



Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 15.05.2023 г. - 30.05.2023 г. Неактивна

Номер на консултация: #7567-K

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Закон

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) включва най-общо четири групи промени, а именно:

- I. промени в областта на авиационната безопасност;
- II. промени в областта на авиационната сигурност;
- III. промени в областта на административните такси за административни услуги;
- IV. промени в административнонаказателните разпоредби.

I. С първата група предложения се цели съобразяване на законовите текстове с настъпили промени в правото на Европейския съюз в областта на авиационната безопасност, като се предлагат и нови разпоредби, свързани с прилагането на текстовете.

1. Предложенията в § 1 относно чл. 7 се отнасят до назначаването на въздушни превозвачи, извършващи превози по редовни международни линии по силата на международни договори.

С редакцията на чл. 7, ал. 2 от проекта се предлага назначаването на такива въздушни превозвачи да се извършва със заповед на министъра на транспорта и съобщенията. В ЗГВ и Наредба № 847 от 15.01.2010 г. за въвеждане на национална процедура за достъп до пазара на въздушни превозвачи на Общността, установени в Република България, по въздушни линии, договорени съгласно международни

договори на Република България с държави извън Европейския съюз (Наредба № 847/2010 г.) не се посочва изрично кой е органът, извършващ назначаването, поради което назначаването на превозвача се извършва от Министерския съвет или от министъра на транспорта и съобщенията. Съгласно тълкуване от 2002 г. и 2003 г. на Министерството на външните работи е възприето разбирането, че след като страна по спогодбата за въздушен транспорт е правителството, то за Република България назначаването на въздушен превозвач по редовна линия следва да се извършва от Министерския съвет. Спогодбите за въздушен транспорт, сключвани между правителствата на държавите, се изготвят съгласно стандартите и препоръчителните практики на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ICAO Doc 9587). В Ръководството на ИКАО за регулиране на международния въздушен транспорт (ICAO Doc 9626) е посочено, че орган по назначаването са съответните въздухоплавателни власти. Въз основа на извършено проучване на публикуваните в Официален вестник на Европейския съюз (ЕС) аналогични на Наредба № 847/2010 г. национални процедури на останалите държави членки бе установено, че в другите държави членки назначаването не се извършва с акт на правителството, а от министерството/министъра, отговарящ за въздушния транспорт, или от въздухоплавателната администрация/генералния директор на въздухоплавателната администрация. В допълнение, съгласно чл. 3 от одобрения през 2009 г. от Министерския съвет типов проект на спогодба, който се използва при сключване на спогодби за въздушен транспорт между Република България и страни, извън Европейския съюз, назначаването се извършва от „въздухоплавателните власти на всяка Договаряща страна“. В резултат на това назначенията по всички сключени след 2009 г. нови двустранни спогодби с държави извън ЕС се извършват от министъра на транспорта и съобщенията, а по сключените преди 2009 г. – от Министерския съвет. Предложената промяна е съобразена с чл. 8 от ЗГВ, съгласно който министърът на транспорта и съобщенията провежда държавната политика в областта на гражданското въздухоплаване и поради това е обосновано назначаването да се извършва именно с акт на министъра на транспорта и съобщенията.

В чл. 7, ал. 3 се предлага да отпадне текстът „или чрез възлагане, когато за участие в конкурса за дадена линия се е явил само един кандидат“. Терминът „възлагане“ предполага назначаването да се извършва директно, а съгласно националната процедура се извършва „избор“ на кандидат след преценка дали лицето отговаря на поставените условия. В тази връзка се предлага нова ал. 4 на чл. 7, с която да се определи реда за назначаването при участие в конкурса за дадена линия само на един кандидат – по наредбата по чл. 7, ал. 3.

2. С допълнението в чл. 8, ал. 5 (§ 2 от законопроекта) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) се определя за орган по „културата на справедливост“ по чл. 16, параграф 12 от Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията. Цели се предприемане на действия във

връзка с неприключена наказателна процедура от Европейската комисия, в резултат на която, е необходимо Република България да определи такъв орган.

