



## Проект на Наредба № 14 за летищата и летищното осигуряване

[линк към консултацията](#)

### Информация

**Откриване / Приключване:** 18.06.2025 г. - 18.07.2025 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #11200-K

**Област на политика:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** Акт на министър

**Вносител:** Министерство на транспорта и съобщенията

**Тип носител:** Национално

---

С проекта се предлага да се отмени действащата Наредба № 14 от 15.10.2012 г. за летищата и летищното осигуряване (обн., ДВ, бр. 86 от 2012 г., изм. и доп., бр. 48 от 2014 г., изм., бр. 51 от 2015 г.), наричана по-нататък „Наредба № 14“.

Причините за изготвянето на проекта на нова наредба са следните:

Наредба № 14 е издадена през 2012 г., като в нея са регламентирани стандартите и препоръчителните практики от том първи „Проектиране на летища и летищни операции“, издание пето от 9 юли 2009 г. и том втори „Вертолетни летища“, издание трето от 9 юли 2009 г. от Приложение 14 „Летища“ към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване (Конвенцията) и всички документи, издадени с оглед спазване на техническите му изисквания. Наредба № 14 е била изменена през 2014 г., като последващо и окончателно изменение е направено през 2015 г. (обн., ДВ, бр. 51 от 2015 г.).

Видно от изложеното, последното съществено изменение в Наредба № 14 е преди повече от 10 години. През този десетгодишен период са настъпили много изменения в Приложение № 14 (ICAO Annex 14 Aerodromes) към Конвенцията, като поправките и новите правила в отделните им части, с които следва да бъде синхронизирано българското законодателство, възлизат на над 500 страници. Имплементирането на новите разпоредби в действащата наредба предполага изменение в над 190 члена, без в това число да са включени алинеи, точки, графики и таблици. Описаното води до извод, че необходимите изменения са многобройни и съществени. Изброяването на промените в Конвенцията в хронологичен ред е следното:

## ICAO Annex 14, Volume I Aerodromes:

- 2013 г. - ICAO Annex 14 Aerodromes, включващ Amendments 11A и 11B и Volume II – Heliports, включващ Amendment 5;
- 2014 г. - ICAO Annex 14 Amendment 6;
- 2015 г. - ICAO Annex 14 Amendment 12;
- 2016 г. - ICAO Annex 14 Amendments 13A и 13B;
- 2018 г. - ICAO Annex 14 Amendment 14 (2018 г.);
- 2020 г. - ICAO Annex 14 Amendment 15 и Amendment 16;
- 2022 г. - ICAO Annex 14 Amendment 17.

## ICAO Annex 14, Volume II Heliports:

2013 - Amendment 5

2014 - Amendment 6

2016 - Amendment 7

2018 - Amendment 8

2020 - Amendment 9

Освен посочените промени в Конвенцията, през този период са настъпили и множество изменения в националното законодателство, които имат отношение към материята, която се регулира с Наредба № 14. Такива са промените в Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) и Наредба № 20 от 24.11.2006 г. за удостоверяване експлоатационната годност на граждански летища, за лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване и за достъпа до пазара по наземно обслужване в летищата. Поради всичко изложено се предлага издаването на нова наредба, която да отмени старата.

С проекта на наредбата се цели да се постигне съответствие с посочените по-горе международни стандарти и национално законодателство. Създават се разпоредби, свързани с проектирането, изпълнението и управлението на вертолетни летища, пистите за излитане и кацане (ПИК), носимоспособност на съответните настилки, координацията между службите за аеронавигационна информация и летищните служби, хоризонтална маркировка, знаци, светлини в зоната за приземяване и такива за статуса на ПИК. Създават се разпоредби, регламентиращи автономната система за предупреждаване за несанкционирано излизане на пистата (Autonomous Runway Incursion Warning System - ARIWS), осъвременяват се мероприятията за действие в случаи на аварийна обстановка на вертолетно летище, спасяване и борба с пожари, изискванията към оборудването, видовете материали и окомплектоването на службите за борба с пожарите.

