI 50](#_Toc84589265)

[AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļu 50](#_Toc84589266)

[DOKUMENTĀCIJA 50](#_Toc84589267)

[GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas i) punktu 50](#_Toc84589268)

[ZIŅOŠANA PAR DROŠUMU UN IEKŠĒJĀ IZMEKLĒŠANA 50](#_Toc84589269)

[AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” g) apakšpunkta iii) daļu 50](#_Toc84589270)

[SAZIŅA PAR DROŠUMU 50](#_Toc84589271)

[GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas iv) punktu 51](#_Toc84589272)

[MĀCĪBAS UN DROŠUMA VEICINĀŠANA 51](#_Toc84589273)

[AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas v) punktu 51](#_Toc84589274)

[ATBILSTĪBAS UZRAUDZĪBA 51](#_Toc84589275)

[GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas v) punktu 52](#_Toc84589276)

[ATBILSTĪBAS UZRAUDZĪBA 52](#_Toc84589277)

[AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas vi) punktu 52](#_Toc84589278)

[DROŠUMA RISKA PĀRVALDĪBA 52](#_Toc84589279)

[GM2 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” g) apakšpunkta vi) daļu 53](#_Toc84589280)

[DROŠUMA RISKA PĀRVALDĪBA 53](#_Toc84589281)

[GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas vii) punktu 53](#_Toc84589282)

[IZMAIŅU PĀRVALDĪBA 53](#_Toc84589283)

[GM2 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” g) apakšpunkta viii) daļu 54](#_Toc84589284)

[DROŠUMA RISKA PĀRVALDĪBA – ORGANIZĀCIJU MIJIEDARBĪBA 54](#_Toc84589285)

[AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas ix) punktu 55](#_Toc84589286)

[APAKŠUZŅĒMĒJU IZMANTOŠANA 55](#_Toc84589287)

[AMC1 par UAS.LUC.040. punktu “*LUC* rokasgrāmata” 55](#_Toc84589288)

[VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 55](#_Toc84589289)

[AMC1 par UAS.LUC.040. punktu “*LUC* rokasgrāmata” 55](#_Toc84589290)

[VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 55](#_Toc84589291)

[AMC1 par UAS.LUC.040. punkta “*LUC* rokasgrāmata” 3. apakšpunktu 56](#_Toc84589292)

[PROCEDŪRAS APAKŠUZŅĒMĒJIEM 56](#_Toc84589293)

[AMC1 par UAS.LUC.050. punktu “*LUC* turētāja apstiprināšanas nosacījumi” 57](#_Toc84589294)

[*LUC* TURĒTĀJA APSTIPRINĀŠANAS NOSACĪJUMU VEIDLAPA 57](#_Toc84589295)

[AMC1 par UAS.LUC.060. punktu “*LUC* turētāja tiesības” 58](#_Toc84589296)

[TIESĪBU APJOMS 58](#_Toc84589297)

[GM1 par UAS.LUC.060. punktu “*LUC* turētāja tiesības” 59](#_Toc84589298)

[VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 59](#_Toc84589299)

[AMC1 par UAS.LUC.070. punkta “Izmaiņas *LUC* pārvaldības sistēmā” 2. apakšpunktu 59](#_Toc84589300)

[IZMAIŅAS, KAM NEPIECIEŠAMS IEPRIEKŠĒJS APSTIPRINĀJUMS 59](#_Toc84589301)

## SAĪSINĀJUMU SARAKSTS

|  |  |
| --- | --- |
| *ARC* | gaisa sadursmju riska klase |
| *BVLOS* | ārpus tiešās redzamības |
| *C2* | vadība un kontrole |
| *C3* | vadība, kontrole un sakari |
| *ConOps* | lidojumu koncepcija |
| *EASA* | Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra |
| *ERP* | avārijas situācijas pasākumu plāns |
| ES | Eiropas Savienība |
| GNSS | Globālā navigācijas satelītsistēma |
| *METAR* | regulārs aviācijas laikapstākļu ziņojums ((aviācijas) meteoroloģiskajā kodā) |
| *MCC* | daudzpilotu apkalpes sadarbība |
| *NAA* | valsts atbildīgā aviācijas institūcija |
| *OM* | ekspluatācijas rokasgrāmata |
| *OSO* | ekspluatācijas drošuma mērķis |
| *PDRA* | iepriekš definēts riska novērtējums |
| RF | radiofrekvence |
| *RP* | distances vadības pilots |
| *RPS* | distances vadības pilota darba stacija |
| *SMM* | drošuma pārvaldības rokasgrāmata |
| *SORA* | specifisko lidojumu riska novērtējums |
| *SPECI* | izvēles laikapstākļu speciālais ziņojums aviācijai (aviācijas) meteoroloģiskajā kodā |
| *STS* | standarta scenārijs |
| *TAF* | prognoze lidlauka gaisa satiksmes vadības rajonam |
| *UA* | bezpilota gaisa kuģis |
| *UAS* | bezpilota gaisa kuģa sistēma |
| *UAS* regula | Komisijas 2019. gada 24. maija Īstenošanas regula (ES) 2019/947 par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām |
| *VLOS* | tiešajā redzamībā |
| *VO* | lidojumu novērotājs |

# A DAĻA. “Atvērtā” kategorija

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.OPEN.010. punktu “Vispārīgi noteikumi” |

### MAKSIMĀLAIS AUGSTUMS

Distances vadības pilotam ir jānodrošina, ka viņš notur bezpilota gaisa kuģi (*UA*) ne augstāk par 120 m (400 pēdām) virs apvidus, un turpmākajā attēlā ir parādīts, kā mainās maksimālais augstums, ko *UA* var sasniegt, atkarībā no apvidus topogrāfijas. Turklāt, ja dalībvalsts (DV) ir noteikusi ģeogrāfisko zonu ar mazāku maksimālo augstumu, distances vadības pilotam ir jānodrošina, ka *UA* nekad nepārkāpj ģeogrāfiskās zonas prasības.

Struktūrai, kas atbild par UAS.OPEN.010. punkta 3. apakšpunktā minēto mākslīgo šķērsli, ir jāpiešķir bezpilota gaisa kuģu sistēmas (*UAS*) ekspluatantam skaidra atļauja veikt lidojumu augsta cilvēka radīta šķēršļa, piemēram, ēkas vai antenas, tuvumā. Neviens *UAS* ekspluatants nedrīkst veikt lidojumu šāda šķēršļa tuvumā, ja nav saņēmis atbildīgās struktūras atļauju.



|  |
| --- |
| GM1 par UAS.OPEN.010. punkta “Vispārīgi noteikumi” 4. apakšpunktu |

### LIDOJUMI AR BEZPILOTA PLANIERIEM

Šī atkāpe tika iekļauta, lai atļautu turpināt planieru lidmodeļu lidojumus gar nogāzēm. Iepriekš minētā nosacījuma par 120 m attālumu no zemes virsmas tuvākā punkta stingra piemērošana nebūtu samērīga. Gadu desmitiem šādi lidojumi ir sekmīgi īstenoti un radījuši mikroekonomiku dažās valstīs. Lai samazinātu risku, ir ieviesti divi pasākumi:

a) maksimālā pacelšanās masa (*MTOM*), tostarp derīgā krava, nedrīkst pārsniegt 10 kg, lai samazinātu sadursmes sekas. Paredzams, ka 10 kg ierobežojumam atbildīs lielākā daļa ekspluatēto planieru;

b) maksimālais augstums virs distances vadības pilota ir 120 m, lai samazinātu gaisa sadursmju risku.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.OPEN.020. punkta “*UAS* operācijas A1 apakškategorijā” 1. un 2. apakšpunktu |

### EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI A1 APAKŠKATEGORIJĀ

Principā noteikumos ir aizliegta lidošana virs cilvēku pulcēšanās vietām. Iespējama lidošana virs atsevišķiem cilvēkiem, tomēr pastāv atšķirība starp C1 klases *UAS* un C0 klases *UAS* vai privāti būvētām *UAS*, kuru maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 250 g.

a) Pirms C1 klases *UAS* lidojuma sākuma distances vadības pilotam ir jānovērtē apkārtne un pienācīgi jāapsver, vai netiks pārlidota neviena neiesaistīta persona. Šāds novērtējums ir jāveic, ņemot vērā lidojuma vietas konfigurāciju (piemēram, vai attiecīgajā teritorijā ir ceļi, ielas, gājēju celiņi vai veloceliņi) un vietas un diennakts laika rezervēšanas iespējamību. Ja notiek neplānota pārlidošana, distances vadības pilotam ir iespējami jāsamazina pārlidošanas laiks, piemēram, vadot *UAS* tā, lai palielinātu attālumu starp *UA* un neiesaistītajiem cilvēkiem, vai izvietojot *UAS* virs vietas, kurā nav neiesaistītu cilvēku.



b) Pārlidojumi pār neiesaistītiem cilvēkiem ir pieļaujami ar C0 klases *UAS* vai privāti būvētām *UAS*, kuru maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 250 g; tomēr, kad vien iespējams, no šādiem pārlidojumiem ir jāatturas, bet, ja tie ir nenovēršami, jāievēro ārkārtēja piesardzība.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.OPEN.020. punkta “*UAS* operācijas A1 apakškategorijā” 4. apakšpunkta b) daļu un UAS.OPEN.040. punkta “*UAS* operācijas A3 apakškategorijā” 3. apakšpunktu |

### TEORĒTISKO ZINĀŠANU TEMATI TIEŠSAISTES PAMATMĀCĪBU KURSIEM UN PĀRBAUDĪJUMIEM A1 UN A3 APAKŠKATEGORIJĀ

Teorētisko zināšanu apguvē katram distances vadības pilotam ir jāietver šādi turpmāk uzskaitītie elementi.

a) Lidojumu drošums:

1) apdomīga rīcība, drošuma pasākumi *UAS* lidojumos un pamatprasības attiecībā uz bīstamiem priekšmetiem;

2) lidojumu sākšana un pārtraukšana, ņemot vērā vides faktorus, *UAS* stāvokli un ierobežojumus, distances vadības pilota ierobežojumus un cilvēka faktorus;

3) darbība tiešajā redzamībā (*VLOS*), kas ietver:

i) droša attāluma saglabāšanu no cilvēkiem, dzīvniekiem, īpašuma, transportlīdzekļiem un citiem gaisa telpas lietotājiem;

ii) cilvēku pulcēšanās vietu atpazīšanu;

iii) noteikumus par rīcību gadījumos, kad *UA* sastopas ar citu satiksmi;

iv) augstuma ierobežojuma ievērošanu un

v) *UA* novērotāja un distances vadības pilota pienākumus un savstarpējo saziņu gadījumos, kad tiek izmantots *UA* novērotājs, un

4) iepazīšanās ar ekspluatācijas vidi, it īpaši ar šādiem jautājumiem:

i) kā veikt neiesaistītas personas klātbūtnes pārlidojamajā zonā novērtējumu, kas noteikts UAS.OPEN.020. punkta 1. apakšpunktā un UAS.OPEN.040. punkta 1. apakšpunktā, un

ii) iesaistīto cilvēku informēšana.

b) Gaisa telpas ierobežojumi – iegūt un ievērot atjauninātu informāciju par lidojumu ierobežojumiem vai nosacījumiem, ko dalībvalsts publicējusi saskaņā ar *UAS* regulas 15. pantu.[[2]](#footnote-2)

c) Aviācijas noteikumi:

1) ievads par *EASA* un aviācijas sistēmu;

2) Regula (ES) 2019/945 un Regula (ES) 2019/947:

i) to piemērojamība ES dalībvalstīs;

ii) “atvērtās” kategorijas apakškategorijas un saistītās *UAS* klases;

iii) *UAS* ekspluatantu reģistrācija;

iv) *UAS* ekspluatanta pienākumi;

v) distances vadības pilota pienākumi un

vi) incidentu – nelaimes gadījumu paziņošana.

d) Cilvēka veiktspējas ierobežojumi:

1) psihoaktīvu vielu vai alkohola ietekme vai gadījumi, kad personas stāvoklis ir nepiemērots distances vadības pilota pienākumu izpildei ievainojuma, noguruma, medikamentu, slimības vai citu iemeslu dēļ;

2) cilvēka uztvere:

i) faktori, kas ietekmē *VLOS*;

ii) attālums līdz šķēršļiem un attālums starp *UA* un šķēršļiem;

iii) *UA* ātruma novērtēšana;

iv) *UA* augstuma novērtēšana;

v) situācijas izpratne un

vi) ekspluatācija nakts laikā.

e) Ekspluatācijas procedūras:

1) pirms lidojuma:

i) ekspluatācijas zonas un apkārtējās teritorijas novērtējums, tostarp apvidus un potenciālie šķēršļi un traucēkļi *UA* paturēšanai tiešajā redzamībā (*VLOS*), neiesaistīto personu iespējamā pārlidošana un kritiskās infrastruktūras iespējamā pārlidošana;

ii) drošas zonas noteikšana, kurā distances vadības pilots var veikt mācību lidojumu;

iii) vides apstākļi un laika apstākļi (faktori, kas var ietekmēt *UAS* lidtehniskos raksturojumus, piemēram, elektromagnētiskie traucējumi, vējš, temperatūra u. c.); meteoroloģisko prognožu iegūšanas paņēmieni un

iv) *UAS* stāvokļa pārbaude;

2) lidojuma laikā:

i) normālas procedūras un

ii) procedūras rīcībai ārkārtas situācijās (piemēram, zaudētas datu pārraides savienojumiem);

3) pēc lidojuma:

i) tehniskā apkope un

ii) lidojuma datu reģistrēšana.

f) Vispārīgas zināšanas par *UAS*:

1) lidojuma pamatprincipi;

2) vides apstākļu ietekme uz *UAS* lidtehniskajiem raksturojumiem;

3) vadības un kontroles principi:

i) pārskats;

ii) datu pārraides posma frekvences un spektri un

iii) automātiski lidojumu režīmi, bloķēšana un manuāla iejaukšanās;

4) iepazīšanās ar instrukcijām, kas sniegtas *UAS* lietotāja rokasgrāmatā, it īpaši attiecībā uz:

i) pārskatu par galvenajiem *UAS* elementiem;

ii) ierobežojumiem (piemēram, masa, ātrums, vides apstākļi, akumulatora darbības ilgums u. c.);

iii) *UAS* vadīšanu visās lidojuma fāzēs (piemēram, pacelšanās, karāšanās gaisā, kad tas nepieciešams, lidošanas pamatmanevru izpilde un nosēšanās);

iv) funkcijām, kas ietekmē lidojuma drošumu;

v) datu pārraides posma zuduma procedūras parametru iestatīšanu;

vi) maksimālā augstuma iestatīšanu;

vii) procedūrām ģeogrāfiskās zonas datu ielādei vietzinīguma sistēmā;

viii) procedūrām *UAS* ekspluatanta reģistrācijas numura ielādei tiešajā attālinātās identifikācijas sistēmā;

ix) drošuma apsvērumiem:

A) derīgās kravas nostiprināšanas norādījumiem;

B) piesardzības pasākumiem, lai novērstu rotoru un asu malu radītus ievainojumus, un

C) drošu apiešanos ar akumulatoriem;

x) tehniskās apkopes norādījumi:

g) Privātuma un datu aizsardzība:

1) izpratne par privātumam un datu aizsardzībai radīto risku un

2) Vispārīgās datu aizsardzības regulas[[3]](#footnote-3) datu aizsardzības pamatprincipi.

h) Apdrošināšana:

1) atbildība nelaimes gadījuma vai incidenta gadījumā;

2) vispārīgas zināšanas par ES regulām un

3) informētība par iespējamajām atšķirīgajām valstu prasībām par apdrošināšanu dalībvalstīs.

i) Drošība:

1) drošības riska izpratne;

2) pārskats par ES regulām;

3) informētība par iespējamajām atšķirīgajām valstu prasībām par drošību dalībvalstīs.

|  |
| --- |
| AMC2 par UAS.OPEN.020. punkta “*UAS* operācijas A1 apakškategorijā” 4. apakšpunkta b) daļu un UAS.OPEN.040. punkta “*UAS* operācijas A3 apakškategorijā” 3. apakšpunktu |

### TIEŠSAISTES MĀCĪBU PABEIGŠANAS APLIECINĀJUMS

Saņemot apliecinājumu par to, ka distances vadības pilots ir nokārtojis tiešsaistes teorētisko pārbaudījumu, dalībvalstij ir jāizsniedz distances vadības pilotam turpmāk noteiktais pabeigšanas apliecinājums. Šis apliecinājums var būt sniegts elektroniski.



|  |  |
| --- | --- |
| *Angļu val.* | *Latviešu val.* |
| **MEMBER STATE** | **DALĪBVALSTS** |
| **LOGO OF NATIONAL ISSUING AUTHORITY** | **VALSTS IZDEVĒJAS IESTĀDES LOGOTIPS** |
| **A1-A3**OPEN SUB CATEGORY | **A1–A3**ATVĒRTĀ APAKŠKATEGORIJA |
| Proof of completion of the online training | Tiešsaistes mācību pabeigšanas apliecinājums |
| FIRST NAME: **Name** | VĀRDS: **Vārds** |
| LAST NAME: **Last name** | UZVĀRDS: **Uzvārds** |
| EXPIRATION DATE: **dd.mm.yyyy** | DERĪGUMA TERMIŅŠ: **dd.mm.gggg.** |

1. Norādiet identifikatoru, ko piešķīrusi iestāde, kura izdeva pabeigšanas apliecinājumu. Numuram ir jāatbilst šādam formātam:

NNN-RP-xxxxxxxxx, kur:

* “NNN” ir tās dalībvalsts ISO 3166 Alfa-3 kods, kas ir izdevusi pabeigšanas apliecinājumu;
* “RP” ir nemainīgs lauks, kas nozīmē: distances vadības pilots (*remote pilot*), un
* “xxxxxxxxx” ir 12 burtciparu zīmes (tikai mazie burti), ko nosaka dalībvalsts, kura ir izdevusi pabeigšanas apliecinājumu.