3. С предложението за промяна, съдържащо се в § 3 относно чл. 16а, се привеждат текстовете по т. 11 и 15 в съответствие с действащото право на ЕС.

С изменението в чл. 16а, т. 11 от ЗГВ (която не е променяна от 2004 г.) се цели постигане на съответствие с чл. 22, ал. 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (Регламент (ЕО) № 1008/2008), съгласно който въздушните превозвачи определят свободно тарифите за редовни и чартърни въздушни превози. В тази връзка с предложената промяна отпада основанието с наредбата по чл. 16, т. 11 от ЗГВ да се определят изискванията относно тарифите за редовни и чартърни въздушни превози.

Предложението за отмяна на чл. 16а, т. 15 от закона, съгласно която министърът на транспорта и съобщенията издава наредби за въвеждане на изисквания за безопасност при управление на въздушното движение на Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол), е съобразено с обстоятелството, че след приемането на Република България като член на ЕС, приложимото право е уредбата на ЕС, както и приемливите средства за въвеждането на изискванията за безопасност при управление на въздушното движение, издадени от Агенцията за авиационна безопасност към ЕС (EASA), поради което правомощието на министъра следва да се отмени.

4. По отношение § 4 относно промените в чл. 16б:

С изменението в ал. 1, т. 3а на чл. 16б се урежда чие е задължението за издаване на Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване, като то се възлага на ГД ГВА.

С предложената промяна в ал. 1, т. 5 на чл. 16б се посочват регистрите, които ГД ГВА води. Предложението е във връзка с Решение № 298 на Министерския съвет от 2 април 2020 г., с което е приета актуализирана стратегия за развитие на електронното управление в Република България 2019-2025 г., Приложение № 2 към която е Концепцията за регистрова реформа. С Концепцията за регистрова реформа се цели да се оптимизира организацията на регистрите на държавната администрация, поради което се предлага те да бъдат регламентирани на едно систематично място в закона.

В допълнение, съгласно Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност за всеки административен режим трябва да се извършва вписване в публичен регистър. Уреждането със закон е необходимо, за да се осигури съответствие с нивото на регламентацията на регулаторните режими. Регистрите, изброени в чл. 16б, ал. 1, т. 5 не са нови и са разписани в различни подзаконовни актове по прилагането на закона. В тази връзка е и предложението за предвиждането им на законово ниво.

В чл. 16б, ал. 1, т. 7 се прецизира наименованието на органа – доставчик на аеронавигационно обслужване.

Възлагат се нови функции на ГД ГВА (§ 4 относно чл. 16б, ал. 1, т. 19) за контрол по прилагане на приемливите средства за съответствие, издадени от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ААБЕС)(например приетите от изпълнителния директор на ААБЕС стандарти и др.), за оценяване използването на помощни материали (циркулярни писма, бюлетини и др.) в областта на авиационната сигурност и безопасност, разработени от ААБЕС и/или Международната организация за гражданското въздухоплаване (ИКАО), както и за одобряване прилагането на алтернативни средства за съответствие, представляващи алтернатива на издадените от ААБЕС приемливи средства за съответствие. Предложението е съобразено с Документ 9734 Safety Oversight Manual CE-5 на ИКАО, в който са посочени ръководните, надзорните и контролните функции на авиационната власт.

С предложената нова т. 8 в чл. 16б, ал. 3 се предвижда ново правомощие за инспекторите – да разпореждат вземането на проба за употреба на психоактивно вещество на лица, свързани с осигуряване на безопасността в гражданското въздухоплаване. Това правомощие произтича не само от разпоредбите на ARO.RAMP.106 от Регламент (ЕС) № 965/2012, но и от приложимите актове на ИКАО относно забраната за употреба на психоактивни вещества от авиационния персонал.