Следващата група изменения засягат действащата понастоящем класификация на летищата, предвидена в чл. 43 от ЗГВ, като с проекта на наредбата се предвижда възможност за значително намаляване на размера на инвестициите, които би

трябвало да се вложат в летища от определени категории, за да се постигнат техническите изисквания, посочени в наредбата. Регламентира се задължителното изграждане на околновръстен път от вътрешната страна на загражденията на летищата, предназначен за използване както от техническия персонал, така и от сътрудниците по безопасността, занимаващи се с патрулиране, като същевременно за летищата по чл. 43, ал. 2, т. 3 и 4 от ЗГВ е предвидена възможност да не се изгражда периметрова ограда или околновръстен път, (чл. 419, ал. 3). Тази възможност е предвидена за летищата по чл. 43, ал. 2, т. 3 и 4 от ЗГВ, които поради своите характеристики и съгласно параграф 7 от 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, попадат извън неговото приложно поле и се регламентират, съобразно националното законодателство. Това са летища, за които са налице следните обстоятелства:

- пистата за излитане и кацане на летището не е оборудвана, като не е предназначена за въздухоплатателни средства (ВС), изпълняващи подход за кацане по прибори – чл. 421;
- на летището е въведено ограничение за излитане и кацане само на самолети с максимална излетна маса под 5700 kg– чл. 421;
- операторът, (респективно собственикът) на летището е посочил в Ръководството за управление и експлоатация на летището алтернативни начини за осигуряване на целите по чл. 419, ал. 1 от наредбата – чл. 421;
- местостоянките за паркиране и наземно обслужване на самолетите са осигурени със специални мерки за постигане на целите по чл. 419, ал. 1 от наредбата – чл. 421.

В съответствие с чл. 28 от Указ № 883 от 24.04.1974 г. за прилагане на Закона за нормативните актове се предлага разпоредбите в проекта на наредбата да се групират в 7 части, 7 дялове и 78 глави.

Предлага се в Част първа „Основни характеристики на летищата“ с чл. 1 – 130 да се регламентират обществените отношения и да се определят основните принципи, свързани с изграждането, експлоатацията и поддържането на летищата. В нея са разписани общите положения, които уреждат стандартите за аеронавигационни средства, физически характеристики на летищата и мерките за осигуряване на безопасността на въздушния транспорт. Важен акцент в тази част е поддържането и публикуването на аеронавигационни данни, които включват географските координати, надморската височина, характеристиките на пистите и останалата летищна инфраструктура. Тези данни са критично важни за осигуряване на безопасността на полетите и навигацията на въздухоплатателните средства. Част първа поставя основите за по-нататъшното регламентиране на летищната дейност, като определя минималните изисквания за функционирането на летищата.

Предлага се в Част втора „Визуални средства за навигация“ с чл. 131 – 401 да се регламентират обществените отношения, свързани с обхвата на изискванията към летищната инфраструктура, като се фокусира върху строителните и техническите характеристики на летищата. В тази част са дефинирани стандартите за дължината и ширината на пистата за излитане и кацане, изискванията за маркировка, осветление и безопасност, както и необходимите технически съоръжения за поддържане на летищните операции. Част втора от наредбата има за цел да гарантира безопасността и ефективността на летищните операции чрез регламентиране на технически стандарти и норми, които съответстват на изискванията на Приложение № 14 от Конвенцията и всички последващи негови изменения.

В Част трета „Електрически системи“ с чл. 402-418 се регламентират обществените отношения, свързани с осигуряване на високо ниво на безопасност в летищните операции чрез ефективно управление на рисковете и стриктно регулиране на електроснабдяването като акцентът е върху надеждността и безопасността. Част трета от наредбата обхваща регулаторните изисквания, свързани с управлението на електроснабдяването като елемент от безопасността на летищата. Регламентирани са необходимите източници на електроснабдяване, включително резервни системи, които гарантират непрекъсната работа на критичното оборудване. Регламентират се изискванията за наличие на дублиращи линии за резервно захранване, в зависимост от видимостта и предназначението на пистите.

Предлага се в Част четвърта „Оперативни служби на летището, оборудване и съоръжения и техническо обслужване“ с чл. 419-535 да се регламентират обществените отношения, свързани с основните изисквания и стандарти за летищното обслужване, което включва дейности, свързани с поддръжката на въздухоплателните средства, снабдяването с гориво, обслужването на пътниците и товарите, както и управлението на наземните операции. Създават се изисквания към зареждането с авиационно гориво, което трябва да се извършва при спазване на строги мерки за безопасност, като са определени изисквания за контрол върху качеството на горивото, включително съхранение, транспортиране и дозиране. Регламентират се процедури за зареждане на въздухоплателните средства, за да се предотвратят аварии и екологични замърсявания, както и изисквания към инфраструктурата на горивните станции и оборудването за зареждане. Част четвърта от наредбата има за цел да осигури безопасно, ефективно и устойчиво летищно обслужване чрез установяване на ясни правила за всички основни дейности, свързани с функционирането на летищата.