Piemēram: (FIN-RP-123456789abc)

2. *QR* kods, kas nodrošina saikni ar valsts datubāzi, kurā tiek glabāta ar distances vadības pilotu saistītā informācija. Izmantojot “distances vadības pilota identifikatoru”, iespējams iegūt visu (1) informāciju, kas saistīta ar distances vadības pilota mācībām.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.OPEN.020. punkta “*UAS* operācijas A1 apakškategorijā” 5. apakšpunkta c) daļu un d) daļu, UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 3. apakšpunktu un UAS.OPEN.040. punkta “*UAS* operācijas A3 apakškategorijā” 4. punkta c), d) un e) daļu |

### *UAS* AR CE KLASES MARĶĒJUMU PĀRVEIDOŠANA

*UAS* ekspluatanti nedrīkst veikt tādus pārveidojumus C0, C1, C2, C3 vai C4 klases *UAS*, kas būtu pretrunā produkta prasībām. Ja *UAS* ekspluatants veic šādu pārveidojumu savai *UAS*, jāuzskata, ka šī *UAS* ir zaudējusi savu CE klases marķējumu, un to var ekspluatēt tikai A3 apakškategorijā vai “specifiskajā” kategorijā saskaņā ar *UAS* regulas I pielikuma B apakšdaļu.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.OPEN.020. punkta “*UAS* operācijas A1 apakškategorijā” 5. apakšpunkta c) un d) daļu, UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 3. apakšpunktu un UAS.OPEN.040. punkta “*UAS* operācijas A3 apakškategorijā” 4. apakšpunkta c), d) un e) daļu |

### *UAS* AR CE KLASES MARĶĒJUMU PĀRVEIDOŠANA

Atbilstība CE marķējuma prasībām zūd tādu *UAS* pārveidojumu dēļ, kas ietekmē svaru vai lidtehniskos raksturojumus tā, ka tie pārsniedz specifikācijas vai norādījumus, ko ražotājs norādījis lietotāja rokasgrāmatā. Daļas aizstāšana ar citu daļu, kam ir tādas pašas fiziskās un funkcionālās īpašības, nav uzskatāma par CE marķējuma prasību pārkāpumu (piemēram, propellera aizstāšana ar citu tādas pašas konstrukcijas propelleru). *UA* lietotāja rokasgrāmatā ir jāsniedz norādījumi par tehniskās apkopes veikšanu un tādu izmaiņu piemērošanu, kas nav pretrunā CE marķējuma prasībām.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.OPEN.30. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 1. apakšpunktu |

### DROŠS ATTĀLUMS NO NEIESAISTĪTĀM PERSONĀM

a) Minimālais horizontālais attālums starp *UA* un neiesaistītām personām ir jānosaka kā attālums starp vietu, kur *UA* sadurtos ar zemi vertikāla kritiena gadījumā, un neiesaistīto personu atrašanās vietu.

b) Principā, ja *UA* tiek ekspluatēts cilvēku tiešā tuvumā, distances vadības pilotam jātur *UA* tādā sāniskajā attālumā no jebkuras neiesaistītas personas, kas nav mazāks par augstumu (“1:1 princips”, t. i., ja *UA* lido 30 m augstumā, attālumam no jebkuras neiesaistītas personas jābūt vismaz 30 m).

c) Jebkurā gadījumā attālumam no neiesaistītām personām vienmēr jābūt lielākam par:

1) 5 m, ja *UA* maza ātruma režīma funkcija ir ieslēgta un iestatīta uz 3 m sekundē;

2) 5 m, ja tiek ekspluatēts *UAS* balons vai dirižablis, vai

3) 30 m visos pārējos gadījumos.



|  |
| --- |
| GM1 par UAS.OPEN.30. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 1. apakšpunktu |

### DROŠS ATTĀLUMS NO NEIESAISTĪTĀM PERSONĀM

Drošs attālums no *UA* līdz neiesaistītām personām ir mainīgs un ļoti atkarīgs no izmantotās *UAS* lidtehniskajiem raksturojumiem un rādītājiem, laika apstākļiem un pārlidojamās zonas norobežotības. Distances vadības pilots uzņemas galīgo atbildību par šāda attāluma noteikšanu.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 2. apakšpunktu |

### DISTANCES VADĪBAS PILOTA KVALIFIKĀCIJAS SERTIFIKĀTS

Pēc tam, kad ir pārbaudīts, ka pieteikuma iesniedzējs ir nokārtojis teorētisko zināšanu pārbaudījumu tiešsaistē, pabeidzis un deklarējis praktisko pašmācību un nokārtojis papildu teorētisko zināšanu pārbaudījumu, ko nodrošina kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes atzīta struktūra, dalībvalsts distances vadības pilotam izsniedz turpmāk norādīto kvalifikācijas sertifikātu. Šādu sertifikātu var izsniegt elektroniski.



|  |  |
| --- | --- |
| *Angļu val.* | *Latviešu val.* |
| **MEMBER STATE** | **DALĪBVALSTS** |
| **LOGO OF NATIONAL ISSUING AUTHORITY** | **VALSTS IZDEVĒJAS IESTĀDES LOGOTIPS** |
| **A2**OPEN CATEGORY | **A2**ATVĒRTĀ KATEGORIJA |
| Remote pilot certificate of competency | Distances vadības pilota kvalifikācijas sertifikāts |
| FIRST NAME: **Name** | VĀRDS: **Vārds** |
| LAST NAME: **Last name** | UZVĀRDS: **Uzvārds** |
| EXPIRATION DATE: **dd.mm.yyyy** | DERĪGUMA TERMIŅŠ: **dd.mm.gggg.** |

1. Norādiet identifikatoru, ko piešķīrusi iestāde, kura izdeva distances vadības pilota kvalifikācijas sertifikātu. Numuram ir jāatbilst šādam formātam:

NNN-RP-xxxxxxxxx,

kur:

* “NNN” ir tās dalībvalsts ISO 3166 Alfa-3 kods, kas ir izdevusi pabeigšanas apliecinājumu;
* “RP” ir nemainīgs lauks, kas nozīmē: distances vadības pilots (*remote pilot*), un
* “xxxxxxxxx” ir 12 burtciparu zīmes (tikai mazie burti), ko nosaka dalībvalsts, kura ir izdevusi pabeigšanas apliecinājumu.

Piemēram: (ESP-RP-123456789abc)

2. *QR* kods, kas nodrošina saikni ar valsts datubāzi, kurā tiek glabāta ar distances vadības pilotu saistītā informācija. Izmantojot “distances vadības pilota identifikatoru”, iespējams iegūt visu (1) informāciju, kas saistīta ar distances vadības pilota mācībām.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 2. apakšpunkta b) daļu |

### PRAKTISKĀ PAŠMĀCĪBA

a) Praktiskās pašmācības mērķis ir nodrošināt, ka distances vadības pilots vienmēr spēj:

1) vadīt C2 klases *UAS*, nepārsniedzot tai noteiktos ierobežojumus;

2) nosvērti un precīzi izpildīt visus manevrus;

3) parādīt labu spriestspēju un lidotmāku;

4) izmantot teorētiskās zināšanas un

5) vienmēr saglabāt kontroli pār *UAS* tā, lai nevienā brīdī nevarētu nopietni apšaubīt procedūras vai manevra sekmīgu iznākumu.

b) Distances vadības pilotam vienmēr ir jāpabeidz praktiskā pašmācība ar *UAS*, kam ir tādi paši lidojuma raksturojumi (piemēram, fiksēti spārni, rotorplāns), vadības shēma (manuāla vai automatizēta, cilvēka-mašīnas saskarne) un līdzīgs svars kā tai *UAS*, ko ir plānots izmantot *UAS* lidojumā. Tas nozīmē tāda *UA* izmantošanu, kam maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 4 kg un kam piešķirts 2. klases CE marķējums, pēc tam, kad ir beidzies ar CE marķējumu saistītais pārejas periods.

c) Ja ir izmantota *UAS*, kas ir aprīkota gan ar manuālu vadības shēmu, gan ar automatizētu vadības shēmu, praktiskā pašmācība ir jāveic ar abām šīm vadības shēmām. Ja šai *UAS* ir vairākas automatizētas funkcijas, distances vadības pilotam ir jādemonstrē visu šādu automatizēto funkciju pārzināšana.

d) Praktiskajā pašmācībā ir jāietilpst vismaz ar pacelšanos vai palaišanu un nosēšanos vai atgūšanu saistītiem lidošanas mācību uzdevumiem, lidojuma precizitātes manevriem, paliekot noteiktajā gaisa telpas sektorā, veicot karāšanos visās pozīcijās vai riņķojot ap punktiem uz zemes, ja atbilstīgi. Turklāt distances vadības pilotam ir jāizpilda ārkārtas situāciju procedūras (piemēram, “atgriešanās mājās” funkcija, ja tāda ir pieejama) atbilstoši tam, kā noteikts ražotāja nodrošinātajā lietotāja rokasgrāmatā.

|  |
| --- |
| AMC2 par UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 2. apakšpunkta b) daļu |

### PRAKTISKAS IEMAŅAS PRAKTISKAJĀ PAŠMĀCĪBĀ

Kad tiek īstenota praktiskā pašmācība, distances vadības pilotam ir jāveic tik daudz lidojumu, cik tiek uzskatīts par nepieciešamu, lai iegūtu *UAS* ekspluatācijai nepieciešamo zināšanu un prasmju līmeni.

Jāapsver šāds turpmāk minētais praktisko iemaņu saraksts.

a) *UAS* lidojuma sagatavošana:

1) pārliecināties par to, ka:

i) izraudzītā derīgā krava ir saderīga ar *UAS* lidojumā izmantoto *UAS*;

ii) *UAS* ekspluatācijas zona ir piemērota paredzētajam lidojumam un

iii) *UAS* atbilst ģeogrāfiskās zonas tehniskajām prasībām;

2) noteikt ekspluatācijas zonu, kurā notiks paredzētais lidojums saskaņā ar UAS.OPEN.040. punktu;

3) noteikt ekspluatācijas zonu, ņemot vērā *UAS* parametrus;

4) noskaidrot ierobežojumus, ko dalībvalsts publicējusi attiecībā uz ģeogrāfisko zonu (piemēram, lidojumu aizlieguma zonas, aizliegtās zonas un ekspluatācijas zonas tuvumā esošas zonas ar īpašiem apstākļiem), un, ja nepieciešams, pieprasīt atļauju struktūrai, kas ir atbildīga par šādām zonām;

5) identificēt *UAS* lidojuma mērķus;

6) identificēt šķēršļus un neiesaistītu personu potenciālo klātbūtni ekspluatācijas zonā, kas varētu apgrūtināt paredzēto *UAS* lidojumu, un

7) iepazīties ar pastāvošajiem meteoroloģiskajiem apstākļiem un prognozi plānotajam lidojuma laikam.

b) Sagatavošanās lidojumam:

1) novērtēt *UAS* vispārējo stāvokli un nodrošināt, ka *UAS* konfigurācija atbilst norādījumiem, ko ražotājs ir sniedzis lietotāja rokasgrāmatā;

2) pārliecināties par to, ka visas *UA* noņemamās detaļas ir pienācīgi nostiprinātas;

3) pārliecināties par to, ka *UAS* un distances vadības pilota darba stacijā (*RPS*) ir instalēta jaunākā *UAS* ražotāja publicētā programmatūra;

4) ja nepieciešams, kalibrēt instrumentus, kas ir iekļauti *UA*;

5) identificēt iespējamos apstākļus, kas var apdraudēt paredzēto *UAS* lidojumu;

6) pārbaudīt akumulatora stāvokli un pārliecināties par to, ka tas ir savienojams ar paredzēto *UAS* lidojumu;

7) atjaunināt vietzinīguma sistēmu un

8) ja nepieciešams, iestatīt augstuma ierobežojuma sistēmu.

c) Lidojums normālos apstākļos:

1) Izmantojot procedūras, ko ražotājs ir noteicis lietotāja rokasgrāmatā, apgūt to, kā:

i) veikt pacelšanos gaisā (vai palaišanu);

ii) veikt stabilu lidojumu:

A) karāties gaisā gadījumā, ja izmanto multirotoru *UA*;

B) veikt koordinētus liela rādiusa pagriezienus;

C) veikt koordinētus asus pagriezienus;

D) izpildīt taisnu lidojumu nemainīgā augstumā;

E) mainīt virzienu, augstumu un ātrumu;

F) ievērot trajektoriju;

G) gadījumā, ja izmanto multirotoru *UA*, pagriezt *UA* distances vadības pilota virzienā pēc tam, kad *UA* ir nonācis tādā attālumā, kādā vairs nav iespējams noteikt tā orientāciju;

H) gadījumā, ja izmanto *UA* ar fiksētiem spārniem, veikt horizontālu lidojumu dažādos ātrumos (kritiski lielā ātrumā vai kritiski mazā ātrumā);

iii) turēt *UA* ārpus lidojumu aizlieguma zonām vai ierobežojumu zonām, ja vien nav saņemta atļauja;

iv) izmantot ārējus orientierus, lai novērtētu attālumu līdz *UA* un *UA* augstumu;

v) īstenot automātisko vai manuālo atgriešanās procedūru;

vi) veikt nosēšanos (vai atgūšanu) un

vii) gadījumā, ja izmanto *UA* ar fiksētiem spārniem, īstenot nosēšanās procedūru vai procedūru aiziešanai uz otro riņķi, un

2) saglabāt pietiekamu attālumu no šķēršļiem.

d) Lidojums ārkārtas apstākļos:

i) pārvaldīt *UAS* lidojuma trajektoriju ārkārtas situācijās;

ii) pārvaldīt situāciju, kad ir bojāta *UAS* pozicionēšanas iekārta;

iii) pārvaldīt situāciju, kad ekspluatācijas zonā ir iekļuvusi persona, un veikt atbilstīgus pasākumus drošuma saglabāšanai;

iv) pārvaldīt iziešanu no ekspluatācijas zonas, kā noteikts lidojuma sagatavošanas laikā;

v) pārvaldīt gaisa kuģa ar pilotu kabīnē ielidošanu netālu no ekspluatācijas zonas;

vi) pārvaldīt citas *UAS* ielidošanu ekspluatācijas zonā;

vii) izvēlēties situācijai atbilstošu aizsardzības mehānismu;

viii) risināt situāciju, kurā ārēju apstākļu ietekmē tiek zaudēts augstums vai kontrole pār atrašanās vietu;

ix) atsākt *UAS* manuālo vadību, kad automātiskās sistēmas ir atzinušas situāciju par bīstamu, un

x) izpildīt datu pārraides posma zaudējuma procedūru.

e) Instruktāža, apspriešana pēc lidojuma un atgriezeniskā saite:

i) izskatīt *UAS* lidojumu un

ii) noteikt situācijas, kurās ir nepieciešams ziņojums par atgadījumu, un aizpildīt ziņojumu par atgadījumu.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 2. apakšpunkta c) daļu |

### PAPILDU TEORĒTISKĀS ZINĀŠANAS PAR A2 APAKŠKATEGORIJAS PĀRBAUDĪJUMA TEMATIEM

a) Lai nokārtotu papildu teorētisko zināšanu pārbaudījumu, distances vadības pilotam jāpierāda, ka viņš:

1) izprot drošuma riskus, kas ir saistīti ar *UAS* lidojumu neiesaistītu cilvēku tiešā tuvumā vai ar smagāka *UA* izmantošanu;

2) spēj novērtēt uz zemes esošo risku, kas ir saistīts ar vidi, kurā notiek lidojums, kā arī ar lidošanu neiesaistītu cilvēku tiešā tuvumā;

3) ir ieguvis pamatzināšanas par to, kā plānot lidojumu un noteikt neparedzētu apstākļu procedūras, un

4) saprot, kā laika apstākļi var ietekmēt *UA* lidtehniskos raksturojumus.

b) Teorētisko zināšanu pārbaudījumā ir jāiekļauj šādu tematu aspekti:

1) meteoroloģija:

i) laika apstākļu ietekme uz *UA*:

A) vējš (piemēram, pilsētas ietekme, turbulence);

B) temperatūra;

C) redzamība un

D) gaisa blīvums;

ii) laika apstākļu prognožu iegūšana;

2) *UAS* lidtehniskie raksturojumi:

i) tipisks ekspluatācijas režīmu diapazons rotorplānam ar fiksētu spārnu konfigurāciju vai hibrīdu konfigurāciju;

ii) masa un līdzsvars, un smaguma centrs (SC):

A) ņem vērā kopējo līdzsvaru, kad pievieno kardānus, derīgo kravu;

B) saprot, ka derīgā krava var atšķirties pēc savām īpašībām, kas var atšķirīgi ietekmēt lidojuma stabilitāti, un

C) saprot, ka katram *UA* tipam ir atšķirīgs smaguma centrs;

iii) derīgās kravas nostiprināšana;

iv) akumulatori:

A) saprot enerģijas avotu, lai palīdzētu novērst potenciāli nedrošus apstākļus;

B) ir iepazinies ar dažādiem iespējamajiem akumulatoru veidiem;

C) saprot terminoloģiju, kas tiek izmantota, apspriežot akumulatorus (piemēram, atmiņas efekts, ietilpība, uzlādes un izlādes ātrums), un

D) saprot, kā akumulators darbojas (piemēram, uzlāde, izmantošana, bīstamība, uzglabāšana), un

3) tehniskie un ekspluatācijas pasākumi zemes risku mazināšanai:

i) maza ātruma režīma funkcijas;

ii) attāluma līdz cilvēkiem novērtēšana un

iii) 1:1 princips.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A2 apakškategorijā” 2. apakšpunkta c) daļu |

### DISTANCES VADĪBAS PILOTA ZINĀŠANAS, KAS NEPIECIEŠAMAS, LAI SAŅEMTU DISTANCES VADĪBAS PILOTA KVALIFIKĀCIJAS SERTIFIKĀTU

Zināšanas, kas nepieciešamas, lai nokārtotu pārbaudījumu distances vadības pilota kvalifikācijas sertifikāta saņemšanai, distances vadības pilots var iegūt vienā no šādiem diviem veidiem:

a) kvalifikācijai atbilstošas mācības:

1) kvalifikācijai atbilstošas mācības integrēti ietver aspektus, kas attiecas uz prasmēm, kuras nav tehniskās prasmes, ņemot vērā īpašos riskus, kas ir saistīti ar *UAS* lidojumiem;

2) kvalifikācijai atbilstošas mācības ir jāizstrādā, izmantojot analīzes, plānošanas, izstrādes, īstenošanas, novērtēšanas (*ADDIE*) principus;

b) pašmācība:

1) distances vadības pilots var veikt pašmācību dažādos veidos, lai iegūtu kvalifikācijas sertifikātu. Šādas pašmācības mērķis ir iegūt noteiktas pamatzināšanas un iepazīties ar *UA* un arī ar *UAS* lidojumiem, ko tie vēlas veikt;

2) pašmācības piemēri:

i) *UA* ražotāja sagatavotās rokasgrāmatas vai bukleta lasīšana;

ii) saistītas informācijas lasīšana vai mācību filmu skatīšanās un

iii) informācijas iegūšana no citiem, kam jau ir pieredze *UA* pilotēšanas jomā.

Distances vadības pilots šādas zināšanas var apgūt arī klases nodarbībās, e-mācībās vai līdzīgā mācībās mācību iestādē. Tā kā dalībvalstis nenosaka šādas mācības, valstu aviācijas iestādēm (*NAA*) nav pienākuma apstiprināt šādu mācību programmas.

|  |
| --- |
| **AMC1 par UAS.OPEN.040. punkta “*UAS* operācijas A3 apakškategorijā” 1. apakšpunktu** |

### ZONAS, KURĀS VAR VEIKT A3 APAKŠKATEGORIJAS *UAS* LIDOJUMUS

a) Ja *UAS* lidojuma darbības diapazonā nonāk neiesaistīta persona, distances vadības pilotam, ja nepieciešams, ir jākoriģē lidojums, lai nodrošinātu nesaistītās personas drošumu, un jāpārtrauc lidojums, ja *UAS* lidojuma drošums nav nodrošināts.

b) Minimālo horizontālo attālumu no personas, kas šķērso zonu, var novērtēt šādi:

1) attālums nav mazāks par 30 metriem;

2) attālums nav mazāks par augstumu (“1:1 princips”, t. i., ja *UA* lido 30 m augstumā, attālumam starp *UA* un neiesaistīto personu jābūt ne mazākam par 30 m) un

3) attālums nav mazāks par attālumu, ko *UA* veiktu 2 sekundēs, lidojot ar maksimālo ātrumu (tiek pieņemts, ka reakcijas laiks ir 2 sekundes).

Šis minimālais horizontālais attālums ir paredzēts, lai aizsargātu uz zemes esošos cilvēkus, bet to var attiecināt arī uz īpašumu un dzīvniekiem.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.OPEN.030. punkta “*UAS* operācijas A1 apakškategorijā” 1. apakšpunktu un UAS.OPEN.040. punkta “*UAS* operācijas A3 apakškategorijā” 1. apakšpunktu |

### ATŠĶIRĪBA STARP A2 UN A3 APAKŠKATEGORIJU

A2 apakškategorija attiecas uz lidojumiem, kuros ievērojamu daļu no visas lidošanas aizņem lidošana cilvēku tuvumā. Minimālais attālums no neiesaistītajiem cilvēkiem ir diapazonā no 30 m līdz 5 m. 5 m attālums ir atļauts tikai tad, ja *UA* ir ieslēgta maza ātruma režīma funkcija un distances vadības pilots ir novērtējis situāciju, ņemot vērā laika apstākļus, *UA* lidtehniskos raksturojumus un pārlidojamās zonas norobežotību.