5. С предложената нова ал. 3 в чл. 32 (§ 7 от законопроекта) се въвежда изискването, управлението, обслужването, осигуряването на въздухоплавателните средства и обслужването на пътниците да се извършва от авиационен персонал с валидно свидетелство или атестация. С предложението се постига съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (Регламент (ЕС) 2018/1139) и регламентите по изпълнението му. Също така се създава и основание за търсене на административнонаказателна отговорност при неизпълнение на предвиденото изискване.

6. По отношение § 8 относно чл. 34, ал. 2 и 4:

Съгласно чл. 34, ал. 2 от ЗГВ до работа в гражданското въздухоплаване се допускат и чужденци, с разрешение на министъра на транспорта и съобщенията, за срок не по-дълъг от една година. С предложението за допълване на разпоредбата се предвижда възможността за еднократно удължаване на този срок – до една година от главния директор на ГД ГВА по отношение на чуждестранни пилоти, притежаващи свидетелство за летателна правоспособност, издадено от трета държава и подали заявление за издаване на свидетелство за летателна правоспособност съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011. С предложението се актуализира действащата разпоредба с изискванията на Делегиран Регламент (ЕС) 2020/723 на Комисията от 4

март 2020 година за определяне на подробни правила относно признаването на извършеното от трети държави сертифициране на пилоти и за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 (Делегиран Регламент (ЕС) 2020/723), в който се съдържа изискванията за преобразуването и потвърждаването на свидетелства за правоспособност на пилоти, издадени от трети държави.

Предложението за създаване на ал. 4 предвижда забрана преди и по време на управлението, обслужването, осигуряването на въздухоплавателното средство или в обслужването на пътниците, както и при обслужването на полети да се употребяват психоактивни вещества. Целта на разпоредбата е от една страна да се повиши безопасността и сигурността на въздухоплаването, а от друга – да се съобразим с европейските и международните документи, като например Doc 8984 (Наръчник по авиационна медицина) по прилагането на Приложение I към Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване и Doc 9654 (Ръководство по предотвратяване на риска от употреба на психоактивни вещества на работното място) и множество други.

7. С изменението в § 9 относно чл. 39, ал. 1 се посочва актуалния документ за правоспособност, който следва да притежава командирът, ръководещ полета на всяко гражданско въздухоплавателно средство, а именно – съответното свидетелство за летателна правоспособност на пилот, издадено съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 или признато от ГД ГВА съгласно чл. 34 от ЗГВ, Регламент (ЕС) № 1178/2011 и делегиран Регламент (ЕС) 2020/723. Предложената промяна цели привеждането на текста в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 1178/2011 и Делегиран Регламент (ЕС) 2020/723.

8. С предложението по § 10 относно чл. 41, ал. 1 се предлага промяна на наименованието на службата за управление на полетите, като се посочва актуалното наименование на службата – орган за обслужване на въздушното движение.

9. По отношение § 11 относно създаването на чл. 61а – разпоредбата създава забрана за неправомерно излъчване в радиочестотните ленти за гражданско въздухоплаване и/или за създаването на електромагнитни смущения на средствата и системите, използвани в комуникацията, навигацията и обзора за гражданското въздухоплаване. Целта е гарантиране на безопасността при извършване на полетите, като се създава и основание за търсене на административнонаказателна отговорност при подобни актове, застрашаващи безопасността.

10. С предложението по § 12 относно чл. 68 се предлага промяна на наименованието на въздухоплавателната администрация, като се посочва актуалното наименование на структурата – Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

11. По отношение § 14 относно чл. 122к, ал. 3:

С предложението се създава възможността жалба срещу решение на летищен оператор за определяне на летищни такси да могат да подават ползвателите на летището или представители или сдружения на ползватели на летища по чл. 122е, ал. 1. Предложението се прави в изпълнение на указанията на Европейската комисия, съдържащи се в мотивирано становище № С (2021) 4366 final от 15.07.2021

г. на Европейската комисия по процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241 срещу Република България за неправилно прилагане на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси и на Регламент (ЕО) № 1008/2008 относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността, въз основа на член 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Според Европейската комисия, страната ни е нарушила разпоредбите на Директива 2009/12/ЕО относно летищните такси в частта относно възможността за обжалване на решенията на летищния оператор по чл. 1, пар. 2 от директивата. Комисията е счела, че в закона не е ясно дали сдружения на ползватели на летища извън тези на летище София могат да подават такива жалби пред независимия надзорен орган. В тази връзка с проекта се предлага редакция на чл. 122к, ал. 3, с цел избягване на евентуално сезиране на Съда на Европейския съюз за нарушение на правото на ЕС.