В Част пета „Вертолетни летища“ с чл. 536-710 се регламентират специфични дейности, свързани с експлоатацията и техническите параметри на вертолетните летища и осигуряването на безопасни и ефективни операции. Тази част съдържа детайлни разпоредби за специфични инфраструктурни, технически и организационни аспекти на вертолетните летища, които не са обхванати в предходните раздели и има за цел да регламентира най-високите стандарти за безопасност и сигурност, на които трябва да отговарят вертолетните летища. Определени са критерии за местоположение, надморска височина, размери и

технически параметри на летищата, които гарантират безопасното им функциониране. Регламентирани са визуалните средства за навигация, включително маркировките и системите за осветление, които трябва да осигуряват ясна ориентация на пилотите при различни метеорологични условия и през нощта. В тази част са създадени изисквания за аварийно-спасителното обслужване, като се определят стандартите за време за реакция при инциденти и необходимото оборудване за пожарогасене и спешна медицинска помощ. В зависимост от вида и предназначението на вертолетното летище се регламентират необходимите количества и типове пожарогасителни вещества, както и процедурите за поддържане на високо ниво на безопасност.

В Част шеста „Ограничаване на въздействието на летището върху околната среда“ с чл. 711 – 716 се регламентират обществените отношения, свързани с мерките за ограничаване на въздействието на летището върху околната среда, като са обхванати авиационния шум, замърсяването на въздуха, водите и почвите, управлението на отпадъците и контрола върху радиоактивното излъчване. Летищната администрация е задължена да изготвя планове и да предприема действия за намаляване на тези въздействия, включително чрез мониторинг и прилагане на конкретни ограничения при необходимост. Сред основните мерки за намаляване на авиационния шум са определянето на норми на шума за летния и зимния сезон, налагането на ограничения или забрани за нощни полети, както и въвеждането на ограничения за прелитане над гъсто населени зони. Оценката на въздействието на шума се извършва чрез специализирани индекси, а при наднормени нива се предприемат действия за редуциране на шумовото натоварване. Летищната администрация трябва да изгражда и поддържа система за постоянно наблюдение и анализ на въздействието на летището върху околната среда, което позволява своевременно идентифициране на проблеми и предприемане на корективни мерки. Тези разпоредби са насочени към минимизиране на негативните последици от летищните дейности и осигуряване на устойчиво развитие в съответствие с екологичните стандарти.

Предлага се в Част седма „Летища на водна повърхност, предназначени за хидроплани“ с чл. 717 - 798 да се регламентират обществените отношения, свързани с изискванията за експлоатацията, управлението и безопасността на летища, разположени върху водни повърхности, предназначени за излитане и кацане на хидроплани. В тази част се дефинират техническите стандарти, оперативните процедури и мерките за осигуряване на безопасна и ефективна работа на тези специфични летища, като целта е да се създаде ясна регулаторна рамка за функционирането на летища на водни повърхности с оглед осигуряване на безопасността на авиационните операции и опазването на околната среда.

С § 1 от Допълнителните разпоредби се предлага да се създадат 145 легални определения на термини и понятия, които се използват в наредбата. По този начин ще се постигне яснота, еднозначност и последователност при прилагането на наредбата, като се намали възможността за различни тълкувания на използваните термини и понятия. Това ще улесни разбирането и спазването на регулаторните изисквания от всички заинтересовани страни, включително летищните оператори,

контролните и правоприлагащите органи. Във връзка с посочените по-горе изменения в проекта на наредбата са променени редица термини. С въвеждането в ЗГВ на единен термин „летище“ отпадна категорията „летателна площадка“. В проекта на наредбата са направени промени в терминологията както следва:

- терминът „летателна площадка“ се заменя с „летище“;
- терминът „палубна вертолетна площадка“ се заменя с „палубно вертолетно летище“;
- терминът „вертолетно летище на палубата на кораб“ е заменен с „вертолетно летище на борда на кораб“ (това се налага също така и за разграничаване на палубното вертолетно летище от вертолетното летище на палубата на кораб);
- терминът „летателна площадка на водна повърхност“ се заменя с „летище на водна повърхност“;
- терминът „летателна площадка за хидроплани“ се заменя с „летище за хидроплани“.