A3 apakškategorija attiecas uz lidojumiem, ko veic zonā (turpmāk “zona”), kur distances vadības pilots pamatoti paredz, ka bezpilota gaisa kuģa lidojuma diapazonā netiks apdraudēts neviens neiesaistīts cilvēks. Turklāt lidojums jāveic vismaz 150 m drošā horizontālā attālumā no dzīvojamām, komerciālām, rūpnieciskām un atpūtas zonām.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.OPEN.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunktu |

### EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS

*UAS* ekspluatantam jāizstrādā procedūras, kas ir pielāgotas lidojumu veidam un pastāvošajiem riskiem. Līdz ar to rakstiskas procedūras nav nepieciešamas, ja *UAS* ekspluatants vienlaikus ir arī distances vadības pilots, un distances vadības pilots var izmantot procedūras, ko ražotājs noteicis ekspluatācijas rokasgrāmatā.

Ja *UAS* ekspluatants nodarbina vairāk nekā vienu distances vadības pilotu, *UAS* ekspluatantam ir:

a) jāizstrādā *UAS* lidojumu procedūras, lai koordinētu darbības starp saviem darbiniekiem, un

b) jāizveido un jāuztur savu darbinieku un viņiem uzticēto pienākumu saraksts.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.OPEN.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 4. apakšpunkta c) daļu |

### IEGŪT ATJAUNINĀTU INFORMĀCIJU PAR ĢEOGRĀFISKO ZONU

*UAS* ekspluatantam ir jālejupielādē jaunākā ģeogrāfisko datu versija un jādara tā pieejama distances vadības pilotam, lai viņš varētu to augšupielādēt vietzinīguma sistēmā, ja šāda sistēma ir pieejama lidojumā izmantotajā *UA*.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 1. apakšpunkta b) daļu |

### ATJAUNINĀTAS INFORMĀCIJAS IEGŪŠANA PAR DALĪBVALSTS PUBLICĒTAJIEM LIDOJUMU IEROBEŽOJUMIEM VAI NOSACĪJUMIEM

Informāciju par gaisa telpas struktūru un ierobežojumiem, tostarp par zonām, kurās ir ierobežoti *UA* lidojumi vai kurās šādi lidojumi ir aizliegti, dalībvalstis sniegs saskaņā ar *UAS* regulas 15. pantu.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 1. apakšpunkta c) daļu |

### EKSPLUATĀCIJAS VIDE

a) Distances vadības pilotam ir jānovēro ekspluatācijas vide un jāpārbauda visi apstākļi, kas var ietekmēt *UAS* lidojumu, piemēram, cilvēku, īpašumu, transportlīdzekļu, koplietošanas ceļu, šķēršļu, lidlauku, kritiskās infrastruktūras un citu elementu, kas var apdraudēt *UAS* lidojuma drošumu, atrašanās vieta.

b) Ja iespējams, vide un šķēršļi jāiepazīst, apstaigājot paredzēto lidojuma norises zonu.

c) Jāpārliecinās, ka laika apstākļi lidojuma sākšanas brīdī un visā lidojuma laikā prognozētie laika apstākļi atbilst ražotāja rokasgrāmatā noteiktajiem laika apstākļiem.

d) Distances vadības pilotam jābūt iepazinušam ekspluatācijas vidi un gaismas apstākļus, kā arī jāveic pamatotas darbības, lai noteiktu iespējamos elektromagnētiskās enerģijas avotus, kas var radīt nevēlamas sekas, piemēram, elektromagnētiskos traucējumus (*EMI*) vai *UAS* ekspluatācijas aprīkojuma fiziskus bojājumus.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 1. apakšpunkta d) daļu |

### *UAS* STĀVOKLIS, KAS ĻAUJ DROŠI VEIKT PAREDZĒTO LIDOJUMU

Distances vadības pilotam ir jāveic šādas darbības:

a) jāatjaunina *UAS* vietzinīguma funkcijai nepieciešamie dati, ja *UA* ir aprīkots ar šādu funkciju;

b) jāpārliecinās par to, ka *UAS* ir piemērota lidošanai un atbilst ražotāja norādījumiem un noteiktajiem ierobežojumiem vai labākajai praksei privāti būvētas *UAS* gadījumā;

c) jānodrošina, ka derīgā krava ir pienācīgi nostiprināta un uzstādīta un ka tā atbilst *UA* svara un smaguma centra ierobežojumiem;

d) jāpārliecinās par to, ka *UA* akumulatora uzlādes līmenis ir pietiekams paredzētā lidojuma veikšanai, pamatojoties uz šādiem apsvērumiem:

1) plānotais lidojums un

2) papildu enerģijas nepieciešamība neparedzētu notikumu gadījumā, un

e) attiecībā uz *UAS*, kas aprīkota ar zaudēta datu pārraides posma atjaunošanas funkciju, jāpārliecinās, ka atjaunošanas funkcija nodrošina *UAS* drošu atgūšanu paredzētajam lidojumam; programmējamu zaudēta datu pārraides posma atjaunošanas funkciju gadījumā distances vadības pilotam var būt jāiestata šīs funkcijas parametri, lai pielāgotu to paredzētajam lidojumam.

|  |
| --- |
| GM par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta a) daļu un par UAS.SPEC.060. punkta “Distances vadības pilota pienākumi” 1. apakšpunkta a) daļu |

### CITI IEMESLI

“Citi iemesli” ir fizisks vai psihisks traucējums vai jebkāds cits maņu orgāna funkcionāls ierobežojums, kas liedz distances vadības pilotam droši veikt lidojumu.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta b) daļu |

### *VLOS* DIAPAZONS

a) *UA* maksimālajam attālumam no distances vadības pilota jābūt atkarīgam no *UA* izmēra un no apvidus vides īpašībām (piemēram, no redzamības, augstu šķēršļu klātbūtnes u. c.).

b) Distances vadības pilotam jātur *UA* tādā attālumā, lai būtu iespējams to skaidri saskatīt un novērtēt *UA* attālumu no citiem šķēršļiem. Ja lidojums notiek apvidū, kur nav šķēršļu, un distances vadības pilotam ir šķēršļbrīva redzamība līdz horizontam, *UA* drīkst nosūtīt tik tālu, lai tas joprojām būtu skaidri saskatāms. Ja apvidū ir šķēršļi, attālums jāsamazina tā, lai distances vadības pilots spētu novērtēt *UA* relatīvo attālumu no šāda šķēršļa. Turklāt *UA* jātur pietiekami zemu, lai tas paliktu šā šķēršļa “aizsegā”, jo gaisa kuģis ar pilotu kabīnē parasti lido virs šķēršļiem.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta b) daļu |

### LIDOJUMA PĀRTRAUKŠANA, JA LIDOJUMS APDRAUD CITU GAISA KUĢI

Noteikumi nosaka pienākumu distances vadības pilotam veikt pilnīgu gaisa telpas vizuālo novērošanu, lai novērstu jebkādu iespējamo sadursmi ar gaisa kuģi ar pilotu kabīnē. Tas nozīmē, ka distances vadības pilots uzņemas galveno atbildību par sadursmju novēršanu. Iemesls ir tāds, ka gaisa kuģa ar pilotu kabīnē pilots(-i) var nepamanīt *UA* tā mazā izmēra dēļ. Tāpēc distances vadības pilotam jāveic sadursmes riska novērtējums un atbilstoši pasākumi.

Tiklīdz distances vadības pilots ierauga citu gaisa kuģi vai izpletni, vai kādu citu gaisa telpas izmantotāju, viņam nekavējoties jānodrošina, ka *UA* atrodas drošā attālumā no tā, un jānosēdina *UA*, ja tas atrodas otra objekta trajektorijā.

Piemēram, ja distances vadības pilots pamana gaisa kuģi ar pilotu kabīnē, kas lido ļoti lielā augstumā (t. i., maršruta lidojumā 1 km augstumā vai augstāk), viņš var turpināt lidojumu, jo pilots nekad nepacels *UA* augstāk par 120 m.

Ja distances vadības pilots pamana gaisa kuģi, kas lido zemā augstumā, kurā tas var nonākt saskarē ar *UA*, viņam nekavējoties jāsamazina *UA* augstums (piemēram, līdz mazāk nekā 10 m virs zemes) un jāpatur *UA* zonā, kas atrodas tālu (ne mazāk kā 500 m attālumā) no otra gaisa kuģa. Ja viņi nevar nodrošināt šādu attālumu, *UA* ir nekavējoties jānosēdina.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta d) daļu |

### SPĒJA NODROŠINĀT *UA* VADĀMĪBU

a) Distances vadības pilotam:

1) pēc vajadzības jākoncentrējas uz *UA* lidojumu;

2) nav atļauts vadīt *UA* transportlīdzekļa vadīšanas laikā un

3) jāvada tikai viens *UA*.

b) Ja distances vadības pilots vada *UA* no braucoša sauszemes transportlīdzekļa vai laivas, transportlīdzekļa ātrumam jābūt pietiekami lēnam, lai distances vadības pilots spētu paturēt *UA* tiešajā redzamībā, nodrošināt *UA* vadāmību un izprast situāciju un orientāciju.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta d) daļu |

### SPĒJA NODROŠINĀT *UA* VADĀMĪBU

“Atvērtajā” kategorijā autonomi lidojumi nav atļauti, un distances vadības pilotam ir jāspēj jebkurā laikā pārņemt *UA* vadību, izņemot datu pārraides posma zuduma gadījumā vai brīva lidojuma *UA* gadījumā.

|  |
| --- |
| GM2 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta d) daļu |

### BRĪVA LIDOJUMA *UA*

“Brīvs lidojums” nozīmē lidojumu veikšanu bez ārējas vadības, izmantojot augšupejošas plūsmas, dinamiskus vējus un lidmodeļa lidtehniskos raksturojumus. Brīvi lidojumi ārpus telpām tiek veikti ar planieriem vai lidmodeļiem, kas aprīkoti ar dzeniekārtu (piemēram, ar gumijas lentām, siltuma dzinējiem), kura paceļ tos noteiktā augstumā, pirms tie nonāk brīvā planējumā un seko gaisa masām.

|  |
| --- |
| GM2 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 3. apakšpunktu un UAS.SPEC.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 3. apakšpunkta c) daļu |

### AVĀRIJAS SITUĀCIJU PASĀKUMU DEFINĪCIJA

“Avārijas situāciju pasākumi” ir pasākumi, ko veic, reaģējot uz neparedzētu un bīstamu notikumu, lai mazinātu šāda notikuma ietekmi uz cilvēku, īpašumu vai vidi.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 3. apakšpunktu un UAS.SPEC.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 3. apakšpunkta e) daļu |

### AVĀRIJAS SITUĀCIJU PASĀKUMI

Ja *UAS* ekspluatācijas zonā notiek avārijas situācijas pasākumi, *UAS* lidojums ir nekavējoties jāpārtrauc, ja vien atbildīgie avārijas dienesti to nav nepārprotami atļāvuši. Pretējā gadījumā starp *UA* un avārijas situāciju pasākumu norises vietu jāievēro drošs attālums, lai *UA* netraucētu vai neapdraudētu avārijas dienestu darbību. *UAS* ekspluatantam ir īpaši jāuzmanās, lai nekavētu iespējamo gaisa transporta atbalstu un lai aizsargātu avārijas situācijā iesaistīto personu tiesības uz privāto dzīvi.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.OPEN.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 4. apakšpunktu |

### *UA* NOVĒROTĀJA FUNKCIJA UN PIRMĀS PERSONAS SKATPUNKTS

Distances vadības pilotam var asistēt *UA* novērotājs, kas palīdz viņiem ieturēt distanci starp *UA* un šķēršļiem. *UA* novērotājam jāatrodas blakus distances vadības pilotam, lai brīdinātu viņu, tādējādi palīdzot ieturēt nepieciešamo distanci starp *UA* un jebkuru šķērsli, tostarp citiem gaisa satiksmes dalībniekiem.

*UA* novērotājus var izmantot arī tad, ja distances vadības pilots veic *UAS* lidojumus no pirmās personas skatpunkta (*FPV*), kas ir *UA* vadības paņēmiens, izmantojot vizuālu sistēmu, kura ir savienota ar *UA* kameru. Jebkurā gadījumā, tostarp *FPV* lidojumu laikā, par lidojuma drošumu atbild distances vadības pilots.

Tā kā *UA* novērotājs atrodas blakus distances vadības pilotam un nedrīkst izmantot optiskus palīglīdzekļus (piemēram, binokli), to mērķis nav paplašināt *UA* diapazonu ārpus *VLOS* robežām no distances vadības pilota. Izņēmumi ir avārijas situācijas, piemēram, ja pilotam jāveic avārijas nosēšanās tālu no pilota atrašanās vietas, un binoklis var palīdzēt pilotam droši izpildīt šādu nosēšanos.

# B DAĻA. “Specifiskā” kategorija

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.SPEC.030. punkta “Pieteikšanās ekspluatācijas atļaujas saņemšanai” 2. apakšpunktu |

### PIETEIKUMA VEIDLAPA EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJAS SAŅEMŠANAI

*UAS* ekspluatantam ir jāiesniedz pieteikums, kas atbilst turpmāk sniegtajai pieteikuma veidlapai. Pieteikums un visa minētā vai pievienotā dokumentācija ir jāglabā divus gadus tā, lai nodrošinātu to aizsardzību pret nesankcionētu piekļuvi, bojājumiem, izmaiņām un zādzību. Deklarāciju var papildināt ar procedūru aprakstu, lai nodrošinātu, ka visi lidojumi atbilst Regulai (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti, kā noteikts UAS.SPEC.050. punkta 1. apakšpunkta a) daļas iv) punktā.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Pieteikums ekspluatācijas atļaujas saņemšanai** |

|  |
| --- |
| **Datu aizsardzība.** Šajā pieteikumā iekļautos personas datus kompetentā iestāde apstrādā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa Regulu (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula). Kompetentā iestāde tos apstrādās pieteikuma izpildes, pārvaldības un turpmākas kontroles nolūkā saskaņā ar Regulas (ES) 2019/947 12. pantu.Ja jums nepieciešama papildu informācija par jūsu personas datu apstrādi vai tiesību izmantošanu (piemēram, piekļūt neprecīziem vai nepilnīgiem datiem vai labot tos), lūdzam sazināties ar kompetentās iestādes kontaktpunktu.Pieteikuma iesniedzējam ir tiesības jebkurā laikā iesniegt sūdzību par personas datu apstrādi valsts datu aizsardzības uzraudzības iestādei. |
| ***UAS* ekspluatanta dati** |
| **1.1. *UAS* ekspluatanta reģistrācijas numurs** |  |
| **1.2 *UAS* ekspluatanta vārds, uzvārds** |  |
| ***UAS* dati** |
| **2.1. Ražotājs** |  | **2.2. Modelis** |  |
| **2.3. Sērijas numurs vai *UA* reģistrācijas zīme, ja atbilstīgi** |  |
| **2.4. Konfigurācija:** |  **lidmašīna**  **helikopters**  **multirotors**  **hibrīds/*VTOL*** **vieglāks par gaisu/cits** |
| **2.5. MAKSIMĀLĀ PACELŠANĀS MASA** |  | **2.6. Maksimālais gaisa ātrums** |  | **2.7. Maksimālie raksturīgie izmēri** |  |
| **Ekspluatācija** |
| **3.1. *ConOps*** |  |
| **3.2. Pieejama ekspluatācijas rokasgrāmata** |  **jā**  **nē** |
| **3.3. Iepriekš definēts riska izvērtējums (*PDRA*) (ja atbilstīgi)** |  |
| **3.4. Ja lidojums atbilst *EASA* publicētam *PDRA*, sniedziet visu tajā norādīto informāciju un dokumentāciju.** |
| **3.5. Ja lidojums neatbilst *EASA* publicētam *PDRA*, sniedziet ekspluatācijas riska novērtējumu saskaņā ar Regulas (ES) 2019/947 11. pantu.** |
| **3.6. Riska mazināšanas pasākumi un ekspluatācijas drošuma mērķi (*OSO*)** |  |
| **3.7. Apdrošināšanas segums būs spēkā *UAS* lidojumu sākumā** |  **jā**  **nē** |
| *Es, apakšā parakstījies, ar šo paziņoju, ka UAS lidojums atbildīs:** *visiem piemērojamiem Savienības un valstu noteikumiem, kas saistīti ar privātumu, datu aizsardzību, atbildību, apdrošināšanu, drošību un vides aizsardzību;*
* *Regulas (ES) 2019/947 piemērojamajai prasībai un*
* *ierobežojumiem un nosacījumiem, kas noteikti kompetentās iestādes izsniegtajā atļaujā.*
 |
| **Datums** | **Paraksts** |

Veidlapas aizpildīšanas norādījumi

1.1. *UAS* ekspluatanta reģistrācijas numurs saskaņā ar *UAS* regulas 14. pantu.

1.2. Fiziskas personas gadījumā – atbildīgā vadītāja vai *UAS* ekspluatanta vārds, uzvārds.

2.1. *UAS* ražotāja nosaukums.

2.2. *UAS* modelis, ko noteicis ražotājs.

2.3. *UA* sērijas numurs, ko piešķīris ražotājs, vai tāda *UA* reģistrācijas zīme, kam ir nepieciešama reģistrācija saskaņā ar *UAS* regulas 14. pantu.

2.4. *UA* konfigurācija.

2.5. Maksimālā pacelšanās masa, kam *UA* ir paredzēts, izteikta kilogramos (kg).

2.6. Maksimālais kreisēšanas gaisa ātrums, izteikts metros sekundē (m/s), apaļajās iekavās norādot arī vērtību mezglos.

2.7. Norādiet *UA* maksimālos izmērus metros (piemēram, lidmašīnām – spārnu vēziena garumu; helikopteriem – propelleru diametru; multirotoriem – maksimālo attālumu starp 2 pretī novietotu propelleru uzgaļiem).

PIEZĪME. Veidlapas 2. sadaļā var norādīt vairākas *UAS*. Šādā gadījumā tā ir jāaizpilda ar datiem par visām *UAS*, ko ir paredzēts ekspluatēt.

3.1. Paredzētā lidojuma apraksts, kurā raksturota lidojuma teritorija (t. i., pilsēta, mazapdzīvota teritorija, rūpnieciskā zona u. c.) un gaisa telpa.

3.3. *PDRA* numurs, ja atbilstīgi.

3.6. Īstenoto risku mazinošu pasākumu un *OSO* saraksts atbilstoši tam, kā noteikts *PDRA* vai kā noteicis *UAS* ekspluatants, ja *PDRA* nav pieejams. Lai kompetentā iestāde varētu novērtēt pasākumu noturību, tai ir jāsniedz pietiekama informācija.

3.8. *UAS* ekspluatanta noteikto procedūru īss apraksts, lai nodrošinātu, ka visi lidojumi atbilst Regulai (ES) 2016/679 par personas datu aizsardzību, kā noteikts UAS.SPEC.050. punkta 1. apakšpunkta a) daļas iv punktā.