12. С предложението по § 15 относно чл. 139 се предлага промяна на наименованието на службата за търсене и спасяване, като се посочва актуалното наименование на структурата – Координационен център за търсене и спасяване при авиационни произшествия.

13. По отношение § 16 относно промените в чл. 141:

С предложената промяна в ал. 2, т. 1 се цели определяне на границите на площта, в рамките на която следва да се осъществява аварийно спасително и противопожарно обслужване, като се конкретизира, че то се извършва на територията на летището, т.е. в границите на летището. Същата промяна се предлага и в ал. 2, т. 3 на чл. 141.

В ал. 2, т. 2 на чл. 141 се предвижда ясно определяне на обхвата на действие на органите на Министерството на вътрешните работи при извършване на аварийно-спасителни дейности, а именно на „летищата за обществено ползване“. Поради това думата „летището“ се заменя с „летищата за обществено ползване“.

С промяна в ал. 3 и ал. 4 на чл. 141 се посочват органите, които осъществяват търсенето и спасяването, а именно – летищният аварийен ситуационен център и координационният център за търсене и спасяване към ГД „ГВА“, както и ръководителят на операцията на място.

Отмяната на ал. 8 се налага, поради настъпили промени в средствата за комуникация от технологично естество, като например не се ползват вече телеграми и други подобни.

II. С втората група предложения се цели съобразяване на законовите текстове с настъпили промени в европейското законодателство в областта на авиационната сигурност, като се предлагат и нови разпоредби, свързани с прилагането на текстовете.

1. Предложените с § 5 допълнения на чл. 160 с ал. 7 и 8 са свързани с осигуряване на мерки на национално ниво за изпълнение на изискванията за сигурност, предвидени в приложимите в тази област европейски регламенти. С ал. 7 се урежда издаването на идентификационна карта на членовете на екипажа, а с ал. 8 – правата на достъп

до технологични системи и данни от критично значение.

С предложената ал. 7 в чл. 16о се постига съответствие с т. 1.2.3.1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/103 на Комисията от 23 януари 2019 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване, както и укрепване на някои специфични мерки, свързани със сигурността на въздухоплаването, като се предвижда, че идентификационни карти на членове на екипажи, назначени от въздушни превозвачи от Европейския съюз, могат да се издават само на лица, които са преминали успешно задълбочена цялостна проверка.

С предложената ал. 8 в чл. 16о се цели постигане на съответствие с т. 11.1.2, б „в“ от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/1583 на Комисията от 23 септември 2019 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на мерките за киберсигурност, като се предвижда, че лица получават права на администратор или неконтролиран и неограничен достъп до информационни и комуникационни и технологични системи и данни от критично значение, използвани за целите на сигурността на гражданското въздухоплаване, само след като успешно са преминали цялостна проверка.

2. Предложеният с § 6 чл. 16у предвижда задължение за летищните оператори, въздушните превозвачи и субектите, определени в националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване, да идентифицират и защитават своите информационни и комуникационни технологични системи и данни от критично значение от кибератаки, които могат да засегнат сигурността на гражданското въздухоплаване. С предложението се цели да се постигне пълно съответствие с последното изменение на приложение 17 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, с което е въведен стандарт 4.9.1 във връзка с прилагане на превантивни мерки за киберсигурност, както и с изискванията на т. 1.7.1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1583 на Комисията за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на мерките за киберсигурност.

III. В третата група се съдържат изменения и допълнения в частта относно административните такси за извършване на административни услуги.