В сега действащата Наредба № 14 се използва терминът „Зона за краен подход за излитане и кацане“ (FATO), който се предлага да се замени с термина „Зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане“ (FATO), който отразява в по-пълна степен възприетия термин на английски език „Final approach and take-off area“ (FATO).

Предлага се към наредбата да се създадат 15 приложения, в които да се регламентира следното:

- в Приложение № 1 към чл. 1, ал. 2 са посочени цветовете на наземните аеронавигационни светлини, маркировките, знаците и таблата. Това е необходимо с оглед осигурявана унифицирана визуална информация за пилотите и наземния персонал, което спомага за безопасното и ефективно управление на авиационния трафик;
- в Приложение № 2 към чл. 7, ал. 1 са посочени компонентите и елементите на рамката на Държавната програма по безопасност. Това е необходимо, защото осигурява ясна структура за управление на авиационната безопасност и подпомага изпълнението на международните изисквания в тази област;
- в Приложение № 3 към чл. 8, ал. 1 са посочени компонентите и елементите на рамката за системите за управление на безопасността (СУБ). Така предложената структура за управление на безопасността гарантира, че всички процеси и отговорности са добре дефинирани и могат да бъдат ефективно прилагани. Това е необходимо, защото позволява навременното идентифициране и управление на рисковете, което минимизира вероятността от инциденти и подобрява общата безопасност на летищните операции;
- в Приложение № 4 към чл. 17, ал. 3 са изброени изискванията за типа на настилката за определяне на ACN - PCN (Aircraft Classification Number - Pavement Classification Number), категорията на носимоспособността на земната основа, категорията на максимално допустимото налягане в гумите и метода за оценка, като параметрите на описаните категории са представени със съответните кодове. Това е необходимо, защото осигурява стандартизирано представяне на носимоспособността на настилките, което е от съществено значение за безопасността и дълготрайността им при експлоатация на въздухоплавателни

средства. Регламентирането на тези изисквания цели предотвратяването на преждевременното износване, претоварването и възможните повреди на настилките;

- в Приложение № 5 към чл. 18, ал. 5 се съдържат изискванията относно носимоспособността на изкуствените настилки. Създава се стандартизирана оценка на носимоспособността на настилките, с която се цели безопасна експлоатация на въздухоплавателните средства и предотвратяване на преждевременното износване или повреди на настилките;
- в Приложение № 6 към чл. 20, ал. 6 са включени стандарти относно техническите характеристики на летището. Това е необходимо, защото правилното планиране и разположение на пистите за излитане и кацане гарантира безопасността на полетите, оптимизира въздушния трафик и повишава ефективността на летището. Освен това, то спомага за намаляване на влиянието на климатичните и географските фактори, като осигурява по-добри условия за излитане и кацане.
- в Приложение № 7 към чл. 22, ал. 3 са описани критериите за състоянието на работната площ на летателното поле. Това е необходимо, защото установява ясни изисквания за безопасната експлоатация на летището и бързото реагиране при необходимост;
- в Приложение № 8 към чл. 159, ал. 12 са посочени изискванията към маркировката, съдържаща задължителни за изпълнение инструкции. Това е необходимо, защото спазването на точните размери и пропорции на символите на маркировката подобрява видимостта и разчитането на маркировката особено при различни метеорологични условия и осигурява ясни и стандартизирани указания за пилотите и наземния персонал, като гарантира безопасност и ефективност при движението на въздухоплавателните средства;
- в Приложение № 9 към чл. 165, ал. 5 са определени характеристиките на аеронавигационните наземни светлини. Аеронавигационните наземни светлини осигуряват видимост и ориентация на въздухоплавателните средства при кацане, излитане и рулиране, като са регламентирани изискванията за интензивност, ъгли и разположение. Това е необходимо, за да се осигури безопасността на полетите при различни метеорологични условия и намалена видимост;
- в Приложение № 10 към чл. 173, ал. 7 са посочени изискванията за светлинните системи на подхода за кацане. Светлинните системи на подхода за кацане осигуряват визуално насочване на пилотите чрез разположени по стандартизирани схеми светлини, които спомагат за точното приземяване при различни категории на кацане. Това е необходимо, защото гарантира безопасността, минимизира риска от препятствия и осигурява оптимални условия за навигация при нощни или неблагоприятни атмосферни условия;
- в Приложение № 11 към чл. 317, ал. 2 са посочени изискванията към знаците за управление на рулирането. Знаците за управление на рулирането трябва да отговарят на специфични изисквания за размери, яркост, цветове и разстояния между символите, за да осигурят ясна видимост и съответствие с международните стандарти. Това е необходимо, за да се постигне безопасно и навременно навигиране на въздухоплавателните средства по летищните повърхности и да се осигури координация между летищните служби и въздухоплавателните средства за предотвратяване на инциденти;