Piezīme. Pieteikuma veidlapu var apstiprināt ar elektronisko parakstu un elektronisko zīmogu.

|  |
| --- |
| AMC2 par UAS.SPEC.030. punkta “Pieteikšanās ekspluatācijas atļaujas saņemšanai” 2. apakšpunktu |

### BŪTISKAS IZMAIŅAS EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJĀ

a) Par būtiskām izmaiņām uzskata visas neredakcionālas izmaiņas, kas ietekmē ekspluatācijas atļauju vai ietekmē saistītu dokumentāciju, kas ir iesniegta, lai apliecinātu atbilstību atļaujas saņemšanas prasībām.

b) Attiecībā uz informāciju un dokumentāciju, kas saistīta ar atļauju, izmaiņas jāuzskata par būtiskām, ja tās ir saistītas, piemēram, ar:

1) izmaiņām lidojumos, kas ietekmē riska novērtējuma pieņēmumus;

2) izmaiņām, kas skar *UAS* ekspluatanta pārvaldības sistēmu (tostarp pamatpersonāla izmaiņas), tā īpašumtiesībām vai galveno uzņēmējdarbības vietu;

3) neredakcionālām izmaiņām, kas ietekmē ekspluatācijas riska novērtējuma ziņojumu;

4) neredakcionālām izmaiņām, kas ietekmē *UAS* ekspluatanta politiku un procedūras, un

5) neredakcionālām izmaiņām, kas ietekmē *OM* (ja nepieciešams).

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.SPEC.030. punkta “Pieteikšanās ekspluatācijas atļaujas saņemšanai” 2. apakšpunktu |

### PIETEIKUMA VEIDLAPA EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJAS SAŅEMŠANAI

Atkarībā no lidojuma riska līmeņa *UAS* tehniskajiem raksturojumiem var būt svarīga nozīme riska mazināšanā. Šādā gadījumā *UAS* ekspluatants var sniegt *NAA* papildu informāciju par ekspluatējamās *UAS* tehniskajiem raksturojumiem. Jebkurā gadījumā *NAA* pieprasīs papildu datus, kad tādi būs nepieciešami.

*UAS* ekspluatants var papildināt atļaujas pieteikumu ar turpmāk norādītajiem papildu elementiem, kas sniegti kā paraugs tam, kā strukturēt papildu informāciju. Paraugā norādītos elementus pēc vajadzības var pievienot vai izslēgt.

|  |  |
| --- | --- |
| **ŠASIJA** | jā  nē |
| **Veids** |  **fiksēta**  **ievelkama**  **cita** |
| **Tehniskie raksturojumi** |  **riteņi**  **slieces**  **kājas**  **cits** |
| **PAMANĀMĪBAS ĪPAŠĪBAS (2)** |
| **Krāsa (1):** |
| **Ugunis (2)** | jā  nē | **Intensitāte:** |
| **Gaisa kuģa redzamības ugunis:** |
| **Vadības ugunis (*lidojuma režīma vai brīdinājuma indikatori u. c.*):** |
| **DZENIEKĀRTA (3)** |
|  **elektriskā**  **iekšdedzes**  **hibrīda**  **cita****Apraksts:*****Piezīme. Sniedziet īsu aprakstu (****piemēram, divtaktu sistēmas, koaksiālas sistēmas multirotoru gadījumā, kombinētās sistēmas u. c.).* |
| **SISTĒMAS** |
|  **propelleri**  **turbīnas**  **cits****Apraksts:** |
| **Vadības un/vai pozicionēšanas sistēma (4)** |
| **LIDOJUMA VADĪBAS PULTS (5)** |
| **Ražotājs: Modelis:****Apraksts:** |
| **LIDOJUMA PĀRTRAUKŠANAS SISTĒMA (6)** |
| **Apraksts:** |
| **LIDOJUMA REŽĪMI (7)** |
| **Apraksts:** |
| **ZEMES KONTROLES STACIJA (8)** |
| **Radioemiters:****Ražotājs: Modelis:** |
| **Mobilā/datora lietojumprogramma:****Ražotājs: Modelis:** |
| **Cits:****Ražotājs: Modelis:** |
| **VADĪBAS SAKARU SAITE** |
| **Apraksts (frekvence):** |
| **TELEMETRIJAS SAKARU SAITE** | jā  nē |
| **Apraksts (frekvence):** |
| **VIDEOSISTĒMAS SAKARU SAITE (*FPV*)** | jā  nē |
| **Apraksts (frekvence):** |
| **DERĪGĀS KRAVAS SAKARU SAITE** | jā  nē |
| **Apraksts (frekvence):** |
| **DERĪGĀ KRAVA (9)** | jā  nē |
| **VEIDS** |
|  **fiksēts**  **savstarpēji aizvietojams****Apraksts:** |  |
| **EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI (10)** |
| **Maksimālais ekspluatācijas augstums:** |
| **Maksimālais gaisa ātrums:** |
| **Laika apstākļi:** |
| **DROŠUMA SISTĒMAS/DROŠUMA TĪKLI UN IZPRATNE** |
| **ATKLĀT UN NOVĒRST** jā  nē**Apraksts:** |
| **ĢEONOŽOGOŠANA VAI ĢEOIESPROSTOŠANA** jā  nē**Apraksts:** |
| **TRANSPONDERS** jā  nē**Apraksts:** |
| **SISTĒMAS TRIECIENA ENERĢIJAS IEROBEŽOŠANA** jā  nē**Apraksts:** |
| **CITS****Apraksts:** |

1. KRĀSA

Aprakstiet krāsotus elementus, kas ir redzami (zīmes) un ievērojami (krāsa, forma u. c.).

2. UGUNIS

Aprakstiet ugunis, tostarp to krāsas un novietojumu.

3. PIEDZIŅA

Atzīmējiet izmantotās piedziņas veidu, norādot (tam paredzētajā vietā) ražotāju un modeli un sniedzot būtisku informāciju, piemēram, motoru/dzinēju skaitu, konfigurāciju u. c. Ja nepieciešams, var pievienot spēka iekārtas konstrukcijas rasējumus.

4. VADĪBAS UN/VAI POZICIONĒŠANAS SISTĒMA

Papildus aprakstam un informācijai, kas tiek uzskatīta par nepieciešamu, lai noteiktu šīs sistēmas, šajā sadaļā norādiet jebkādu šīm sistēmām piešķirtu sertifikāciju un klasi, piemēram, to, kas attiecas uz elektromagnētisko savietojamību, vai jebkādu citu Eiropas Savienības direktīvu, kas tiek izpildīta, izmantojot gaisa kuģī uzstādīto aprīkojumu, lai šo informāciju varētu izskatīt īpašā riska novērtējumā, izmantojot specifisko lidojumu riska novērtējumu (*SORA*) vai kādu citu *SMS* metodiku, lai novērtētu un atļautu lidojumus.

5. LIDOJUMA VADĪBAS PULTS

Norādiet lidojuma vadības pults ražotāju un modeli. Aprakstiet būtiskos aspektus, kas ietekmē lidojumu drošumu.

6. LIDOJUMA PĀRTRAUKŠANAS SISTĒMA

Aprakstiet un iekļaujiet sistēmas tehniskos raksturojumus, tās darbības režīmus, sistēmas ieslēgšanu un sastāvdaļu sertifikāciju un klasi, kā arī pierādījumus par tās elektromagnētisko savietojamību, lai šo informāciju varētu izskatīt *SORA* novērtējumā vai ar kādu citu *SMS* metodiku, kas tiek piemērota, lai novērtētu un atļautu lidojumus.

7. LIDOJUMA REŽĪMI

Aprakstiet lidojuma režīmus (t. i., manuāls lidojums, mākslīga stabilitāte, izmantojot vadības pulti, automātisks lidojums, autonoms lidojums). Attiecībā uz katru lidojuma režīmu aprakstiet mainīgos lielumus, kas kontrolē gaisa kuģi – atrašanās vietas izmaiņas, ātruma kontrole, telpiskā stāvokļa kontrole, absolūtā augstuma kontroles veids (kurš devējs tiek izmantots šim nolūkam) u. c.

8. ZEMES KONTROLES STACIJA

Attiecībā uz “šifrētajām” saitēm aprakstiet izmantoto šifrēšanas sistēmu, ja tāda tiek izmantota.

9. DERĪGĀ KRAVA

Aprakstiet katru derīgās kravas konfigurāciju, kas ietekmē uzdevuma izpildi vai kas ietekmē svaru, līdzsvaru, elektrisko lādiņu vai lidojuma dinamiku, nemainot to. Norādiet visus būtiskos tehniskos datus. Ja nepieciešams, jūs varat izmantot citus dokumentus, kuros ir norādīti minētie dati.

10. EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI

Šajā sadaļā apraksta maksimālo ekspluatācijas augstumu, maksimālo gaisa ātrumu (tostarp augstuma uzņemšanas Vmax, nolaišanās Vmax un horizontālo Vmax) un papildus tam arī meteoroloģiskos ierobežojumus, kādos *UAS* var darboties (piemēram, lietus, maksimālais vēja ātrums u. c.).

11. DROŠUMA SISTĒMAS/DROŠUMA TĪKLI UN INFORMĒTĪBA

Aprakstiet sistēmas un aprīkojumu, kas uzstādītas gaisa kuģī, lai mazinātu iespējamos ekspluatācijas drošuma riskus neatkarīgi no tā, vai tie ir norādīti veidlapā.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.SPEC.030. punkta “Pieteikšanās ekspluatācijas atļaujas saņemšanai” 3. apakšpunkta e) daļu |

### EKSPLUATĀCIJAS ROKASGRĀMATA – STANDARTFORMA

Kad nepieciešams saskaņā ar UAS.SPEC.030. punkta 3 apakšpunkta e) daļu, *OM* ir jābūt norādītai vismaz turpmāk minētajai informācijai, ja atbilstīgi, kas pielāgota ekspluatācijas zonai un lidojuma veidam.

0. Vāks un kontaktinformācija.

0.1. Uz vāka ir norādīts *UAS* ekspluatants un virsraksts “Ekspluatācijas rokasgrāmata” (*OM*), kontaktinformācija un *OM* redakcijas numurs.

0.2. Satura rādītājs.

**1. Ievads**

1.1. Definīcijas, apzīmējumi un saīsinājumi.

1.2. *OM* grozīšanas un pārskatīšanas sistēma *(norādiet izmaiņas, kam ir nepieciešama iepriekšēja apstiprināšana, un izmaiņas, kas ir jāpaziņo kompetentajai iestādei)*.

* 1. Pārskatīto redakciju reģistrs ar spēkā stāšanās datumiem.

1.4. Norādiet spēkā esošās lappuses *(spēkā esošo lappušu saraksts, ja vien rokasgrāmata nav atkārtoti izdota pilnā apjomā un uz rokasgrāmatas nav norādīts spēkā stāšanās datums)*.

1.5. *OM* mērķis un darbības joma kopā ar īsu aprakstu par dažādām dokumentu daļām.

1.6. Drošuma deklarācija *(iekļaujiet deklarāciju par to, ka OM atbilst attiecīgajām Regulas (ES) 2019/947 prasībām un atļaujai vai vieglā UAS ekspluatanta apliecības (LUC) apstiprināšanas noteikumiem gadījumā, ja persona ir LUC apliecības turētājs, un ka tajā ir iekļauti norādījumi, kas ir jāievēro lidojumu veikšanā iesaistītajam personālam)*.

1.7. Apstiprinājuma paraksts *(atbildīgajam vadītājam ir jāparaksta šī deklarācija)*.

**2. *UAS* ekspluatanta organizācijas apraksts** (*iekļaujiet organigrammu un sniedziet īsu organizācijas aprakstu)*.

**3. Lidojumu koncepcija (*ConOps*)**

Par katru lidojumu lūdzam sniegt turpmāk norādīto informāciju.

3.1. Lidojuma būtība un saistītie riski *(aprakstiet veikto pasākumu būtību un saistītos riskus)*.

3.2. Ekspluatācijas vide un ģeogrāfiskā zona, kurā paredzēts veikt lidojumus *(vispārīgi izklāstiet informāciju par pārlidojamās teritorijas iezīmēm, tās topogrāfiju, šķēršļiem u. c., par izmantojamās gaisa telpas iezīmēm un par vides apstākļiem (t. i., laika apstākļiem un elektromagnētisko vidi); nosakiet nepieciešamo lidojuma telpu un riska buferzonas, lai mazinātu uz zemes esošo risku un gaisa sadursmju risku)*.

3.3. Izmantotie tehniskie līdzekļi *(vispārīgi aprakstiet to galvenos rādītājus, darbības parametrus un ierobežojumus, tostarp UAS, ārējās sistēmas, kas atbalsta UAS lidojumu, iekārtas u. c.)*

3.4. Lidojumos iesaistītā personāla, piemēram, distances vadības pilota, *UA* novērotāja, lidojumu novērotāja (*VO*), uzrauga, dispečera, ekspluatācijas vadītāja u. c. kompetence, pienākumi un atbildība *(sākotnējā kvalifikācija, pieredze UAS ekspluatācijas jomā; pieredze konkrētā lidojuma īstenošanā; mācības un pārbaude; atbilstība piemērojamajiem noteikumiem un norādījumi apkalpes locekļiem par veselību, piemērotību darbam un nogurumu; norādījumi darbiniekiem par to, kā sekmēt kompetentās iestādes personāla veiktās pārbaudes)*.

3.5. Riska analīze un identificēto risku samazināšanas metodes *(izmantotās metodoloģijas apraksts; tauriņveida attēlojums vai cits paņēmiens)*.

3.6. Tehniskā apkope *(sniedziet norādījumus par tehnisko apkopi, kas nepieciešama, lai uzturētu UAS drošā stāvoklī, ja nepieciešams, izklāstot UAS ražotāja tehniskās apkopes norādījumus un prasības)*.

**4. Standarta procedūras**

*(UAS ekspluatantam ir jāaizpilda turpmāk minētie punkti par turpmāk uzskaitītajiem elementiem. Procedūras, kas piemērojamas visos UAS lidojumos, var uzskaitīt 4.1. punktā).*

**4.1. Vispārējās procedūras, kas piemērojamas visos lidojumos**

**4.2. Procedūras, kas piemērojamas atsevišķā lidojumā**

**5. Neparedzētu apstākļu procedūras**

*(UAS ekspluatantam ir jāaizpilda turpmāk minētie punkti par turpmāk uzskaitītajiem elementiem. Procedūras, kas piemērojamas visos UAS lidojumos, var uzskaitīt 5.1. punktā).*

**5.1. Vispārējās procedūras, kas piemērojamas visos lidojumos**

**5.2. Procedūras, kas piemērojamas atsevišķā lidojumā**

**6. Avārijas procedūras**

*(UAS ekspluatantam ir jānosaka avārijas situācijās piemērojamās procedūras.)*

**7. Avārijas situācijas pasākumu plāns (*ERP*) (nav obligāts)**

**8. Drošība *(UAS.SPEC.050. punkta a) apakšpunkta ii) un iii) daļā minētās drošības procedūras; instrukcijas, norādījumi, procedūras un atbildība par to, kā īstenot drošības prasības un aizsargāt UAS pret nesankcionētu pārveidošanu, iejaukšanos u. c.)*.**

**9. Vadlīnijas par traucējumu un ietekmes uz vidi iespējamu samazināšanu, kas minētas UAS.SPEC.050. punkta a) apakšpunkta v) daļā.**

**10. Ziņošanas par notikumiem procedūras saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 376/2014.**

**11. Uzskaites procedūras** (instrukcijas par pilotu žurnāliem un dokumentāciju, kā arī par citiem datiem, kas tiek uzskatīti par lietderīgiem darbības izsekošanai un uzraudzībai).

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.SPEC.030. punkta “Pieteikšanās ekspluatācijas atļaujas saņemšanai” 3. apakšpunkta e) daļu |

### EKSPLUATĀCIJAS ROKASGRĀMATA – STANDARTFORMA

Turpmāk ir sniegts arvien papildināms to tematu saraksts, kuri ir jāapsver *UAS* ekspluatantam, kad tas sastāda atsevišķas *OM* nodaļas.

**“1.2. *OM* grozīšanas un pārskatīšanas sistēma”:**

a) informācija par izmaiņu norādīšanas sistēmu, kā arī par spēkā esošo lapu un spēkā stāšanās datumu reģistrācijas metodoloģiju un

b) informācija par personu(-ām), kas ir atbildīga(-as) par pārskatīšanu un pārskatīto redakciju publicēšanu.

**“2. Informācija par *UAS* ekspluatanta organizāciju”:**

a) organizatoriskā struktūra un ieceltās personas. Informācija par ekspluatanta organizatorisko struktūru, tostarp organizatoriskā shēma, kurā atspoguļotas struktūrvienības, ja tādas pastāv (piemēram, lidojumi/darbība uz zemes, ekspluatācijas drošums, tehniskā apkope, mācības u. c.), un katras struktūrvienības vadītājs;

b) vadības personāla pienākumi un atbildība un

c) distances vadības pilotu un citu lidojumos iesaistītu organizācijas locekļu (piemēram, derīgās kravas operatora, zemes asistenta, tehniskās apkopes tehniķa u. c. personu) pienākumi un atbildība.

**“3.4. Lidojumos iesaistītā personāla, piemēram, distances vadības pilota, *UA* novērotāja, *VO*, uzrauga, dispečera, ekspluatācijas vadītāja u. c. personu kompetence, pienākumi un atbildība”:**

a) teorētiskās, praktiskās (un medicīniskās) prasības *UAS* ekspluatācijai saskaņā ar piemērojamajiem noteikumiem;

b) mācību un pārbaudes programma personālam, kas atbild par *UAS* lidojumu sagatavošanu un/vai īstenošanu, kā arī lidojumu novērotājiem (*VO*), ja atbilstīgi;

c) mācību un kvalifikācijas uzturēšanas mācību dokumentācija un

d) piesardzības pasākumi un vadlīnijas attiecībā uz personāla veselību, tostarp ar vides apstākļiem saistītie piesardzības pasākumi ekspluatācijas zonā (alkohola, narkotisko vielu un zāļu, miega palīglīdzekļu un antidepresantu lietošanas politika, ārstēšanas un vakcinācijas politika, nogurums, lidojuma un darba pienākumu izpildes laika ierobežojumi, stress un atpūta u. c.).

