



КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ КЪМ НАРЕДБА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № 3 ОТ 25.05.2009 Г. ЗА АВАРИЙНО-СПАСИТЕЛНОТО ОСИГУРЯВАНЕ НА ГРАЖДАНСКИТЕ ЛЕТИЩА

[линк към консултацията](#)

№	Автор	Коментар	Дата
1	Robert Tokoph	<p>Промяна №29: (Промяна №29 предлага терминологични корекции в съответствие с препоръките на Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“, с цел постигане на съответствие с БДС EN 1846-1 „Превозни средства за пожарогасене и спасителни дейности. Част 1: Номенклатура и обозначения“.) Публичен коментар относно Промяна №29: В съответствие с EN 1846, публикуван на уебсайта на Българския институт за стандартизация и достъпен тук: https://bds-bg.org БДС и европейският стандарт EN 1846 определят следното: „Настоящият европейски стандарт не обхваща следните видове противопожарни или спасителни превозни средства или оборудване: ЛЕТИЩНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, които попадат в обхвата на препоръките на Международната организация за гражданска авиация (ICAO).“ Следователно БДС EN 1846 не е приложим за превозни средства за аварийно-спасителни и противопожарни дейности при въздухоплавателни произшествия (ARFF). Критериите, приложими за такива превозни средства, могат да бъдат намерени в Ръководството за летищни служби на ICAO, Част 1: Спасителни и противопожарни дейности, Четвърто издание, 2015 г., което е публично достъпно на уебсайта на Швейцарската администрация за гражданска авиация: https://www.bazl.admin.ch/dam/en/sd-web/rcYsYX-Gcduw/icao_doc_9137_airportservicesmanual-part1.pdf</p>	08.03.2026 20:14

2	Robert Tokoph	<p>Change #29: (Change #29 proposes terminological corrections in accordance with the recommendations of the General Directorate for Fire and Rescue in order to achieve compliance with BDS EN 1846-1 "Vehicles for fire extinguishing and rescue activities. Part 1: Nomenclature and Indications".) Public Comment on Change #29: In accordance with EN 1846 which is published on the website of the Bulgarian Institute for Standardization and found here: https://bds-bg.org the BDS and European Standard EN 1846 identifies the following: "This European Standard does not deal with the following types of fire-fighting or rescue vehicles or equipment: AIRPORT VEHICLES IN THE SCOPE OF THE RECOMMENDATIONS OF THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO). BDS EN 1846 is NOT applicable to aircraft rescue and fire fighting vehicles. Criteria applicable to aircraft rescue and fire fighting vehicles may be found within the ICAO Airport Services Manual Part 1, Rescue and Fire Fighting Fourth Edition, 2015 which is available publicly from the website of the Civil Aviation Administration of Switzerland: https://www.bazl.admin.ch/dam/en/sd-web/rcYsYX-Gcduw/icao_doc_9137_airportservicesmanual-part1.pdf</p>	08.03.2026 20:12
---	---------------	---	------------------

3	office@sof-connect.com	<p>Предвидената промяна с § 7 от Проект за изменение на Наредба № 3 за аварийно-спасително осигуряване на летищата (Наредбата), с която се създава нова разпоредба на чл. 25а от Наредбата не е в съответствие с Регламент 139/2014 за на Комисията от 12 февруари 2014 година за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и по-специално ADR.OPS.B.010 Спасителни и противопожарни служби - своевременното осигуряване на адекватно оборудване, пожарогасителни средства и достатъчен персонал; GM2 ADR.OPS.B.010(a)(2) Спасителни и противопожарни служби. При определяне на броя на персонала, необходим за осигуряване на спасителни и противопожарни дейности, следва да се извърши анализ на задачите и ресурсите, като се вземат предвид типовете въздухоплавателни средства, опериращи на летището, наличните спасителни и противопожарни превозни средства и оборудване, всички други задължения, изисквани от персонала на спасителните и противопожарни служби и др. ADR.OPS.B.010 Спасителни и противопожарни служби - Временното намаляване на нивото на защита на спасителните и противопожарни служби на летището, поради непредвидени обстоятелства, не изисква предварително одобрение от компетентния орган. Изменението на чл. 26, ал. 2 е в пряко противоречие с член 27, според който член 27 изисква пристигане на място и започване на изпускането на пожарогасителния агент в рамките на общо 180 секунди, докато член 26, параграф 2 позволява пристигане на място, а също така позволява до максимум 60 секунди за започване на изпускането на пожарогасителния агент. Например, съгласно член 26, параграф 2, пожарна кола може да пристигне на място на 180 секунди и след това да ѝ бъде разрешено да изпусне пожарогасителния агент преди 210 секунди. Това не е съвместимо с член 27 и не е съвместимо нито с критериите на EASA, нито с критериите на ICAO. Пристигането на първото превозно средство на място и започването на изпускането на пожарогасителния агент трябва да се случи в рамките на общо 180 секунди. Средното време за изгаряне на фюзелажа на самолет е средно три минути или по-малко, въз основа на индустриални тестове. Допускането на забавяне на изпускането на пожарогасителния агент до четвъртата минута ще позволи на огъня и пламъците да пробият обшивката на фюзелажа на самолета и да проникнат в кабинното</p>	06.03.2026 13:27
---	------------------------	---	------------------

отделение, увеличавайки вероятността от загуба на човешки живот. В съответствие с Ръководството за услуги на ICAO, част 1 - Спасителни и противопожарни дейности, раздел 2.3.3, скоростите на изпускане на пожарогасителен агент са изчислени с отчитане на време за контрол от 60 секунди. Времето за контрол се определя като времето, необходимо за намаляване на интензивността на външния пожар с 90%.