С предложенията по § 13 относно чл. 120, ал. 4 се предвиждат основания за събиране на такси за извършването на следните административни услуги:

1. по т. 1 – за регистрация и годишна проверка за съответствие на летища. Предложението е свързано с промените в ЗГВ относно класификацията на видовете летища (обн. ДВ, бр. 16 от 2021 г.). Съгласно измененията в чл. 43 от ЗГВ (обн., ДВ, бр. 16 от 2021 г.) категорията „летателни площадки“ отпада и се въвежда нова група на най-малките „летища за обслужване на полети, различни от търговски въздушен превоз, с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 кг срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане“. За тази група летища, предвид оперирането с по-малки въздухоплавателни средства и по-ниска категория на риск, се преминава от режим

на издаване на удостоверение за експлоатационна годност към регистрационен режим. Също така на тях няма да се извършва годишна заверка на удостоверение за експлоатационна годност, а годишна проверка за съответствие с условията, при които е извършена регистрацията. В тази връзка е и предложението за въвеждане на такси за регистрация и годишна проверка за съответствие на посочените по-горе летища, която на практика ще замести събираните преди това такси за издаване/заверка на удостоверение на експлоатационна годност на „летателните площадки“;

2. по т. 3 – за вписване/продължаване на валидност/подновяване на квалификационен клас към свидетелства за правоспособност. Това са отделни административни производства, като за всяко от тях се подава отделно заявление от заявителя, с което той кандидатства за придобиване на квалификация, или продължаване на валидност на квалификация, или подновяване на права на квалификация и квалификационен клас. В зависимост от спецификата на заявеното от кандидата, съответната квалификация се вписва в съществуващо свидетелство за правоспособност или се издава ново. Услугите се предоставят на основание изискванията на Регламент (ЕС) № 178/2011, Регламент за изпълнение (ЕС) № 2018/395 на Комисията от 13 март 2018 година за определяне на подробни правила за въздушните операции с аеростати в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/358 на Комисията от 4 март 2020 година за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 по отношение на свидетелствата за правоспособност на пилоти на планери, Наредба № 1 от 16.01.2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал и Наредба Н-1 от 9.01.2014 г. за регистрация, първоначално определяне, поддържане на летателната годност, експлоатация на свръхлеки въздухоплавателни средства, обучение и издаване на свидетелства за правоспособност на пилотите и контрола върху тях. Така предложените такси са съобразени и с обстоятелството, че срокът на тези квалификационни класове е различен от срока на валидност на свидетелствата за правоспособност, към които те се вписват. Това от своя страна предполага допълни действия във времето от страна на администрацията, свързани с прегледа на отделни заявления по вписването/продължаването на валидността/подновяването на квалификационен клас към свидетелства за правоспособност.

3. по т. 23а – за назначаване на 24-битов идентификационен код на транспондер, работещ в режим S-mode. Административната услуга е на основание разпоредбите на Международната организация за гражданска авиация, посочени в глава 3 „Системи за наблюдение“, раздел 3.1.2.5.2.1.2 „IC - код за запитване“ от Приложение 10 на ИКАО „Аеронавигационни комуникации“, том 4, „Системи за наблюдение и избягване на сблъсък във въздуха“. Тя се извършва и съгласно Регламент № (ЕО) 262/2009 на Комисията от 30 март 2009 година за определяне на изисквания за координираното разпределение и използване на кодове за запитване в режим S за Единното европейско небе и в изпълнение на чл. 7, ал. 3 от Регламент за изпълнение № (ЕС) 1207/2011 на Комисията от 22 ноември 2011 година за определяне на изисквания относно функционирането и оперативната съвместимост на наблюдението в рамките на системата Единно европейско небе, където се посочва,