**“5.1. Vispārējas procedūras, kas piemērojamas visos lidojumos”:**

a) lai iespējami samazinātu cilvēku kļūdas, jāizskata šādi jautājumi:

1) uzdevumu skaidra sadale un piešķiršana un

2) iekšējais kontrolsaraksts, ko izmanto, lai pārbaudītu, vai darbinieki pienācīgi pilda tiem uzticētos uzdevumus;

b) jāizskata *UAS* lidojuma atbalstam paredzēto ārējo sistēmu darbības pasliktināšanās; lai palīdzētu noteikt procedūras, kas saistītas ar *UAS* lidojuma atbalstam paredzēto ārējo sistēmu darbības pasliktināšanos, ieteicams:

1) noskaidrot lidojuma atbalstam paredzētās ārējās sistēmas;

2) izklāstīt šo ārējo sistēmu darbības pasliktināšanās veidus, kas liegtu ekspluatantam nodrošināt drošu *UAS* ekspluatāciju (piemēram, GNSS pilnīga zaudēšana, GNSS novirze, gaidīšanas laika problēmas u. c.);

3) izklāstīt to, kādi līdzekļi ir ieviesti, lai konstatētu minētos ārējo sistēmu darbības pasliktināšanās veidus, un

4) izklāstīt to, kāda procedūra(-as) ir tiek piemērota(-as) gadījumā, kad tiek atklāts kāds ārējo sistēmu darbības pasliktināšanās veids (piemēram, ārkārtas atgūšanas funkcionalitātes ieslēgšana, pārslēgšanās uz manuālo vadību u. c.);

c) koordinācija starp distances vadības pilotu(-iem) un citu personālu;

d) lidojumu vadības īstenošanas paņēmieni;

e) pirmslidojuma sagatavošanās un kontrolsaraksti. Tostarp tie ietver šādus aspektus:

1) darbības vieta:

i) ekspluatācijas zonas un apkārtējās teritorijas novērtēšana, tostarp apvidus un iespējamie šķēršļi, kas traucē *UA* paturēšanu tiešajā redzamībā (*VLOS*), neiesaistītu personu iespējamā pārlidošana, kritiskās infrastruktūras iespējamā pārlidošana (kritiskās infrastruktūras riska novērtēšana ir jāveic sadarbībā ar organizāciju, kas atbild par attiecīgo infrastruktūru, jo tā vislabāk pārzina draudus);

ii) apkārtējās vides un gaisa telpas novērtēšana, tostarp, piemēram, aizliegto zonu tuvums un citu gaisa telpas lietotāju iespējamās darbības;

iii) ja izmanto *UA* lidojumu novērotājus, redzamības un plānotā lidojuma attāluma savstarpējās atbilstības novērtēšana, iespējamo apvidus šķēršļu novērtēšana un iespējamo pārrāvumu starp katra *UA* lidojumu novērtētāja nosegtajām zonām novērtēšana, un

iv) gaisa telpas un citu gaisa kuģu lidojumu klase (vietējie lidlauki vai darbības vietas, ierobežojumi, atļaujas);

2) vides apstākļi vai laika apstākļi:

i) vides apstākļi vai laika apstākļi ir piemēroti *UAS* lidojuma veikšanai un

ii) laika apstākļu prognožu iegūšanas paņēmieni;

3) koordinācija ar trešām personām, ja atbilstīgi (piemēram, papildu atļauju pieprasīšana dažādām iestādēm un militārajiem spēkiem, kad darbība notiek, piemēram, aizsargājamās dabas teritorijās, zonās, kurās aizliegts veikt fotolidojumus, kritiskās infrastruktūras tuvumā, pilsētas teritorijā, avārijas situācijās u. c.);

4) minimālais apkalpes locekļu skaits, kas nepieciešams lidojuma izpildei, un šo apkalpes locekļu pienākumi;

5) nepieciešamās saziņas procedūras starp personālu, kas atbild par *UAS* lidojumam būtisko pienākumu izpildi, un ar trešām personām, kad nepieciešams;

6) atbilstība visām attiecīgo iestāžu prasībām paredzētajā ekspluatācijas zonā, tostarp tām, kas saistītas ar drošību, privātumu, datu un vides aizsardzību, *RF* spektra izmantošanu, ja atbilstīgi, apsverot arī pārrobežu lidojumus (konkrētas vietējās prasības);

7) nepieciešamie riska mazināšanas pasākumi, kas ieviesti, lai nodrošinātu lidojuma drošu norisi (piemēram, kontrolēta zemes teritorija, kontrolētās zemes teritorijas aizsardzība, lai novērstu trešo personu iekļūšanas teritorijā lidojuma laikā, un koordinācijas ar vietējām iestādēm nodrošināšana, kad tas ir nepieciešams, u. c.), un

8) procedūras, ar kurām pārbauda, vai ar attiecīgo *UAS* ir iespējams droši īstenot paredzēto lidojumu (piemēram, ģeogrāfisko zonu datu atjaunināšana vietzinīguma un ģeonožogošanas sistēmās; automātiskās procedūras neparedzētos datu pārraides posma zuduma gadījumos noteikšana un augšupielāde; akumulatora stāvoklis; derīgās kravas iekraušana un nostiprināšana);

f) palaišanas un atgūšanas procedūras;

g) lidojuma procedūras (ekspluatācijas norādījumi attiecībā uz *UA* (norāde uz ražotāja rokasgrāmatā sniegtu informāciju vai šādas informācijas dublēšana); norādījumi par to, kā noturēt *UA* lidojuma ģeogrāfijā, kā noteikt labāko lidojuma trajektoriju; teritorijā esošie šķēršļi, augstums; pārslogotas vides, *UA* noturēšana plānotajā telpā);

h) pēclidošanas procedūras, tostarp, *UAS* stāvokļa pārbaude;

i) procedūras cita gaisa kuģa iespējami konfliktējošās trajektorijas atklāšanai, ko piemēro distances vadības pilots un, ja to pieprasa *UAS* ekspluatants, arī *UA* lidojumu novērotāji (*VO*);

j) bīstami priekšmeti (ierobežojumi attiecībā uz to būtību, daudzumu un iesaiņojumu; pieņemšana pirms iekraušanas, iesaiņojuma pārbaude noplūdes vai bojājumu pēdu atklāšanai).

**“5.2. Procedūras, kas piemērojamas atsevišķā lidojumā”:**

a) procedūras rīcībai gadījumos, kad *UA* izlido ārpus vēlamās “lidojuma ģeogrāfijas”;

b) procedūras rīcībai gadījumos, kad *UA* ielido “norobežotā” telpā;

c) ja atbilstīgi, procedūras rīcībai gadījumos, kad neiesaistītas personas iekļūst kontrolētajā zemes teritorijā;

d) procedūras rīcībai gadījumos, kad pastāv nelabvēlīgi ekspluatācijas apstākļi (piemēram, gadījumā, kad lidojuma laikā nākas saskarties ar apledošanu, ja lidojums nav apstiprināts apledošanas apstākļiem);

e) procedūras rīcībai gadījumos, kad pasliktinās lidojuma atbalstam paredzēto ārējo sistēmu darbība. Lai sekmētu to procedūru pienācīgu noteikšanu, kas saistītas ar *UAS* lidojuma atbalstam paredzēto ārējo sistēmu darbības pasliktināšanos, ieteicams:

1) noteikt lidojuma atbalstam paredzētās ārējās sistēmas;

2) izklāstīt šo ārējo sistēmu darbības pasliktināšanās veidus, kas liegtu ekspluatantam nodrošināt drošu *UAS* ekspluatāciju (piemēram, GNSS pilnīga zaudēšana, GNSS novirze, gaidīšanas laika problēmas u. c.);

3) izklāstīt to, kādi līdzekļi ir ieviesti, lai konstatētu minētos ārējo sistēmu darbības pasliktināšanās veidus, un

4) izklāstīt to, kāda(-as) procedūra(-as) ir tiek piemērota(-as), ja tiek atklāts kāds ārējo sistēmu darbības pasliktināšanās veids (piemēram, ārkārtas atgūšanas funkcionalitātes ieslēgšana, pārslēgšanās uz manuālo vadību u. c.);

f) sadursmes riska novēršanas shēma (t. i., kritēriji, kas tiks piemēroti, lai pieņemtu lēmumu par izvairīšanos no sadursmes ar ienākošo satiksmi). Gadījumos, kad konstatāciju veic *UA* lidojumu novērotāji, jāizmanto frazeoloģija.

**“6. Avārijas procedūras”:**

a) procedūras, kas paredzētas tam, lai novērstu vai vismaz iespējami samazinātu kaitējumu trešām personām gaisā un uz zemes. Attiecībā uz gaisa sadursmju risku – izvairīšanās stratēģijas, lai iespējami samazinātu sadursmes risku ar citu gaisa telpas lietotāju (it īpaši ar gaisa kuģi, kurā atrodas cilvēki);

b) procedūras *UA* atgūšanai avārijas situācijā (piemēram, tūlītēja nosēšanās, lidojuma izbeigšana ar *FTS* vai kontrolētu nogāšanu zemē vai ūdenī u. c).

**“7. Avārijas situācijas pasākumu plāns (*ERP*)”**

Kad *UAS* ekspluatants izstrādā *ERP*, jāapsver šādi aspekti:

a) plānā jāizklāsta:

1) avarēšanas seku eskalācijas ierobežošanas plāns (piemēram, avārijas dienestu un citu būtisko iestāžu informēšana) un

2) apstākļi, kuros jāizziņo trauksme *ATM*;

b) plāns ir atbilstošs situācijai;

c) plāns ierobežo avārijas seku eskalāciju;

d) plāns nosaka kritērijus avārijas situācijas noteikšanai;

e) plānu ir iespējams praktiski izmantot;

f) plāns skaidri nosaka to personu pienākumus, kas atbild par *UAS* lidojumam būtiskajiem pasākumiem;

g) plāns ir izstrādāts atbilstoši standartiem, ko kompetentā iestāde uzskata par pietiekamiem un/vai atbilstošiem šai iestādei pieņemamajiem atbilstības panākšanas līdzekļiem, un

h) plāns ir pārbaudīts ar *ERP* mācību programmu saskanīgās teorētiskajās mācībās[[4]](#footnote-4), kad kompetentā iestāde uzskata to par nepieciešamu.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.SPEC.040. punkta “Ekspluatācijas atļaujas izdošana” 1. apakšpunktu |

### EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJAS STANDARTFORMA

Kompetentajai iestādei ir jāsagatavo ekspluatācijas atļauja atbilstoši turpmāk norādītajai veidlapai.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Ekspluatācijas atļauja** | *NAA* logotips |

|  |
| --- |
| **1. IESTĀDE, KAS IZDOD ATĻAUJU** |
| **1.1. *UAS* ekspluatanta valsts** |  |
| **1.2. Izdevēja iestāde** |  |
| **1.3. Kontaktpersona**Vārds, uzvārdsTālrunisE-pasts |  |
| **2. *UAS* ekspluatanta dati** |
| **2.1. *UAS* ekspluatanta reģistrācijas numurs** |  |
| **2.2 *UAS* ekspluatanta vārds, uzvārds** |  |
| **2.3. Operatīvais kontaktpunkts**NosaukumsTālrunisFakssE-pasts |  |
| **2.4. Atļaujas numurs** |  |
| **3. Atļauju saņēmušās *UAS* dati** |
| **3.1. Zīmols** |  | **3.2. Modelis** |  |
| **3.3. Sērijas numurs vai *UA* reģistrācijas zīme (ja atbilstīgi)** |  |
| **4. *UAS* lidojuma ierobežojumi un nosacījumi** |
| **4.1. Atļautā(-ās) vieta(-as)** |  |
| **4.2. Atļautās gaisa telpas riska līmenis** |  |
| **4.3. Ekspluatācijas ierobežojumi** |  |
| **4.4. Risku mazinoši pasākumi** |  |
| **4.5. Distances vadības pilota kompetence** |  |
| **4.6. Citu lidojuma drošumam būtisku darbinieku kompetence** |  |
| **4.7. Reģistrējamā informācija** |  |
| **4.8. To notikumu veids, par kuriem jāziņo kompetentajai iestādei saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 376/2014** |  |
| **4.9. Atļaujas derīguma termiņš** |  |
| ………………………………. (2.2.) ir atļauts veikt *UAS* lidojumus ar 3. sadaļā noteiktajiem *UA* un saskaņā ar 4. sadaļā noteiktajiem nosacījumiem un ierobežojumiem, ciktāl tas atbilst šai atļaujai, Regulas (ES) 2018/1139 IX pielikumam un tās īstenošanas noteikumiem. |
| **Datums, paraksts un zīmogs** |  |

Veidlapas aizpildīšanas norādījumi

1.1. *UAS* ekspluatanta valsts nosaukums.

1.2. Kompetentās izdevējiestādes identifikācija.

1.3. Par atļaujas izdošanu atbildīgās personas kontaktinformācija.

2.1. *UAS* ekspluatanta reģistrācijas informācija saskaņā ar *UAS* regulas 14. pantu.

2.2. *UAS* ekspluatanta reģistrētais vārds un uzvārds vai nosaukums juridiskas personas gadījumā.

2.3. Kontaktinformācija ietver tālruņa un faksa numurus, tostarp valsts kodu, un e-pasta adresi, ko var izmantot, lai nekavējoties sazinātos ar atbildīgo vadītāju vai drošuma pārvaldnieku.

2.4. Uzskaites numurs, ko izdevusi kompetentā iestāde.

3.1. *UAS* ražotāja nosaukums.

3.2. *UAS* modelis, ko noteicis ražotājs.

3.3. *UA* sērijas numurs, ko piešķīris ražotājs, vai tāda *UA* reģistrācijas zīme, kam ir nepieciešama reģistrācija saskaņā ar *UAS* regulas 14. pantu.

4.1. Vietas, kur atļauts veikt lidojumu, pamatojoties uz pielāgotajiem risku mazinošajiem pasākumiem.

4.2. Atļautās gaisa telpas raksturojums (piemēram, zems risks – *ARC A*, vidējs risks – *ARC B*, augsts risks – *ARC C*).

4.3. Ekspluatācijas ierobežojumu saraksts, tostarp vismaz:

* + - maksimālais augstums;
		- derīgās kravas ierobežojumi;
		- ierobežojumi attiecībā uz lidojumiem (t. i., nodošanas iespējamība lidojuma laikā);
		- *OM* minimālais saturs;
		- ekspluatācijas procedūru pārbaudes metodoloģija;
		- avārijas situācijas pasākumu plāna nepieciešamība;
		- tehniskās apkopes prasības un
		- uzskaites prasības.

4.4. Risku mazinošu pasākumu saraksts, tostarp[[5]](#footnote-5) vismaz trešo personu aizsardzība uz zemes (ja atbilstīgi, arī konkrētas atļautas lidojuma trajektorijas noteikšana).

4.5. Distances vadības pilota minimālā kompetence un tās novērtēšanas metodoloģija.

4.6. Lidojuma īstenošanai būtisko darbinieku (t. i., tehniskās apkopes darbinieku, palaišanas un atgūšanas asistenta, *UA* lidojumu novērotāju u. c.) minimālā kompetence un tās novērtēšana.

Piezīme. Veidlapu var apstiprināt ar elektronisko parakstu un elektronisko zīmogu.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.SPEC.040. punkta “Ekspluatācijas atļaujas izdošana” 1. apakšpunktu |

### EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJAS STANDARTFORMA

Lai atvieglotu savstarpēju atzīšanu pārrobežu lidojumu gadījumos, kompetentajai iestādei jāsagatavo ekspluatācijas atļaujas angļu valodas redakcija.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunktu |

### EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS

a) *UAS* ekspluatantam ir jāizstrādā procedūras, kas noteiktas standarta scenārijā (*STS*) vai ekspluatācijas atļaujā.

b) Ja *UAS* ekspluatants nodarbina vairāk nekā vienu distances vadības pilotu, *UAS* ekspluatantam ir:

1) jāizstrādā procedūras *UAS* lidojumiem, lai koordinētu pasākumus starp saviem darbiniekiem, un

2) jāapkopo un jāuztur savu darbinieku un viņiem uzticēto pienākumu saraksts.

c) *UAS* ekspluatantam ir jāsadala funkcijas un pienākumi atbilstoši tam, kāda ir *UAS* autonomijas pakāpe lidojuma laikā.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunkta a) daļu |

### EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS

*UAS* ekspluatantam ir jāizstrādā ekspluatācijas procedūras, pamatojoties uz ražotāja ieteikumiem, ja tādi ir pieejami.

Ja *UAS* ekspluatantam ir jāizstrādā *OM* saskaņā ar UAS.SPEC.030. punkta 3. apakšpunkta e) daļu, rokasgrāmatā ir jāiekļauj arī šīs procedūras.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunkta a) daļas iv) punktu |

### PROCEDŪRAS, LAI NODROŠINĀTU, KA VISI LIDOJUMI ATBILST REGULAI (ES) 2016/679 PAR FIZISKU PERSONU AIZSARDZĪBU ATTIECĪBĀ UZ PERSONAS DATU APSTRĀDI UN ŠĀDU DATU BRĪVU APRITI

*UAS* operators ir atbildīgs par visu piemērojamo Eiropas Savienības un valstu noteikumu ievērošanu, jo īpaši attiecībā uz privātumu, datu aizsardzību, atbildību, apdrošināšanu, drošību un vides aizsardzību.

Šo *GM* mērķis ir sniegt norādījumus *UAS* operatoram, lai palīdzētu tiem noteikt un izklāstīt procedūras, kas nodrošina, ka *UAS* lidojumi atbilst Regulai (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti.

***To procedūru izklāsts, ko UAS ekspluatants ir noteicis, lai nodrošinātu UAS lidojuma atbilstību Regulai (ES) 2016/679***

|  |
| --- |
| **1. Norādiet privātuma apdraudējuma risku1, ko var radīt paredzētais lidojums** |
|  |
| **2. Nosakiet jūsu funkciju personas datu savākšanas un apstrādes jomā** |
|  esmu (kopīgais) datu pārzinis  esmu (kopīgais) datu apstrādātājs |
| **3. Novērtējums par ietekmi uz datu aizsardzību (*DPIA*) saskaņā ar Regulas (ES) 2016/679 35. pantu** |
| Vai esat izvērtējis nepieciešamību veikt *DPIA*: jā  nē  |
| Ja jā, vai jums ir jāveic *DPIA*? jā  nē  Ja jā, vai jūs veicāt *DPIA*? jā  nē  |
| **4. Izklāstiet pasākumus, ko veicat, lai nodrošinātu, ka datu subjekti ir informēti par to, ka viņu dati var būt savākti6** |
|  |
| **5. Izklāstiet pasākumus, ko veicat, lai iespējami samazinātu vācamos personas datus vai lai novērstu personas datu vākšanu7** |
|  |
| **6. Izklāstiet procedūras, kas ir noteiktas personas datu glabāšanai un datu pieejamības ierobežošanai** |
|  |
| **7. Izklāstiet pasākumus, kas ir veikti, lai nodrošinātu datu subjektiem iespēju izmantot savas tiesības uz piekļuvi datiem, datu labošanu, apstrīdēšanu un dzēšanu** |
|  |
| **8. Papildu informācija** |
|  |

***Piezīmes***

1. Norādījumi par jūsu lidojuma **privātuma apdraudējuma risku** identificēšanu ir sniegti:

* + *DR PRO* tiešsaistes mācību kursā. 1. modulis. Privātuma apdraudējuma riski kontekstā;
	+ *DR PRO* Integrētas privātuma aizsardzības rokasgrāmatā. Privātuma apdraudējuma riski un aizsardzības pasākumi bezapkalpes aparātu ražošanā (10. lappuse).

2. Papildu informācija par **personas datu definīcijām** ir sniegta:

* + *DR PRO* tiešsaistes mācību kursā. 2. modulis. Kas ir personas dati?
	+ *DR PRO* Privātuma rīcības kodeksā. 3. Terminu skaidrojums.

“Datu pārzinis” nozīmē to, ka jūs pieņemat lēmumus par to, kādi personas dati tiek vākti un kā tie tiek vākti, apstrādāti un glabāti.

“Datu apstrādātājs” nozīmē to, ka jūs ievērojat citas struktūras sniegtus norādījumus par personas datu vākšanu, apstrādi un glabāšanu.

Papildu informāciju par jūsu iespējamo **datu pārziņa vai datu apstrādātāja** funkciju varat saņemt:

*DR PRO* tiešsaistes mācību kursā. 2. modulis. Datu aizsardzības funkcijas;

* + - *DR PRO* Privātuma rīcības kodeksā par datu pārziņu pienākumiem.
		- Papildu informācija par to, kad un kā veikt **novērtējumu par ietekmi uz datu aizsardzību**, ir sniegta:
		- DR PRO novērtējuma par ietekmi uz datu aizsardzību standartformā.

3. Papildu informācija par to, kā **informēt datu subjektus** par jūsu darbībām, ir sniegta:

* + - *DR PRO* Privātuma rīcības kodeksā. 4.3.2. Rīkojieties atklāti un pārskatāmi;
		- *DR PRO* tiešsaistes mācību kursā. 3. modulis. Izpildiet savu lidojumu;
		- *DR PRO* pirmslidojuma kontrolsarakstā.

4. Papildu informācija par **datu apjoma samazināšanas principu** ir sniegta:

* + - *DR PRO* Privātuma rīcības kodeksā. 4.3.1. Samazināt ietekmi uz cilvēku privātumu un datu aizsardzību;
		- *DR PRO* Integrētas privātuma aizsardzības rokasgrāmatā. Bezapkalpes aparāta privātuma aizsardzību uzlabojošas programmatūras funkcijas;
		- *DR PRO* tiešsaistes mācību kursā. 3. modulis. Riska mazināšanas stratēģijas.