Относно промяната в чл. 28, следва да се има предвид, че в съответствие с Регламент (ЕС) 2019/1021 и Регламент (ЕС) 2020/784, пожарогасителните пени, обозначени като С-8, вече не са разрешени за употреба от противопожарните служби на летищата. В съответствие с Регламент (ЕС) 2025/1988, не се пускат на пазара или използват от 23 октомври 2030 г. в пожарогасителни пени в концентрация, равна или по-голяма от 1 mg/L за сумата от всички PFAS. Пожарогасителните пени, обозначени като С-6, не се използват от 23 октомври 2030 г. Относно промяната в чл. 30 следва да се има предвид, че този раздел е в противоречие с AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2) Спасителни и противопожарни служби: на летището се поддържа резервен запас от пеноконцентрат, еквивалентен на 200% от количествата, посочени в Таблица 1, за целите на попълването на запасите от превозни средства. Пеноконцентрат, превозван на пожарните превозни средства в количество, надвишаващо посоченото в Таблица 1, може да допринесе за резерва; EASA изисква 200% резерв, докато промяната предлага 100% резерв. Предложената промяна следва да включва формулата за изчисляване на необходимото количество пяна за всяко количество вода. За 1% пяна формулата е следната: $(\text{Количество вода} / 100 * 1 =)$. За 3% пяна формулата е следната: $(\text{Количество вода} / 100 * 3 =)$. За 6% пяна формулата е следната: $(\text{Количество вода} / 100 * 6 =)$. Като пример за летище от категория 8, използващо пяна от категория В (1% - 18 200 / 100 * 1 = 182 литра) (3% - 18 200 / 100 * 3 = 546 литра) (6% - 18 200 / 100 * 6 = 1 092 литра). Пример за 200% резерв съгласно EASA би бил следният (1% = 364 литра) (3% = 1 092 литра) (6% = 2 184 литра) Съгласно EASA 139, „Пеноконцентрат, превозван на пожарните превозни средства в количество, надвишаващо количеството, посочено в Таблица 1, може да допринесе за резерва“; Важно е да се отбележи, че всяко съвременно превозно средство ARFF обикновено има капацитет от един резервоар за пяна, който да доставя до четири водни резервоара с количество в

ода. Промяната в чл. 69, ал. 1 - Механизмите за координация на плана за действие при извънредни ситуации на летището се определят от летищния оператор. Чл. 70. (1) Планът за действие в случай на извънредна ситуация на летището се изготвя от летищната администрация и трябва да предвижда: Предложената промяна в Приложение № 5 - В съответствие с Регламент (ЕС) 2019/1021 и Регламент (ЕС) 2020/784, пожарогасителните пени, обозначени като С-8, вече не са разрешени за употреба от противопожарните служби на летищата. В съответствие с РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2025/1988, не се пускат на пазара или използват от 23 октомври 2030 г. в пожарогасителни пени в концентрация, равна или по-голяма от 1 mg/L за сумата от всички PFAS. Пожарогасителните пени, обозначени като С-6, не се използват от 23 октомври 2030 г. Относно Приложение № 7 - Изискванията за пяна на пистата са исторически, остарели и отживелица и нямат място в съвременните летищни операции. Приложение 7 трябва да бъде постепенно премахнато изцяло. Приложение 7 към Наредба 3 е взето от Таблица 15-1 от Ръководството за летищни услуги на ИКАО, част 1, което е било в сила от 1990 до 2015 г. През 2015 г. ИКАО публикува Ръководството за летищни услуги, част 1 - 4-то издание, от което е премахната главата за изискванията за пяна на пистата. В изданието от 1990 г. на „Ръководство за летищни услуги“ на ICAO, част 1, се посочва, че дейностите по пистата трябва да се извършват само с „протеинова пожарогасителна пяна“. Важно е да се отбележи, че протеиновата пяна е била широко използвана преди създаването на пяната AFFF през 60-те години на миналия век. По-голямата част от летищата по света са преминали от протеинова пяна към пяна AFFF през 70-те, 80-те и 90-те години на миналия век. Съвременните летищни операции обикновено не разполагат с протеинова пяна, необходима за операции по разпенване на пистата. Това е остаряла и остаряла практика, която до голяма степен е постепенно премахната от летищната индустрия по целия свят.