- в Приложение № 12 към чл. 355, ал. 2 е определено разполагането на преградни светлини върху препятствия, което се извършва според височината и значимостта на препятствието за въздушния трафик. Това е необходимо, защото правилният избор на светлинна индикация осигурява безопасност и видимост за пилотите, особено през нощта;
- в Приложение № 13 към чл. 504, ал. 3 са определени процедурите за поддържане на летателното поле. Поддържането на летателното поле включва редовна инспекция, почистване, ремонт на настилките и осигуряване на подходящи условия за експлоатация. Това е необходимо, защото гарантира безопасността на въздухоплавателните средства и предотвратява повреди, които биха могли да застрашат провеждането на полетите;
- в Приложение № 14 към чл. 510, ал. 4 са посочени техническите изисквания за експлоатация на летище при зимни условия. Точното измерване на спирачния ефект на пистата е необходимо, защото осигурява надеждна информация за безопасността на кацането и излитането, особено при заледени, заснежени или мокри условия. Това позволява своевременно предприемане на коригиращи действия и информираност на пилотите за условията на пистата;
- в Приложение № 15 към чл. 588, ал. 8 са посочени изискванията за вертолетни летища, оборудвани за точен и/или неточен подход за кацане и излитане по прибори. Изискванията за вертолетни летища с точен и неточен подход за кацане по прибори обхващат данни за височина, размери, зони за безопасност, ограничаване на препятствията и визуални средства като осветление. Това е необходимо, защото осигурява безопасност и точност на навигацията.

С хармонизирането на разпоредбите на наредбата с Приложение № 14 от Конвенцията ще се осигури прилагането на международните стандарти за безопасност и препоръчителните практики при проектирането и експлоатацията на българските летища. Имплементирането на съответните стандарти и практики на ICAO в националното законодателство произтича от разпоредбата на чл. 37, буква „б“ от Конвенцията, съгласно която Международната организация за гражданско въздухоплаване приема и изменя съобразно необходимостта към даден момент международните стандарти и препоръчителната практика и процедури, отнасящи се до характеристиките на летищата и зоните за кацане.

Предложеният проект за нова Наредба № 14 не се очаква да доведе до пряко и/или косвено въздействие върху държавния бюджет. Приемането на предложения проект на наредба не изисква осигуряването на финансови или други средства за прилагането.

Извършен е анализ за съответствие с правото на Европейския съюз. Предлаганият проект на наредба не е свързан с въвеждане на изисквания на директиви на Европейския съюз, поради което не е изготвяна и към този доклад не се прилага таблица за съответствието с правото на Европейския съюз.

В съответствие с изискванията на чл. 26, ал. 3 и 4 от Закона за нормативните актове проектът на наредбата заедно с доклада към него са публикувани на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет за провеждането на обществени



консултации за срок от 30 дни.

Лице за контакт:

Вера Панова

Главен юрисконсулт

Отдел „Правни дейности“, дирекция "Административни, правни и финансови дейности"

Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“

Тел: +359 2 937 1028

E-mail: vpanova@caa.bg

## Отговорна институция

### Отговорна институция

**Министерство на транспорта и съобщенията**

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

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

## Документи

**Пакет основни документи:**

[Мотиви за ОО по Наредба 14 - вер. 1.0 | 18.06.2025](#)

[Проект на Наредба 14 - вер. 1.0 | 18.06.2025](#)

---

**Консултационен документ:**

---

**Справка становища:**

---

**Коментари**

**История**

**Начало на обществената консултация - 18.06.2025**

**Приключване на консултацията - 18.07.2025**

**Справка за получените предложения**

Справка или съобщение.