5. Norādījumi par personas datu **drošu glabāšanu un pieejamību** ir sniegti:

* + - *DR PRO* Privātuma rīcības kodeksā. 4.4.2. Nodrošiniet drošu datu apstrādi;
		- *DR PRO* tiešsaistes mācību kursā. 2. modulis. Kā apstrādāt personas datus?
		- *DR PRO* Integrētas privātuma aizsardzības rokasgrāmatā. Bezapkalpes aparāta privātuma aizsardzību uzlabojošas programmatūras funkcijas.

6. Papildu informācija par **datu subjektu tiesībām** ir sniegta:

* + - *DR PRO* Privātuma rīcības kodeksā. 4.3.3. Ievērojiet personiskās tiesības;
		- *DR PRO* tiešsaistes mācību kursā. 2. modulis. Kā jāizturas pret personām?

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunkta b) daļu |

### AUTONOMIJAS PAKĀPE UN NORĀDĪJUMI PAR CILVĒKA-AUTONOMIJAS MIJIEDARBĪBU

Autonomijas jēdziens, tā līmeņi un cilvēka-autonomas sistēmas mijiedarbība pašlaik tiek apspriesta dažādās jomās (ne tikai aviācijā), un pagaidām nav gūta vienota izpratne par šo jautājumu. Tāpēc vadlīnijas tiks sniegtas pēc šā jēdziena rūpīgas pārdomāšanas un vispārējas atzīšanas.

Tomēr autonomu lidojumu riska novērtēšanā tāpat kā jebkura cita lidojuma riska novērtēšanā ir jāpārliecinās par to, ka risks ir samazināts līdz pieņemamam līmenim.

Turklāt tiek paredzēts, ka attiecībā uz autonomiem lidojumiem vai lidojumiem, kuros pastāv augsts autonomijas līmenis, būs nepieciešama atļauja un uz šādiem lidojumiem netiks piemēroti standarta scenāriji (*STS*), kamēr nebūs uzkrāta pietiekama pieredze.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunkta d) daļu |

### TEORĒTISKO ZINĀŠANU TEMATI DISTANCES VADĪBAS PILOTU MĀCĪBĀM DARBAM “SPECIFISKAJĀ” KATEGORIJĀ

a) “Specifiskajā” kategorijā var ietilpt plašs *UAS* lidojumu kopums ar atšķirīgiem riska līmeņiem. Tāpēc *UAS* ekspluatantam ir jānorāda tas, kāda kompetence ir nepieciešama distances vadības pilotam un visam personālam, kas atbild par *UAS* lidojumiem būtiskajām darbībām, atbilstoši riska novērtēšanas rezultātiem.

b) Kad *UAS* lidojums tiek veikts atbilstoši *UAS* regulas 1. papildinājumā minētam standarta scenārijam, *UAS* operatoram ir jānodrošina, ka distances vadības pilotam ir standarta scenārijā noteiktā kompetence. Visos citos gadījumos *UAS* operators pieteikumā valsts atbildīgajai aviācijas institūcijai var ierosināt teorētisko mācību kursus distances vadības pilotam, pamatojoties uz elementiem, kas ir uzskaitīti AMC1 par UAS.OPEN.020. punkta 4. apakšpunkta b) daļu un UAS.OPEN.030. punkta 2. apakšpunktā, papildinot tos ar šādiem tematiem:

1) lidojumu drošums:

i) distances vadības pilota dokumentācija;

ii) reģistrācijas žurnāls un saistītā dokumentācija;

iii) labas lidotmākas principi;

iv) aeronavigācijas lēmumu pieņemšana;

v) aviācijas drošums;

vi) tuvināšanās gaisā paziņošana un

vii) papildu lidotmāka:

A) manevri un avārijas procedūras, un

B) vispārīga informācija par neparastiem apstākļiem (piemēram, par plūsmas norāvumiem, grīstēm, vertikālās pacelšanās ierobežojumiem, pašrotāciju, virpuļu riņķa stāvokļiem);

2) aviācijas noteikumi:

i) ievadinformācija par “specifisko” kategoriju;

ii) riska novērtēšana, ievadinformācija par *SORA* un

iii) pārskats par standarta scenārijiem (*STS*) un *PDRA*;

3) navigācija:

i) navigācijas palīglīdzekļi un to ierobežojumi (piemēram, GNSS);

ii) karšu un aeronavigācijas karšu lasīšana (piemēram, 1:500 000 un 1:250 000, interpretācija, specializētās kartes, helikoptera maršruti, bezpilota lidojumu telpas apkalpošanas zonas un pamatterminu izpratne) un

iii) vertikālā navigācija (piemēram, atskaites absolūtais augstums un relatīvais augstums, altimetrija);

4) cilvēku veiktspējas ierobežojumi:

i) uztvere (situācijas apzināšanās *BVLOS* lidojumos) un

ii) nogurums:

A) lidojuma ilgums darba laikā;

B) diennakts ritmi;

C) stress darbā un

D) komerciāls spiediens;

iii) uzmanība:

A) uzmanību novēršošu elementu izslēgšana un

B) skenēšanas paņēmieni;

iv) veselības stāvokļa atbilstība (piesardzības pasākumi veselības aizsardzībai, alkohols, narkotiskās vielas, medikamenti u. c.) un

v) vides faktori, piemēram, redzamības izmaiņas atkarībā no saules pozīcijas;

5) ekspluatācijas procedūras:

i) gaisa telpas klasifikācija;

ii) gaisa telpas rezervēšanas procedūra;

iii) aeronavigācijas informācijas publikācijas;

iv) *NOTAM* un

v) uzdevuma plānošana, gaisa telpas apsvērumi un vietas riska novērtēšana:

A) pasākumi to ierobežojumu un nosacījumu izpildei, kas noteikti paredzētās lidojuma darbības telpai un zemes riska buferzonai, un

B) *BVLOS* lidojumi; *UA* lidojumu novērotāju izmantošana;

6) vispārīgas zināšanas par *UAS*:

i) signāla zaudēšanas un sistēmas atteices protokoli – stāvokļa izprašana un programmēta atbildes pasākuma plānošana, piemēram, atgriešanās mājās, riņķošana ap punktiem uz zemes, tūlītēja nosēšanās;

ii) lidojuma pārtraukšanas sistēmas un

iii) lidojuma vadības režīmi;

7) meteoroloģija:

i) paplašinātās meteoroloģiskās informācijas saņemšana un interpretēšana:

A) meteoroloģiskās informācijas resursi;

B) ziņojumi;

C) prognozes un meteoroloģiskie apstākļi, kas ir piemēroti tipisku *UAS* lidojumu īstenošanai;

D) vietējie laika apstākļu novērtējumi;

E) zema līmeņa kartes un

F) METAR, SPECI, TAF;

ii) reģionālie laika apstākļi – standarta raksturīgie laikapstākļi piekrastes, kalnu vai tuksnešu apvidos un

iii) laika apstākļu ietekme uz *UA* (vējš, vētras, migla, vēja izmaiņas dažādos absolūtajos augstumos, vēja virziena novirze u. c.), un

8) avārijas situācijas pasākumu plāns (*ERP*) – *UAS* ekspluatantam ir jānodrošina sekmēm atbilstošas teorētiskās un praktiskās mācības, kurās ietilpst *ERP*, kas ietver attiecīgās kompetences prasības un atkārtotas mācības;

c) *UAS* operators var noteikt papildu aspektus no b) punktā minētajiem tematiem, pamatojoties uz paredzētajiem *UAS* lidojumiem:

1) ekspluatācijas procedūras;

i) uzdevuma plānošana, gaisa telpas apsvērumi un vietas riska novērtēšana – lidojumi virs kontrolētas zemes teritorijas;

ii) daudzpilotu apkalpes sadarbība (*MCC*):

A) koordinācija starp distances vadības pilotu un citu personālu (piemēram, lidojumu novērotājiem), kas atbild par *UAS* lidojumam būtisko pienākumu izpildi;

B) apkalpes darba optimizācija (*CRM*):

a) efektīvas vadības nodrošināšana un

b) sadarbošanās ar citiem;

2) vispārīgas zināšanas par *UAS* – līdzekļi *BVLOS* lidojumu atbalstam:

i) *UA* (tā atrašanās vietas, augstuma, ātruma C2 saites, sistēmas stāvokļa) uzraudzības līdzekļi;

ii) sakaru līdzekļi saziņai ar lidojumu novērotājiem un

iii) līdzekļi informētības nodrošināšanai par gaisa satiksmi.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunkta e) daļas ii) punktu |

### INFORMĀCIJA PAR *UAS* EKSPLUATANTA ROKASGRĀMATU

*UAS* ekspluatantam ir jānodrošina, ka personāls, kas atbild par *UAS* lidojumam būtisku pienākumu izpildi, piemēro ekspluatanta rokasgrāmatā noteiktās procedūras.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.SPEC.050. punkta “*UAS* ekspluatanta pienākumi” 1. apakšpunkta g) daļu |

### LIDOJUMA DARBĪBU REĢISTRĒŠANA UN UZSKAITE

a) Reģistrācijas žurnāls, tostarp elektronisks žurnāls, ir pieņemams līdzeklis lidojuma darbību reģistrēšanai un uzskaitīšanai.

b) Reģistrējamajai informācijai ir jābūt norādītai deklarācijā vai ekspluatācijas atļaujā, un tā var būt šāda informācija:

1) *UAS* identifikācija (ražotājs, modelis/versija (piemēram, sērijas numurs);

PIEZĪME. Ja *UAS* nav jāreģistrē, *UAS* identifikācijai var izmantot *UAS* sērijas numuru;

2) pacelšanās un nosēšanās datums, laiks un vieta;

3) katra lidojuma ilgums;

4) lidojuma stundu/ciklu kopējais skaits;

5) par lidojumu atbildīgais distances vadības pilots, ja lidojums tiek īstenots, izmantojot distances vadību;

6) izpildītais pasākums (norādiet standarta scenārija atsauces numuru vai atļaujas numuru, kā atbilstīgi);

7) ievērojams incidents vai nelaimes gadījums[[6]](#footnote-6), kas noticis lidojuma laikā;

8) pabeigta pirmslidojuma apskate;

9) defekti un nepilnību novēršana;

10) remontdarbi un *UAS* konfigurācijas maiņa, un

11) informācija, kas nepieciešama, lai izpildītu UAS.SPEC.100. punktu.

c) Dokumentācija ir jāglabā 2 gadus tā, lai tā būtu aizsargāta pret nesankcionētu piekļuvi, bojājumiem, labojumu veikšanu un zādzību.

d) Reģistrācijas žurnāls var būt vienā no šādām formām – elektroniskā formā vai papīra formā. Ja tiek izmantota papīra forma, tai vienā sējumā jāsatur visas lapas, kas nepieciešamas turētāja lidojuma laika reģistrācijai. Kad viens sējums tiek aizpildīts, tiks sākts jauns sējums, pamatojoties uz kumulatīvajiem datiem no iepriekšējā sējuma.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.SPEC.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta b) daļu |

### EKSPLUATĀCIJAS VIDE

a) Distances vadības pilotam vai *UAS* ekspluatantam autonoma lidojuma gadījumā ir jāpārbauda visi apstākļi, kas var ietekmēt *UAS* lidojumu, piemēram, cilvēku, īpašumu, transportlīdzekļu, koplietošanas ceļu, šķēršļu, lidlauku, kritiskās infrastruktūras un citu elementu, kas var apdraudēt *UAS* lidojuma drošumu, atrašanās vieta.

b) Vide un šķēršļi jāiepazīst, apstaigājot paredzēto lidojuma norises teritoriju.

c) Jāpārliecinās, ka laika apstākļi lidojuma sākšanas brīdī un visā lidojuma laikā prognozētie laika apstākļi atbilst laika apstākļiem, kas noteikti ražotāja rokasgrāmatā, kā arī ekspluatācijas atļaujā vai deklarācijā, kā atbilstīgi.

d) Distances vadības pilotam jābūt iepazinušam ekspluatācijas vidi un gaismas apstākļus, kā arī jāveic samērīgas darbības, lai noteiktu iespējamos elektromagnētiskās enerģijas avotus, kas var radīt nevēlamas sekas, piemēram, elektromagnētiskos traucējumus (*EMI*) vai *UAS* ekspluatācijas aprīkojuma fiziskus bojājumus.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.SPEC.060. punkta “Tālvadības pilota pienākumi” 2. apakšpunkta c) daļu |

### *UAS* IR STĀVOKLĪ, KAS ĻAUJ DROŠI VEIKT PAREDZĒTO LIDOJUMU

Distances vadības pilotam vai ekspluatantam autonoma lidojuma gadījumā ir:

a) jāatjaunina *UAS* vietzinīguma funkcijai nepieciešamie dati, ja *UA* ir aprīkots ar šādu funkciju;

b) jānodrošina, ka *UAS* ir piemērota lidošanai un atbilst ražotāja sniegtajiem norādījumiem un noteiktajiem ierobežojumiem;

c) jānodrošina, ka vestā derīgā krava ir pienācīgi nostiprināta un uzstādīta un ka tā atbilst *UA* svara un smaguma centra ierobežojumiem;

d) jānodrošina, ka *UA* ir pietiekami daudz piedziņas enerģijas, lai īstenotu paredzēto lidojumu, pamatojoties uz:

i) plānoto lidojumu un

ii) papildu enerģijas nepieciešamību neparedzētu notikumu gadījumā, un

e) attiecībā uz *UAS*, kas aprīkota ar zaudēta datu pārraides posma atjaunošanas funkciju, jāpārliecinās, ka atjaunošanas funkcija nodrošina *UAS* drošu atgūšanu paredzētajam lidojumam; programmējamu zaudēta datu pārraides posma atjaunošanas funkciju gadījumā distances vadības pilotam var būt jāiestata šīs funkcijas parametri, lai pielāgotu to paredzētajam lidojumam.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.SPEC.100. punktu “Sertificēta aprīkojuma un sertificētu bezpilota gaisa kuģu izmantošana” |

### VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Saistībā ar UAS.SPEC.100. punktu “sertificēts aprīkojums” ir jebkurš aprīkojums, attiecībā uz ko attiecīgā projekta organizācija ir pierādījusi atbilstību piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām un saņēmusi no *EASA* atzīšanas veidlapu, kas apliecina šādu atbilstību (piemēram, *ETSO* atļauju). Šis process ir neatkarīgs no *CE* marķēšanas procesa.

Sertificētu iekārtu vai sertificētu *UA* izmantošana “specifiskajā” kategorijā nenozīmē lidojuma darbību pārnešanu uz “sertificēto” kategoriju. Tomēr sertificēta aprīkojuma vai sertificēta *UA* izmantošana “specifiskajā” kategorijā ir jāuzskata par riska samazināšanu un/vai risku mazinošu pasākumu specifisko lidojumu riska novērtējumā (*SORA*).

# C DAĻA. Vieglās *UAS* ekspluatanta sertifikāts (*LUC*)

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.LUC.010. punktu “Vispārīgās prasības attiecībā uz *LUC*” |

### VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

*UAS* ekspluatanti var nolemt pieteikties uz atļaujām vai izdot deklarācijas, kā atbilstīgi, par saviem lidojumiem, vai arī pieteikties uz *LUC*.

*LUC* turētājs tiek uzskatīts par *UAS* ekspluatantu, tādēļ tam ir jāreģistrējas saskaņā ar 14. pantu, un to var veikt paralēli *LUC* pieteikumam.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.010. punkta “Vispārīgās prasības attiecībā uz *LUC*” 2. punktu |

### PIETEIKUMS *LUC* SAŅEMŠANAI

Pieteikumā jāiekļauj vismaz šāda informācija:

a) pieteikuma iesniedzēja galvenās uzņēmējdarbības vietas nosaukums un adrese;

b) apliecinājums par to, ka pieteikums ir uzskatāms par oficiālu pieteikumu *LUC* saņemšanai;

c) apliecinājums par to, ka pieteikuma iesniedzējs ir pārbaudījis kompetentajai iestādei iesniegto dokumentāciju un atzinis to par atbilstošu piemērojamajām prasībām.

d) vēlamais lidojuma sākuma datums;

e) pieteikuma iesniedzēja atbildīgā vadītāja paraksts;

f) oficiālajam pieteikumam pievienoto pielikumu saraksts *(turpmāk nav sniegts pilnīgs uzskaitījums)*:

i) *UAS* ekspluatanta atbildīgo darbinieku, tostarp atbildīgā vadītāja, lidojumu, tehniskās apkopes un mācību vadītāju, drošuma pārvaldnieka un drošības vadītāja, vārdi un uzvārdi, kā arī par *UAS* lidojumu apstiprināšanu atbildīgās personas vārds un uzvārds;

ii) ekspluatējamo *UAS* saraksts;

iii) sīka informācija par izmantojamo lidojumu kontroles un uzraudzības metodi;

iv) norāde par nepieciešamajām lidojuma specifikācijām;

v) *OM* un drošuma pārvaldības rokasgrāmata (*SMM*). (Piezīme. *OM* un *SMM* var būt apvienota *LUC* rokasgrāmatā);

vi) *LUC* sertifikāta iegūšanas procesa pasākumu grafiks ar atbilstošiem aplūkotiem pasākumiem un termiņiem;

vii) pirkšanas, nomas, līgumu un priekšlīgumu dokumenti;

viii) pasākumi attiecībā uz nepieciešamajām un pieejamajām iekārtām un aprīkojumu un

ix) apkalpes un zemes personāla mācību un kvalifikācijas pasākumi.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.020. punkta “*LUC* turētāja pienākumi” 3. apakšpunktu |

### LIDOJUMU VADĪBA

Organizācija un metodes, ko *LUC* turētājs izveidojis, lai īstenotu lidojumu vadību savā organizācijā, ir jāiekļauj *OM* kā papildu nodaļa par standartformu, kas noteikta GM1 par UAS.SPEC.030. punkta 3. apakšpunkta e) daļu.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.LUC.020. punkta “*LUC* turētāja pienākumi” 3. apakšpunktu |

### LIDOJUMU VADĪBA

“Lidojumu vadība” ir jāsaprot kā atbildība par lidojuma uzsākšanu, turpināšanu, pārtraukšanu vai novirzīšanu, pamatojoties uz drošuma apsvērumiem.