че „държавите членки гарантират, че назначаването на 24-битови адреси на въздухоплавателните средства по ИКАО, оборудвани с транспондери, работещи в режим S, е в съответствие с условията на глава 9 от приложение 10, том 3“. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ назначава S-mode кодовете и впоследствие контролира въвеждането и излъчването на данни от транспондерите, за да може да се осигури безопасното и ефективно функциониране на наблюдението на въздушното движение съгласно Регламент (ЕО) № 262/2009 на Комисията. Назначаването на S-mode код предхожда процедурата по регистрация на ВС и се извършва при първоначалното вписване на въздухоплавателното средство в Регистъра на гражданските ВС. Посочената по-горе административна услуга, за която се предвижда събиране на такса, се извършва по заявление, към което се прилага голям обем от документация, която изисква цялостен преглед на съответното въздухоплавателно средство и отнема времеви и експертен ресурс;

4. по т. 24 – за събиране на такса за издаване на специално разрешение за извършване на полет за летателни апарати без съответствие със сертификат за тип.

В Регламент (ЕС) 2018/1139 е предвидено, че без да се засягат задълженията на държавите членки по Чикагската конвенция, въздухоплавателните средства, обхванати от приложение I към същия регламент и регистрирани в държава членка, могат да бъдат експлоатирани в други държави членки със съгласието на държавата членка, на чиято територия се извършва експлоатацията. Такова въздухоплавателно средство може да бъде обслужвано технически или неговата конструкция може да бъде променяна в други държави членки, при условие че въпросните промени в конструкцията и дейностите по техническото обслужване се извършват под надзора на държавата членка, в която е регистрирано въздухоплавателното средство, и в съответствие с процедурите, установени в националното право на тази държава членка. При извършване на полети с такива въздухоплавателни средства от една държава в друга се издава разрешение за полет. В Приложение I от цитирания регламент са предвидени категориите пилотирани въздухоплавателни средства, за които посоченият регламент не се прилага – такава категория са експерименталните и любителски построените въздухоплавателни средства (наричани ЛАБС), като за тях се прилага изцяло национално законодателство, с което се урежда редът за сертифицирането им и допускането до експлоатация. В националното ни законодателство това е уредено с Процедурата за регистрация и издаване на специално разрешение за извършване на полети на летателни апарати без съответствие със сертификат за тип (обн. ДВ, бр. 96 от 2021 г.). С посочената процедура се отменят Процедурите за освидетелстване на любителски построени експериментални въздухоплавателни средства, утвърдени от министъра на транспорта и съобщенията на 16.06.2000 г., съгласно които за ЛАБС се издава специално удостоверение за летателна годност. С действащата процедура е предвидено издаването на специално разрешение за извършване на полети на летателни апарати без съответствие със сертификат за тип за всеки отделен полет. Това е нова отделна административна услуга, осъществяването на която изисква значителен времеви и експертен ресурс;

5. по т. 33 – за издаване на единен сертификат за оператор на съоръжения за обслужване на пътници за летищата, попадащи в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/1139, както и за годишна проверка за съответствие с условията, при които е издаден. Административната услуга е в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 139/2014 и Регламент (ЕС) 2018/1139. Посоченият сертификат се издава на летищен оператор, притежаващ единен сертификат за летищен оператор на летище по реда на Регламент (ЕС) № 139/2014 и представлява нова административна услуга, във връзка с която е предложена такса.

Посочените в т. 1-5 предложения за такси са съобразени с Методиката за определяне на разходоориентиран размер на таксите по чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и разходването им.

IV. В четвъртата група се съдържат предложения за промени в административнонаказателните разпоредби:

1. По отношение § 17 относно промените в чл. 143:

С предложената промяна в ал. 1, т. 3 се уточнява, че предвидената глоба в чл. 143, ал. 1 от ЗГВ се отнася до лицето, което управлява или участва в управлението, обслужването, осигуряването на въздухоплавателното средство или обслужването на пътниците, без да притежава валидно свидетелство за правоспособност, както и този, който разпореди или допусне това. Аналогично, с новата т. 3а в ал. 1 се предвижда глоба за този, който управлява или участва в управлението, обслужването, осигуряването на въздухоплавателното средство, без да притежава валидни квалификации, удостоверения и права, вписани в свидетелството за правоспособност, както и този, който разпореди или допусне това. Предложените промени са във връзка с изисквания на Регламент (ЕС) № 1178/2011, Наредба № 1 от 16.01.2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал и Наредба № Н-1 от 9.01.2014 г. за регистрация, първоначално определяне, поддържане на летателната годност, експлоатация на свръхлеки въздухоплавателни средства, обучение и издаване на свидетелства за правоспособност на пилотите и контрола върху тях. Според посочените актове управлението, обслужването, осигуряването на въздухоплавателното средство или обслужването на пътниците, следва да се извършва от правоспособен авиационен персонал. Това обстоятелство се удостоверява със свидетелство за правоспособност с вписани в него квалификации, съответно с атестации. Необходимо е тези свидетелства и вписаните в тях квалификации да бъдат валидни.