“Sistēma” saistībā ar lidojumu vadību ir jāsaprot kā organizācija, metodes, dokumentācija, personāls un šā personāla mācības attiecībā uz lidojuma uzsākšanu, turpināšanu, pārtraukšanu vai novirzīšanu, pamatojoties uz drošuma apsvērumiem.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.020. punkta “*LUC* turētāja pienākumi” 5. apakšpunktu |

### DOKUMENTĀCIJAS UZGLABĀŠANA – VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Dokumentācijas uzglabāšanas sistēmai ir jānodrošina, ka visa dokumentācija tiek uzglabāta tādā veidā, kas nodrošina to aizsardzību pret bojājumiem, labojumu veikšanu un zādzību. Dokumentācijai jābūt pieejamai pēc *NAA* pieprasījuma, kad vien tas nepieciešams pieņemamā laika posmā. Šī dokumentācija ir jāorganizē tā, lai nodrošinātu izsekojamību, pieejamību un izguvi visā noteiktajā glabāšanas periodā. Glabāšanas periods sākas no ieraksta izveides brīža vai no brīža, kad tajā veikti jaunākie grozījumi. Jānodrošina atbilstoši dublējumi.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunktu |

### PRASĪBAS PERSONĀLAM – VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

a) Atbildīgajam vadītājam ir jābūt tiesībām pārliecināties par to, ka visi pasākumi tiek veikti saskaņā ar *UAS* regulas prasībām.

b) Drošuma pārvaldniekam ir šādi pienākumi:

1) sekmēt apdraudējuma identificēšanu, riska analīzi un pārvaldību;

2) uzraudzīt risku mazinošu pasākumu īstenošanu;

3) regulāri ziņot par drošuma stāvokli;

4) nodrošināt drošuma pārvaldības dokumentācijas uzturēšanu;

5) nodrošināt, ka ir pieejamas mācības par drošuma pārvaldību un ka tā atbilst pieņemamiem standartiem;

6) konsultēt visus iesaistītos darbiniekus par drošuma jautājumiem un

7) nodrošināt atgadījuma iekšējās izmeklēšanas uzsākšanu un turpmāko pasākumu īstenošanu.

c) *LUC* turētāja vadībai un citiem darbiniekiem jābūt kvalificētiem īstenot plānotos lidojumus, lai izpildītu attiecīgās *UAS* regulas prasības.

d) *LUC* turētājam jānodrošina, ka tā darbinieki saņem atbilstošas mācības, lai saglabātu atbilstību attiecīgajām *UAS* regulas prasībām.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta a) daļu |

### ATBILDĪGAIS VADĪTĀJS

Atbildīgais vadītājs ir viena identificējama persona, kas atbild par *LUC* turētāja drošuma pārvaldības sistēmas iedarbīgu un efektīvu darbību.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta c) daļu |

### DROŠUMA POLITIKA

a) Drošuma politikai jāatbilst šādām prasībām:

1) drošuma politiku apstiprina atbildīgais vadītājs;

2) drošuma politika atspoguļo organizācijas saistības attiecībā uz drošumu un tās aktīvu un sistemātisku pārvaldību;

3) drošuma politika, apliecināta ar redzamu apstiprinājumu, ir izziņota visā organizācijā;

4) drošuma politikā ir ietverti iekšējās ziņošanas principi, un personāls ir iedrošināts ziņot par kļūdām, kas ir saistītas ar *UAS* lidojumiem, incidentiem un bīstamību, un

5) drošuma politikā ir atzīta nepieciešamība pēc visu darbinieku sadarbības ar atbilstības uzraudzības un drošuma izmeklēšanu.

b) Drošuma politikā jāietver šādas saistības:

1) veikt uzlabojumus, lai nodrošinātu atbilstību augstākajiem drošuma standartiem;

2) izpildīt visas piemērojamās tiesību aktu prasības un piemērojamos standartus, kā arī apsvērt labāko praksi;

3) nodrošināt pienācīgus līdzekļus;

4) piemērot cilvēkfaktora principus;

5) noteikt, ka drošums ir visu vadītāju galvenais pienākums, un

6) piemērot “taisnīguma kultūras” principus, it īpaši nedarīt pieejamu un neizmantot informāciju par atgadījumiem šādiem nolūkiem:

i) vainas un atbildības noteikšana personām par ziņošanu par kaut ko, kas citādi netiktu atklāts, vai

ii) citam nolūkam, kas nav drošuma uzlabošana.

c) *UAS* ekspluatanta augstākajai vadībai ir šādi pienākumi:

1) pastāvīgi atgādināt visiem darbiniekiem par *UAS* ekspluatanta drošuma politiku un demonstrēt savu apņemšanos to ievērot;

2) nodrošināt visus drošuma politikas īstenošanai nepieciešamos cilvēkresursus un finanšu līdzekļus;

3) noteikt drošuma politikas mērķus un saistītos kvalitātes standartus.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta c) daļu |

### DROŠUMA POLITIKA

Drošuma politika ir līdzeklis, ar ko organizācija paziņo nodomu uzturēt drošuma līmeni un, ja tas praktiski iespējams, uzlabot to visās darbībās, un, ciktāl tas praktiski iespējams, samazināt to nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu riska daļu, kas ir atkarīga no organizācijas. Tajā ir atspoguļotas saistības, ko vadība ir uzņēmusies drošuma jomā, un tai ir jāatspoguļo organizācijas drošuma pārvaldības filozofija, kā arī pamats, uz kura tiek veidota organizācijas drošuma pārvaldības sistēma. Tā ir kā atgādinājums par to, “kā mēs šeit strādājam”. Pozitīvas drošuma kultūras veidošana sākas ar skaidra, nepārprotama virziena noteikšanu.

Apņemšanās piemērot “taisnīguma kultūras” principus veido pamatu organizācijas iekšējiem noteikumiem, kuros aprakstīts, kā tiek garantēti un īstenoti “taisnīguma kultūras” principi.

Attiecībā uz organizācijām, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta ir kādā dalībvalstī, Regulā (ES) Nr. 376/2014 (īpaši 16. panta 11. punktā) ir noteikti piemērojamie “taisnīguma kultūras” principi.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta d) daļā |

### PRASĪBAS PERSONĀLAM

Drošuma pārvaldnieka funkcijas var pildīt atbildīgais vadītājs vai cita persona, kam *UAS* ekspluatants ir uzticējis pienākumu nodrošināt *UAS* ekspluatanta atbilstību *UAS* regulas prasībām.

Ja drošuma pārvaldnieks jau pilda atbilstības uzraudzības pārvaldnieka funkcijas, atbildīgais vadītājs nevar būt drošuma pārvaldnieks.

Atkarībā no organizācijas lieluma, kā arī darbības veida un sarežģītības papildu drošuma personāls var būt norīkots palīdzēt drošuma pārvaldniekam izpildīt visus drošuma pārvaldības uzdevumus.

Neatkarīgi no organizatoriskās struktūras ir svarīgi, lai drošuma pārvaldnieks būtu vienīgais kontaktpunkts jautājumos, kas saistīti ar organizācijas pārvaldības sistēmas attīstīšanu, pārvaldību un uzturēšanu.

|  |
| --- |
| GM2 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta d) daļu |

### PRASĪBAS PERSONĀLAM

*UAS* ekspluatants savas pārvaldības sistēmas organizatoriskajā struktūrā var iekļaut drošuma komiteju un, ja nepieciešams, vienu vai vairākas drošuma jautājumiem veltītas darba grupas.

a) Drošuma komiteja

Drošuma komiteju var izveidot, lai sniegtu atbalstu atbildīgajam vadītājam tā drošuma pienākumu izpildē. Drošuma komitejai ir jāuzrauga:

1) *UAS* ekspluatanta darbības rezultāti, salīdzinot tos ar drošuma mērķiem un darba izpildes standartiem;

2) tas, vai drošuma pasākums ir veikts savlaicīgi, un

3) *UAS* ekspluatanta drošuma pārvaldības procesu efektivitāte.

b) Drošuma jautājumiem veltīta darba grupa

1) Atkarībā no uzdevuma jomas un nepieciešamajām īpašajām zināšanām jāizveido viena vai vairākas drošuma jautājumiem veltītas darba grupas, lai palīdzētu drošuma pārvaldniekam veikt viņa funkcijas.

2) Atkarībā no uzdevuma jomas un nepieciešamajām specifiskajām zināšanām drošuma jautājumiem veltītas darba grupas sastāvā jābūt iekļautiem vadītājiem, uzraugiem un darbiniekiem no ekspluatācijas zonām.

3) Drošuma jautājumiem veltītai darba grupai jāveic vismaz šādi pasākumi:

i) uzraudzīt ekspluatācijas drošumu un novērtēt ekspluatācijas izmaiņu ietekmi uz drošumu;

ii) noteikt pasākumus identificēto drošuma risku mazināšanai un

iii) nodrošināt, ka drošuma pasākumi tiek īstenoti noteiktajā termiņā.

|  |
| --- |
| GM3 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta d) daļu |

### GALVENIE PAR DROŠUMU ATBILDĪGIE DARBINIEKI

*UAS* ekspluatantam ir jāieceļ darbinieki, kuri pārvaldīs galvenās darbības jomas, piemēram, lidojumus, tehniskās apkopes, mācības u. c.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļu |

### DOKUMENTĀCIJA

*LUC* turētāja drošuma pārvaldības sistēmas dokumentācijai ir jābūt iekļautai *SMM* rokasgrāmatā vai *LUC* rokasgrāmatā. Ja šī dokumentācija ir iekļauta vairākās ekspluatanta rokasgrāmatās un nav dublēta, jānodrošina savstarpējās norādes.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas i) punktu |

### ZIŅOŠANA PAR DROŠUMU UN IEKŠĒJĀ IZMEKLĒŠANA

Ziņošanas par drošumu un iekšējās izmeklēšanas mērķis ir izmantot paziņoto informāciju *UAS* ekspluatanta drošuma stāvokļa uzlabošanai. To neveic ar mērķi noskaidrot vainīgo vai atbildīgo personu.

Ziņošanas par drošumu un iekšējās izmeklēšanas konkrētie mērķi ir šādi:

a) dot iespēju novērtēt katra būtiskā incidenta un nelaimes gadījuma, tostarp iepriekšēju līdzīgu atgadījumu, ietekmi uz drošumu, lai varētu uzsākt nepieciešamās darbības, un

b) nodrošināt, ka tiek izplatīta pieredze par būtiskajiem incidentiem un nelaimes gadījumiem, lai citas personas un *UAS* ekspluatanti varētu mācīties no tās.

Visi ziņojumi par atgadījumiem, kurus ziņojuma iesniedzējs uzskata par paziņojumiem, ir jāsaglabā, jo šādu ziņojumu būtiskā nozīme var atklāties tikai vēlāk.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” g) apakšpunkta iii) daļu |

### SAZIŅA PAR DROŠUMU

a) Organizācijai jāizveido saziņa drošuma jautājumos, ar ko:

1) nodrošina, ka visi darbinieki ir informēti par drošuma pārvaldības darbībām atbilstīgi viņu pienākumiem drošuma jomā;

2) nodod no drošuma viedokļa būtisku informāciju, it īpaši informāciju, kas saistīta ar novērtētajiem riskiem un analizētajiem apdraudējumiem;

3) tiek izskaidroti konkrēto pasākumu veikšanas iemesli un

4) tiek izskaidroti drošuma procedūru ieviešanas vai grozīšanas iemesli.

b) Informēšanai par drošuma jautājumiem var izmantot regulāras darbinieku sanāksmes, kurās tiek apspriesta informācija, pasākumi un procedūras.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas iv) punktu |

### MĀCĪBAS UN DROŠUMA VEICINĀŠANA

Mācības apvienojumā ar saziņu un informācijas apmaiņu par drošumu ir daļa no drošuma veicināšanas un papildina organizācijas politiku, veicinot pozitīvu drošuma kultūru un radot vidi, kas sekmē organizācijas drošuma mērķu sasniegšanu.

Drošuma veicināšana var būt arī instruments taisnīguma kultūras attīstībai.

Atkarībā no konkrētā riska drošuma veicināšana var veidot vai papildināt riska mazināšanas darbību un efektīvu ziņošanas sistēmu.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas v) punktu |

### ATBILSTĪBAS UZRAUDZĪBA

a) Atbildīgajam vadītājam ir jāieceļ pārzinis, kas uzraudzīs *LUC* turētāja atbilstību:

1) apstiprināšanas noteikumiem, piešķirtajām tiesībām, riska novērtējumam un izrietošajiem risku mazinošajiem pasākumiem;

2) visām ekspluatanta rokasgrāmatām un procedūrām un

3) mācību standartiem.

b) Atbilstības uzraudzības pārzinim jāatbilst šādām prasībām:

1) jābūt zināšanām par atbilstības uzraudzību un pieredzei šajā jomā;

2) jābūt tiešai pieejai atbildīgajam vadītājam, lai nodrošinātu, ka konstatējumiem tiek pievērsta nepieciešamā uzmanība, un

3) atbilstības uzraudzības pārziņa funkcijas nedrīkst veikt kāda no personām, kas minētas UAS.LUC.030. punkta 2. apakšpunkta c) daļā.

c) Atbilstības uzraudzības pārziņa uzdevumus var veikt drošuma pārvaldnieks, ja tam ir zināšanas un pieredze atbilstības uzraudzības jomā.

d) Atbilstības uzraudzības funkcijā jāietver *LUC* turētāja revīzijas un pārbaudes. Šīs revīzijas un pārbaudes jāveic darbiniekiem, kas nav atbildīgi par pārbaudāmo funkciju, procedūru vai produktiem.

e) Organizācijai jāizstrādā revīzijas plāns, lai parādītu, kad un cik bieži tiks veikta *UAS* regulā noteikto pasākumu revīzija.

f) Neatkarīgajai revīzijai jānodrošina, ka visi atbilstības aspekti, tostarp visi apakšuzņēmēju pasākumi, tiek pārbaudīti plānā noteiktajā termiņā un ka tie ir saskaņoti ar kompetento iestādi.

g) Ja organizācijai ir vairāk nekā viena apstiprināta atrašanās vieta, atbilstības uzraudzības funkcijai ir jāapraksta, kā šīs vietas tiek integrētas sistēmā, un katras vietas revīzijas plāns ir jāiekļauj riska izvērtējumā balstītā programmā, kas saskaņota ar kompetento iestādi.

h) Katru reizi, kad tiek veikta revīzija, jāsagatavo ziņojums, kurā izklāsta to, kas ir pārbaudīts, un izrietošos konstatējumus, salīdzinot tos ar piemērojamajām prasībām un procedūrām.

i) Atbilstības uzraudzības funkcijas atgriezeniskās saites daļā jāpievēršas tam, kam ir pienākums novērst neatbilstību katrā konkrētā gadījumā, un procedūrai, kas jāpiemēro, ja neatbilstība nav novērsta pieņemamā termiņā. Šai procedūrai ir jānoved pie atbildīgā vadītāja.

j) *LUC* turētājam ir jāuzņemas atbildība par atbilstības uzraudzības funkcijas efektivitāti, jo īpaši par visu korektīvo pasākumu efektīvu īstenošanu un paveiktā darba kontroli.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas v) punktu |

### ATBILSTĪBAS UZRAUDZĪBA

Atbilstības uzraudzības funkcijas galvenais mērķis ir panākt, ka *UAS* ekspluatants spēj nodrošināt drošu ekspluatāciju un saglabāt atbilstību *UAS* regulai.

Atbilstības uzraudzības funkciju izpildei var nolīgt ārēju organizāciju. Šādos gadījumos šai organizācijai ir jāieceļ atbilstības uzraudzības pārzinis.

Atbilstības uzraudzības pārzinis var izmantot vienu vai vairākus revidentus, kas veiks *LUC* turētāja atbilstības revīzijas un pārbaudes uz savu atbildību.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas vi) punktu |

### DROŠUMA RISKA PĀRVALDĪBA

*LUC* turētājam ir jābūt drošuma pārvaldības sistēmai, kas spēj nodrošināt vismaz šādu pasākumu izpildi:

a) identificēt bīstamību, piemērojot reaktīvas, preventīvas un prognostiskas metodes, izmantojot dažādus datu avotus, tostarp ziņošanu par drošumu un iekšējo izmeklēšanu;

b) vākt, reģistrēt, analizēt un radīt atgriezenisko saiti par bīstamību un saistītajiem riskiem, kas ietekmē *UAS* ekspluatanta ekspluatācijas darbību drošumu, un rīkoties atbilstoši šādai atgriezeniskajai saitei;

c) izstrādāt ekspluatācijas riska novērtējumu, kas noteikts 11. pantā;

d) veikt iekšējo drošuma izmeklēšanu;

e) uzraudzīt un mērīt drošuma stāvokli, izmantojot drošuma ziņojumus, drošuma pārskatus, it īpaši jaunas tehnoloģijas ieviešanas un izvēršanas laikā, drošuma revīziju, tostarp regulāri novērtējot drošuma riska kontroles mehānismu stāvokli, un drošuma apsekojumus;

f) pārvaldīt ar izmaiņām saistītos drošuma riskus, izmantojot dokumentētu procesu, lai identificētu jebkādas ārējas un iekšējas izmaiņas, kas var nelabvēlīgi ietekmēt drošumu; izmaiņu pārvaldībai jāizmanto *UAS* ekspluatanta spēkā esošie bīstamības faktoru identificēšanas, riska novērtēšanas un riska mazināšanas procesi;

g) pārvaldīt drošuma riskus, kas izriet no produktiem vai pakalpojumiem, kurus sniedz apakšuzņēmēji, izmantojot savus spēkā esošos bīstamības faktoru identificēšanas, riska novērtēšanas un riska mazināšanas procesus vai pieprasot, lai apakšuzņēmējiem būtu līdzvērtīgs bīstamības faktoru identificēšanas un riska pārvaldības process, un

h) reaģēt uz avārijas situācijām, izmantojot *ERP*, kas atbilst organizācijas veikto pasākumu mērogam, veidam un sarežģītībai. *ERP* ir:

1) jānosaka *UAS* ekspluatanta un konkrētu personu rīcība avārijas situācijā;

2) jānosaka droša pāreja no lidojumiem parastos darbības apstākļos uz lidojumiem avārijas situācijās, un otrādi;

3) ja atbilstīgi, jānodrošina saskanība ar citu organizāciju *ERP* un

4) jāizklāsta mācības par rīcību avārijas situācijās/šādas rīcības apgūšanai veltītie treniņi, kā atbilstīgi.

|  |
| --- |
| GM2 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” g) apakšpunkta vi) daļu |

### DROŠUMA RISKA PĀRVALDĪBA

Ļoti vispārīgi runājot, drošuma riska pārvaldības mērķis ir novērst risku, ja tas ir praktiski iespējams, vai samazināt risku (riska iespējamību/smaguma pakāpi) līdz pieņemamam līmenim, kā arī pārvaldīt atlikušo risku, lai novērstu vai mazinātu jebkādu iespējamu nevēlamu iznākumu. Tāpēc drošuma riska pārvaldība ir būtiska efektīvas drošuma pārvaldības izstrādei un piemērošanai.

Organizācijā drošuma risku pārvaldību var piemērot daudzos līmeņos. To var piemērot stratēģiskā līmenī un darbības līmeņos. Cilvēku kļūdas iespējamība, tās ietekme un avoti ir jāidentificē un jāpārvalda visā drošuma riska pārvaldības procesā. Cilvēka faktoru riska pārvaldībai ir jāsniedz organizācijai iespēja noteikt to, kādu ievainojamību tai rada cilvēka veiktspējas ierobežojumi.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas vii) punktu |

### IZMAIŅU PĀRVALDĪBA

Ja izmaiņas organizatoriskajās struktūrās, iekārtās, darba jomā, personālā, dokumentācijā, politikā, procedūrās un citviet netiek pienācīgi pārvaldītas, tās var netīši izraisīt jaunu bīstamību, kas pakļauj organizāciju jaunam riskam vai paaugstina pastāvošo risku. Efektīvas organizācijas cenšas uzlabot savus procesus, apzināti atzīstot, ka izmaiņas var pakļaut organizācijas potenciāli latentām briesmām un riskiem, ja vien netiek pienācīgi un efektīvi pārvaldītas.

Neatkarīgi no tā, vai izmaiņas ir lielas vai mazas, vienmēr jāņem vērā to ietekme uz drošumu. Šis galvenokārt ir tās darba grupas pienākums, kura ierosina un/vai īsteno attiecīgās izmaiņas. Tomēr izmaiņas var būt veiksmīgas tikai tad, ja ir iesaistīti visi izmaiņu skartie darbinieki un ja viņi piedalās procesā. Jebkurā izmaiņu pārvaldības procesā ir jānovērtē izmaiņu apjoms, to ietekme uz drošumu un iespējamā ietekme uz cilvēka veiktspēju.

Izmaiņu pārvaldības process parasti nodrošina principus un strukturētu sistēmu visu izmaiņu aspektu pārvaldībai. Disciplinēta izmaiņu pārvaldības piemērošana var palielināt izmaiņu efektivitāti, iesaistīt darbiniekus un līdz minimumam samazināt ar izmaiņām saistītos riskus.

Izmaiņas ir katalizators organizācijai, lai tā varētu īstenot bīstamības faktoru identificēšanas un riska pārvaldības procesus.

Turpmāk sniegti daži izmaiņu piemēri:

a) izmaiņas organizatoriskajā struktūrā;

b) tiek izmantots jauns *UAS* tips;

c) iegādātas papildu *UAS*, kas atbilst tam pašam vai līdzīgam *UAS* tipam;

d) būtiskas personāla izmaiņas (kas ietekmē galveno personālu un/vai lielu darbinieku skaitu, augsta kadru mainība);

e) jauni vai grozīti noteikumi;

f) finanšu stāvokļa izmaiņas;

g) jauna(-as) vieta(-as), aprīkojums un/vai ekspluatācijas procedūras un

h) jauni apakšuzņēmēji.

Izmaiņas var radīt jaunas, ar cilvēka faktoru saistītas problēmas vai saasināt pastāvošās problēmas. Piemēram, darbības rezultātus var ietekmēt izmaiņas datorsistēmās, aprīkojumā, tehnoloģijā, personālā (tostarp vadības personālā), procedūrās, darba organizācijā vai darba procesos.

Cilvēka faktoru integrēšana izmaiņu pārvaldībā notiek ar mērķi samazināt iespējamos riskus, īpaši ņemot vērā izmaiņu ietekmi uz sistēmā esošajiem cilvēkiem.

Īpaša uzmanība jāpievērš “pārejas periodam”, tostarp jebkādām ar cilvēka faktoru saistītām problēmām. Turklāt šo problēmu risināšanai izmantotās darbības ir jāintegrē izmaiņu pārvaldības plānā.

Efektīvai izmaiņu pārvaldībai nepieciešama:

a) formālas bīstamības analīzes/riska novērtēšanas procesa ieviešana attiecībā uz būtiskām darbības izmaiņām, būtiskām organizatoriskām izmaiņām, izmaiņām galvenajā personālā un izmaiņām, kas var ietekmēt to, kā tiek īstenots *UAS* lidojums;

b) to uzņēmējdarbības izmaiņu identificēšana, kuras varētu ievērojami ietekmēt:

1) resursus – gan materiālos resursus, gan cilvēku resursus;

2) pārvaldības vadīšanu – procesus, procedūras, mācības, un

3) pārvaldības kontroli;

c) drošuma jautājuma analīze/riska novērtējums, kurā galvenā uzmanība pievērsta aviācijas drošumam, un

d) galveno ieinteresēto personu iesaistīšanās izmaiņu pārvaldības procesā, kā atbilstīgi.

Izmaiņu pārvaldības procesā tiek izskatīti iepriekšējie riska novērtējumi un novērtēta pastāvošās bīstamības iespējamā ietekme.

|  |
| --- |
| GM2 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” g) apakšpunkta viii) daļu |

### DROŠUMA RISKA PĀRVALDĪBA – ORGANIZĀCIJU MIJIEDARBĪBA

Drošuma riska pārvaldības procesos īpaša uzmanība jāpievērš jebkādu sarežģītu vienošanos plānotajai īstenošanai vai dalībai tajās (piemēram, ja ir noslēgti līgumi ar vairākām organizācijām vai ja ir iekļauti vairāki līgumu/apakšlīgumu līmeņi).

Bīstamības noteikšana un riska novērtēšana sākas ar visu vienošanās dalībnieku, tostarp neatkarīgu ekspertu un neapstiprinātu organizāciju, noskaidrošanu. Tas attiecas arī uz vispārējo kontroles struktūru un it īpaši uz šādu elementu novērtēšanu visos apakšlīgumu līmeņos un visās šādu vienošanos pusēs:

a) koordinācija un mijiedarbība starp dažādām pusēm;

b) piemērojamās procedūras;

c) saziņa starp iesaistītajām pusēm, tostarp ziņošanas un atgriezeniskās saites kanāli;

d) uzdevumu piešķiršana, pienākumi un pilnvaras un

e) galvenā personāla kvalifikācija un kompetence.

Drošuma riska pārvaldībā uzmanība jāpievērš šādiem aspektiem:

a) skaidrs pārskatatbildības un pienākumu sadalījums;

b) tikai viena puse atbild par konkrētu vienošanās aspektu – lai izskaustu koordinācijas kļūdas, jānovērš pienākumu pārklāšanās vai pretrunīgu pienākumu noteikšana;

c) skaidru ziņošanas noteikumu pastāvēšana gan attiecībā uz ziņošanu par atgadījumiem, gan attiecībā uz progresa ziņojumiem un

d) darbiniekiem ir nodrošināta iespēja tieši informēt organizāciju par jebkādu bīstamību, norādot uz acīmredzami nepieņemamu drošuma risku, ko rada šīs bīstamības iespējamās sekas.

Jānodrošina regulāra saziņa starp visām pusēm, lai apspriestu darba progresu, riska mazināšanas pasākumus, vienošanās izmaiņas un arī citus būtiskus jautājumus.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.030. punkta “Drošības pārvaldības sistēma” 2. apakšpunkta g) daļas ix) punktu |

### APAKŠUZŅĒMĒJU IZMANTOŠANA

a) Ja *LUC* turētājs izmanto produktus vai pakalpojumus, kas nav apstiprināti saskaņā ar šo apakšdaļu, apakšuzņēmējam ir jāstrādā saskaņā ar *LUC* noteikumiem.

b) Neatkarīgi no apakšuzņēmēja sertifikācijas statusa *LUC* turētājam ir pienākums nodrošināt, ka attiecībā uz visiem apakšuzņēmēju produktiem un pakalpojumiem *LUC* turētājs identificē bīstamības faktorus un veic riska pārvaldību un atbilstības uzraudzību.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.040. punktu “*LUC* rokasgrāmata” |

### VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

a) *LUC* turētājam jānodrošina, ka visi darbinieki spēj saprast valodu, kurā ir rakstītas tās *LUC* rokasgrāmatas daļas, kas attiecas uz viņu pienākumiem.

b) *LUC* rokasgrāmatā jābūt iekļautam atbildīgā vadītāja parakstītam apliecinājumam, kas apstiprina, ka organizācija vienmēr darbosies saskaņā ar *UAS* regulu atbilstīgi attiecīgajam gadījumam un atbilstoši apstiprinātajai *LUC* rokasgrāmatai. Ja atbildīgais vadītājs nav organizācijas galvenā izpildpersona, tad šo apliecinājumu paraksta galvenā izpildpersona.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.040. punktu “*LUC* rokasgrāmata” |

### VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

*LUC* rokasgrāmatā var būt iekļautas norādes uz *OM*, ja šāda *OM* ir sagatavota saskaņā ar GM1 par UAS.SPEC.030. punkta 3. apakšpunkta e) daļu.

*LUC* rokasgrāmatā ir jāiekļauj vismaz turpmāk norādītā informācija, kas pielāgota attiecīgā *UAS* ekspluatanta sarežģītībai.

*LUC* ROKASGRĀMATAS STANDARTFORMA

Ekspluatanta nosaukums

Satura rādītājs

1. Ievads *(šeit var dublēt informāciju, kas sniegta OM O nodaļas 1.–6. punktā, vai iekļaut atsauci uz šādu OM informāciju)*

2. *SMM*

*2.1.* Drošuma politika *(sniedziet informāciju par UAS ekspluatanta drošuma politiku un mērķiem drošuma jomā)*

*2.2.* Organizatoriskā struktūra *(iekļaujiet organizācijas diagrammu un sniedziet tās īsu aprakstu)*

2.3. Atbildīgā vadītāja un galvenā vadošā personāla pienākumi un atbildība

*(papildus tam skaidri norādiet personu, kas apstiprina lidojumus)*

*2.4.* Drošuma pārvaldības sistēma *(sniedziet drošuma pārvaldības sistēmas aprakstu, tostarp par atbildības jomām drošuma jautājumos)*

*2.5.* Lidojumu vadības sistēma *(sniedziet to procedūru un pienākumu aprakstu, kas vajadzīgi, lai īstenotu lidojumu vadību attiecībā uz lidojumu drošumu)*

2.6. Atbilstības uzraudzība *(sniedziet atbilstības uzraudzības funkcijas aprakstu)*

*2.7.* Drošuma riska pārvaldība *(šeit var dublēt OM A nodaļā sniegto informāciju par bīstamības faktoru identificēšanu, drošuma riska novērtēšanu un mazināšanu, vai vienkārši iekļaut atsauci uz OM)*

2.8. Izmaiņu pārvaldība *(informācija par procesu, ko piemēro, lai identificētu drošumam svarīgas izmaiņas organizācijā un tās darbībā un lai izbeigtu vai mainītu drošuma riska kontroles pasākumus, kas šādu izmaiņu dēļ vairs nav nepieciešami vai efektīvi)*

*2.9.* Ekspluatācijas scenārija izstrāde un apstiprināšana *(sniedziet procesa aprakstu)*

*2.10.* Mijiedarbība ar apakšuzņēmējiem un partneriem *(raksturojiet attiecības ar apakšuzņēmēju, kas sniedz UAS ekspluatantam produktus vai pakalpojumus, un attiecības ar partneriem, ja tādi ir)*

2.11. Galveno vadības sistēmas procesu dokumentēšana

3. *OM* *(šeit var dublēt informāciju, kas sniegta OM 2.–11. nodaļā, vai iekļaut atsauci uz šādu OM informāciju)*

4. Nelaimes gadījumu, incidentu un atgadījumu apstrāde, paziņošana un ziņojumu sniegšana par šiem nelaimes gadījumiem, incidentiem un atgadījumiem

5. Bīstamu priekšmetu apstrāde *(norādiet attiecīgos noteikumus un norādījumus apkalpes locekļiem par bīstamu priekšmetu, piemēram, pesticīdu un ķimikāliju u. c., pārvadāšanu un bīstamu priekšmetu, piemēram, akumulatoru un kurināmo elementu, dzinēju, magnetizējošo materiālu, pirotehnikas, degļu un šaujamieroču, izmantošanu lidojumu laikā)*

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.040. punkta “*LUC* rokasgrāmata” 3. apakšpunktu |

### PROCEDŪRAS APAKŠUZŅĒMĒJIEM

Ja kādu darbību veic partnerorganizācija vai apakšuzņēmēji, *LUC* rokasgrāmatā ir jāiekļauj atbilstošs paziņojums par to, kā *LUC* turētājs spēj nodrošināt atbilstību UAS.LUC.30. punkta 2. apakšpunkta i) daļas prasībām, un tajā tieši vai ar savstarpēju norādi jāiekļauj minēto organizāciju vai apakšuzņēmēju darbības apraksti un informācija par tām, lai pamatotu šo paziņojumu.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.050. punktu “*LUC* turētāja apstiprināšanas nosacījumi” |

### *LUC* TURĒTĀJA APSTIPRINĀŠANAS NOSACĪJUMU VEIDLAPA

|  |
| --- |
| **VIEGLĀS *UAS* EKSPLUATANTA SERTIFIKĀTS (*LUC*)****(*LUC* turētāja apstiprināšanas nosacījumi)** |
| (3) | Ekspluatantvalsts (1): | (3) |
|  | Kompetentā izdevējiestāde (2): |  |
| *LUC* # (4): | Ekspluatanta nosaukums (5):*UAS* ekspluatanta reģistrācijas numurs (6):Ekspluatanta adrese (8):Tālrunis (9):E-pasts (10): | Kontaktinformācija, kas sniedz iespēju bez nepamatotas kavēšanās sazināties ar operatīvo vadību(7): |
| Ar šo sertifikātu tiek apliecināts, ka ……………………..(5)  ir pilnvarots īstenot *UAS* lidojumus, kas noteikti pievienotajās *UAS* lidojumu specifikācijās, saskaņā ar *LUC* rokasgrāmatu, Regulas (ES) Nr. 2019/947 pielikumu un Regulas (ES) 2018/1139 IX pielikumu. |
| Izdošanas datums (11):\_  | Vārds, uzvārds un paraksts (12): Amats:  |  |

1. Ierakstiet ekspluatantvalsts nosaukumu.

2. Ierakstiet kompetentās izdevējiestādes identifikāciju.

3. Rezervēts kompetentās iestādes vajadzībām.

4. Ierakstiet kompetentās iestādes izdoto *LUC* apstiprinājuma numuru (ciparu un/vai burtu kodu).

5. Ierakstiet *UAS* ekspluatanta juridiskās personas nosaukumu un *UAS* ekspluatanta nosaukumu, ja tas atšķiras no juridiskās personas nosaukuma.

6. Ierakstiet *UAS* ekspluatanta reģistrācijas numuru, kas sniegts saskaņā ar *UAS* regulas 14. pantu.

7. Ierakstiet kontaktinformāciju, piemēram, tālruņa numurus, tostarp valsts kodu, un e-pasta adresi, ko var izmantot, lai bez nepamatotas kavēšanās sazinātos ar operatīvo vadību par jautājumiem, kas saistīti ar *UAS* darbībām, *UAS* lidojumderīgumu, distances vadības apkalpes kompetenci un citiem jautājumiem pēc vajadzības.

8. Ierakstiet *UAS* ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas adresi.

9. Ierakstiet *UAS* ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas tālruņa numuru ar valsts kodu.

10. Ierakstiet *UAS* ekspluatanta e-pasta adresi.

11. Ierakstiet *LUC* izdošanas datumu (dd-mm-gggg).

12. Ierakstiet kompetentās iestādes pārstāvja amatu, vārdu, uzvārdu un parakstu. Papildus tam *LUC* var būt apzīmogots ar oficiālo zīmogu.

|  |
| --- |
| ***UAS* LIDOJUMU SPECIFIKĀCIJAS** |
| *LUC* (1): |
| Ekspluatanta nosaukums (2): |
| *UAS* ekspluatantam (2) ir tiesības uz (3) saskaņā ar šādiem nosacījumiem: |
| *UAS* modelis (4): ; *UAS* sērijas numurs vai reģistrācijas zīme (5):  |
| *UAS* lidojuma veids(-i)(6) vai: | Specifikācijas (7): | Īpaši ierobežojumi (8): | Piezīmes (9) |
|  ; ; |  |  |  |
| Kompetentā izdevējiestāde (10): Tālrunis (11):E-pasts (12): |
| Datums (13): |
| Paraksts (14): |

1. Ievadiet kompetentās iestādes izdoto *LUC* apstiprinājuma numuru (ciparu un/vai burtu kodu).

2. Ierakstiet *UAS* ekspluatanta juridiskās personas nosaukumu un *UAS* ekspluatanta nosaukumu, ja tas atšķiras no juridiskās personas nosaukuma.

3. Ierakstiet visas piešķirtās tiesības, kas minētas AMC1 par UAS.LUC.060. punktu.

4. Ierakstiet *UAS* modeli.

5. Ierakstiet *UAS* sērijas numuru vai *UAS* reģistrācijas zīmi, ja atbilstīgi.

6. Norādiet *UAS* lidojuma veidu(-us) (piemēram, *STS*, *PDRA*, ja atbilstīgi, vai *UAS* lidojumu veidu gadījumā, ja uz lidojumu nav attiecināms *STS* vai *PDRA*; iespējamais *UAS* lidojuma veids: uzmērījums, lineāra apskate, piegāde pilsētā, lauksaimniecības lidojums, fotoattēlu uzņemšana, reklamēšana, kalibrēšana, būvdarbi, elektroapgādes līniju uzvilkšana, aerokartēšana, piesārņojuma kontrole, ziņu informācijas nesēji, televīzija un kinematogrāfija, lidojošais ekrāns, sacensības u. c.).

7. Ierakstiet attiecīgās specifikācijas, kas raksturo atļauto lidojuma norises vietu (ekspluatācijas zonu vai lidojumu gaisa telpas klasi, maksimālo augstumu, *BVLOS/VLOS*, attālumu u. c.).

8. Norādiet ierobežojumus, kas saistīti ar: zemes teritorijas ierobežojumu (t. i., kontrolēta zemes teritorija, iedzīvotāju blīvums, zemes risku buferzona), *UAS* lidtehniskajiem raksturojumiem un aprīkojumu (t. i., maksimālais ātrums, maksimālais svars u. c.), datu pārraides posmu vai sakariem, ārējām sistēmām vai slodzēm, bīstamo priekšmetu pārvadāšanu, nodošanas iespējamību u. c.

9. Ierakstiet piezīmes, piemēram, distances vadības pilota kompetence, normālas darbības procedūras, ārkārtas procedūras un avārijas situāciju procedūras.

10. Ierakstiet kompetentās izdevējiestādes identifikāciju.

11. Ierakstiet kompetentās iestādes tālruņa numuru, tostarp valsts kodu.

12. Ierakstiet kompetentās iestādes e-pasta adresi.

13. Lidojumu specifikāciju izdošanas datums (dd-mm-gggg).

14. Kompetentās iestādes pārstāvja paraksts.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.060. punktu “*LUC* turētāja tiesības” |

### TIESĪBU APJOMS

*LUC* turētājam, ievērojot savus apstiprināšanas nosacījumus, jāspēj:

a) bez iepriekšējas deklarēšanas kompetentajai iestādei sankcionēt pašam savus lidojumus, kuru pamatā ir *STS*;

b) bez kompetentās iestādes iepriekšēja apstiprinājuma sankcionēt vienu vai vairākus šādus lidojumus:

1) lidojumus, kuru pamatā ir *PDRA* un kuriem ir nepieciešama atļauja;

2) lidojumus, kuru pamatā ir viens vai vairāki *STS* pārveidojumi (varianti), kas nav saistīti ar izmaiņām *ConOps*, izmantotās *UAS* kategorijā vai distances vadības pilotu kvalifikācijā, vai

3) lidojumus, kas neatbilst *PDRA*, bet atbilst tādas darbības veidam, ko *UAS* ekspluatants jau īsteno.

|  |
| --- |
| GM1 par UAS.LUC.060. punktu “*LUC* turētāja tiesības” |

### VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Lai piešķirtu tiesības *LUC* pieteikuma iesniedzējiem, kompetentā iestāde var piemērot pakāpenisku pieeju. Atkarībā no *UAS* ekspluatanta iepriekšējā drošuma stāvokļa un drošuma rādītājiem noteiktā laika posmā (piemēram, iepriekšējo 6 mēnešu laikā) kompetentā iestāde var paplašināt *UAS* ekspluatanta tiesību apjomu.

Pakāpeniskā pieeja neliedz kompetentajai iestādei piešķirt plašākas tiesības pirmreizējam *LUC* pieteikuma iesniedzējam, kam ir atbilstoša struktūra un kompetents personāls, efektīva drošuma pārvaldības sistēma un kas ir apliecinājis atbilstību pienācīgā līmenī.

|  |
| --- |
| AMC1 par UAS.LUC.070. punkta “Izmaiņas *LUC* pārvaldības sistēmā” 2. apakšpunktu |

### IZMAIŅAS, KAM NEPIECIEŠAMS IEPRIEKŠĒJS APSTIPRINĀJUMS

Atbildīgā vadītāja maiņa ir uzskatāma par būtiskām izmaiņām, kam nepieciešams iepriekšējs apstiprinājums.

1. Šā izdevuma spēkā stāšanās datumu lūdzam skatīt Lēmumā 2019/021/R, kas publicēts Aģentūras **oficiālajā publikācijā**. [↑](#footnote-ref-1)
2. Komisijas 2019. gada 24. maija Īstenošanas regula (ES) 2019/947 par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām. [↑](#footnote-ref-2)
3. Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa Regula (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 04.05.2016., 1. lpp.). [↑](#footnote-ref-3)
4. Teorētiskajās mācībās var būt vai nebūt iesaistītas visas *ERP* norādītās trešās puses. [↑](#footnote-ref-4)
5. Pārrobežu lidojumu gadījumā šo informāciju izskatīs lidojuma dalībvalsts *NAA*. [↑](#footnote-ref-5)
6. Atbilstoši Regulai (ES) Nr. 376/2014. [↑](#footnote-ref-6)