С предложеното допълнение в ал. 1, т. 4 се предвижда глоба, при отказ на проверка за употреба на психоактивни вещества. Предложението е във връзка с изискванията на Регламент (ЕС) № 965/2012 относно извършването на тестове за психоактивни вещества и цели недопускане извършване на полет от лице, което би могло да се намира под влияние на такива вещества.

С допълнението в ал. 1, т. 7 се уточнява, че предвиденото административно наказание се отнася и за случаите на кацане на несертифицирано или

нерегистрирано летище. Предложението е съобразено с обнародваните в бр. 16 от 2021 г. на „Държавен вестник“ промени в ЗГВ относно видовете граждански летища, за една част от които (летищата по чл. 43, ал. 2, т. 4 от ЗГВ), в Наредба № 20, е предвиден регистрационен режим.

Предложените нови т. 3а, 4а, 7а и 8а в ал. 3, в т. ч. изменението на т. 9 в ал. 3, предвиждат административно наказание – имуществена санкция за организации за обучение/учебни центрове, в случаите когато не изпълнят/извършат определени изисквания или действия, произтичащи от приложимото законодателство. Организацията за обучение са сертифицирани или декларирани. Това се удостоверява със сертификат или приета декларация и съответни одобрени програми за обучение от ГД ГВА. Съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 посочените организации подлежат на надзор и текущ контрол от ГД ГВА, с цел потвърждаване на съответствие с приложимите изисквания на регламента. Целта е, посредством предвидените административни наказания, да се предотвратят възможни случаи, които биха застрашили безопасността (живота и здравето) на инструктори, обучаеми, технически персонал, трети лица и околната среда.

2. По отношение § 18 относно промените в чл. 143а:

С предложението за нова ал. 3 се предвижда санкция за неизпълнение в срок на задължения по Регламент (ЕС) № 376/2014. Предложената разпоредба е в съответствие с чл. 21 от Регламент (ЕС) № 376/2014.

С предложението за нова ал. 4 се предвижда санкция за ползвател на въздушно пространство и/или доставчик на аеронавигационно обслужване при неизпълнение в срок на задължения, произтичащи от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 на Комисията от 1 февруари 2021 година относно установяването на първия съвместен проект в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение, предвиден в Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията (Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116.). В т. 3.3, 4.3, 5.3 и 6.3 от Приложението към посочения регламент са предвидени срокове за внедряването на редица функции за управление на въздушното движение. Функциите трябва да бъдат внедрени от ползвателите на въздушното пространство и доставчиците на аеронавигационно обслужване по смисъла на Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе в определените срокове в периода от края на 2022 г. до края на 2027 г. При неизпълнението на тези задължения, на основание чл. 9 от Регламент (ЕО) № 549/2004, държавите членки са длъжни да предвидят в националното си законодателство санкции, които да са „ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект“. С предложената промяна за определяне на санкция ще се гарантира спазването на приложимите изисквания и сроковете, произтичащи от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116.

3. По отношение § 19 относно предложената нова т. 18 в чл. 144 – цели се гарантиране на безопасността на полетите, посредством въвеждането на санкция за

неправомерно излъчване в радиочестотните ленти за гражданско въздухоплаване и/или създаване на електромагнитни смущения на средствата и системите, използвани в комуникацията, навигацията и обзора за гражданското въздухоплаване.

4. По отношение § 20 относно чл. 147 – с изменението се посочва приложимото законодателство на ЕС, неспазването на което би довело до предвидената в нормата санкция. В случая това е Регламент (ЕС) 2018/1139, регламентите по неговото приложение или по делегираните такива.

5. Предложението за промяна в § 21 относно създаването на чл. 150 е свързано с измененията и допълненията в чл. 28 и разпоредбата на чл. 58г от Закона за административните нарушения и наказания (обн., ДВ, бр. 109 от 2020 г.)

С чл. 150 от законопроекта се предвижда за нарушенията по ЗГВ, актовете по прилагането му и относимите регламенти на ЕС да не се прилагат чл. 28 и 58г от Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН) относно маловажните случаи на административно нарушение. Това предложение е съобразено с обстоятелството, че нарушенията на изискванията на авиационната сигурност и авиационната безопасност се отнасят до обществени отношения, които пряко застрашават живота и здравето на хората и имуществото на трети лица. В този смисъл никое нарушение на изискванията на авиационната безопасност и авиационната сигурност не може да се квалифицира като „маловажно“, тъй като то е от степен на обществена опасност, която не е незначителна. Направеното предложение е в съответствие със законовата възможност по чл. 28, ал. 7 от ЗАНН за неприложимост на института за маловажност, когато в закон е предвидено друго.

Предложението за неприлагане на чл. 58г от ЗАНН е свързано с обстоятелството, че възможността за постигане на споразумение между административнонаказващия орган и извършителя на дадено административно нарушение произтича от вида и характера на нарушението. Видът и характерът на нарушенията на разпоредбите на закона и приложимите регламенти на ЕС са предназначени да възпират ефективно евентуалните нарушители. Определените размери на глобите и имуществените санкции в ЗГВ са предвидени в необходимата степен да възпират извършването на нарушения. Налагането на глоба или имуществена санкция в намалени размери, така, както се предвижда в ал. 8 на чл. 58г от ЗАНН ще доведе до демотивиране на евентуалните извършители да спазват законовите изисквания. Още повече, че нарушенията на закона и приложимите регламенти на ЕС пряко застрашават живота и здравето на едно или повече от едно лица, поради което облекчен режим за налагане на наказания в тези случаи е неподходящ и непропорционален. Предложението е в съответствие със законовата възможност по чл. 58г, ал. 17 от ЗАНН за неприложимост на института за маловажност.

Срокът е съкратен, тъй като законопроектът се предлага за повторно обществено обсъждане. В него е добавена нова разпоредба, произтичаща от задълженията на държавата по Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 на Комисията от 1 февруари 2021 година относно установяването на първия съвместен проект в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното

движение, предвиден в Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията (Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116.). В новата ал. 4 на чл. 143а от законопроекта се предвижда санкция за ползвател на въздушно пространство и/или доставчик на аеронавигационно обслужване при неизпълнение в срок на задължения, произтичащи от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116, който е в сила за Република България от 22.02.2021 г. Съкратеният срок се налага поради постъпило допълнително запитване от Европейската комисия в информационна фаза EU Pilot №: 10450/23 относно наличие на санкции за онези ползватели на въздушното пространство и доставчици на аеронавигационно обслужване, които не изпълняват приложимите изисквания и срокове, произтичащи от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 на Комисията от 1 февруари 2021 година относно установяването на първия съвместен проект в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение, предвиден в Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията и за предотвратяване на евентуална наказателна процедура за Република България.

Лице за контакт: Милена Иванова, ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ Тел.: 02/937 10 75, Ел. поща: MIvanova@caa.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване - вер. 1.0 | 15.05.2023](#)

[Мотиви към Закона за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване - вер. 1.0 | 15.05.2023](#)

[Становище на МС към Закона за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване - вер. 1.0 | 30.05.2023](#)

[Частична предварителна оценка на въздействието към Закона за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване - вер. 1.0 | 30.05.2023](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

История

Начало на обществената консултация - 15.05.2023

Приключване на консултацията - 30.05.2023

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет
