



**Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване**

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 18.06.2020 г. - 20.07.2020 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #5178-K

**Област на политика:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** Закон

**Тип вносител:** Национално

---

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) включва най-общо четири групи изменения и допълнения:

- I. изменения и допълнения в областта на авиационната безопасност;
- II. изменения и допълнения в областта на авиационната сигурност;
- III. изменения и допълнения в частта относно таксите, събирани от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА);
- IV. изменения и допълнения, свързани с правата на пътниците.

I. В първата група изменения и допълнения се съдържат разпоредби, съобразяващи настъпили изменения в нормативната уредба на Европейския съюз в областта на авиационната безопасност.

1. С § 1 от законопроекта се предлага изменение в чл. 8, ал. 4 и създаването на ал. 5 и 6 в същия член.

1.1. С предложеното изменение в ал. 4 се конкретизират видовете регламенти по изпълнението 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), които съдържат разпоредби, създаващи права и задължения за ГД ГВА.

1.2. Създаването в чл. 8 на нова ал. 5 произтича от актуалната уредба на Европейския съюз (ЕС). Съгласно изискванията на чл. 6, т. 1 от Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 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 (Регламент (ЕС) № 376/2014), държавите членки следва да гарантират, че всички въздухоплавателни организации са определили едно или повече лица, които действат независимо, като събират, оценяват, обработват, анализират и съхраняват сведения за събития, получени през системите за доброволно и задължително докладване, които следва да са организирани съгласно чл. 4 и чл. 5. Съгласно чл. 6, т. 3 от същия регламент държавите членки следва да определят компетентен/ни орган/и, които да създадат механизъм за независимо събиране, оценяване, обработване, анализиране и съхраняване на сведения за събития, докладвани съгласно членове 4 и 5. Регламент (ЕС) № 376/2014 посочва кои органи, заедно и поотделно могат да бъдат определени като компетентни, а именно:

- а) националният орган за гражданско въздухоплаване; и/или
- б) органът за разследване във връзка с безопасността; и/или
- в) друг независим орган или независимо образование, установени в Европейския съюз и натоварени с тази функция.

Понастоящем в закона няма определен компетентен орган за прилагане на регламента. Частично дейностите се изпълняват от ГД ГВА по отношение на надзора на авиационните субекти и от Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт по отношение на докладването на сериозните инциденти и произшествията. С предложението за нова ал. 5 ГД ГВА се определя като компетентен орган по прилагане на Регламент (ЕС) № 376/2014, което е в съответствие с одобрения от Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) план с коригиращи действия след проведена стандартизационна инспекция през 2018 г. Подходът националният орган за гражданско въздухоплаване да бъде определен за компетентен орган по прилагането на Регламент (ЕС) № 376/2014 е възприет в повечето държави членки.

С определянето на компетентен орган по прилагането на Регламент (ЕС) № 376/2014 ще бъде отстранено несъответствието, което е дало повод за стартиране на наказателна процедура за нарушение 2020/2024 от месец май 2020 г. поради това, че не е определен органа за прилагането на чл. 16, § 6, 9 и 11 от регламента.

1.3. С предложението за нова ал. 6 се създава правна възможност в подзаконов нормативен акт да бъдат установени конкретните административни процедури по прилагането на Регламент (ЕС) № 376/2014.

2. С § 2, § 3 и § 6 от законопроекта се предлагат изменения в чл. 16а, т. 7, чл. 16б, ал. 3, т. 7 и чл. 16е, ал. 1 и ал. 3, с които се въвежда издаването на документи „сертификати“ и „декларации“:

Издаването на документи „сертификати“ от ГД ГВА, предвидено в предложението за допълнение на чл. 16а, т. 7 и чл. 16б, ал. 3, т. 7, произтича от необходимостта от съобразяване на вътрешното законодателство с правото на Европейския съюз в областта на гражданското въздухоплаване.

В различни регламенти в сферата на авиационната безопасност и сигурност е предвидено издаването на сертификати, като определението за „сертифициране“ е заложено в чл. 3, параграф 9 от базовия регламент в областта на гражданското въздухоплаване, а именно Регламент (ЕС) 2018/1139. Сертифицирането е форма на признаване от регулаторния и контролен орган, въз основа на адекватна оценка, че съответната дейност или субект отговаря на приложимите изисквания на Регламент (ЕС) № 2018/1139 и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него, чрез издаване на сертификат, удостоверяващ това съответствие.

Издаването на сертификат се изисква и по отношение на летищата съгласно чл. 34 от Регламент (ЕС) № 2018/1139. Сертификатът обхваща летището и оборудването му, свързано с безопасността, и се издава, когато заявителят е доказал, че летището отговаря на изискванията, посочени в същия регламент и няма свойства или характеристики, които да го правят опасно за експлоатация.

Издаването на сертификати на организациите, отговорни за експлоатацията на летища, се изисква съгласно чл. 37, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 2018/1139. В сертификата се посочват предоставените на сертифицираната организация права и обхвата на сертификата.

Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 година относно поддържането на летателна годност на въздухоплавателните средства и авиационни продукти, части и устройства относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (Регламент (ЕС) № 1321/2014), установява общи технически и административни процедури за осигуряване поддържането на летателна годност на въздухоплавателни средства, включително всички компоненти за монтиране в тях. Съгласно Регламент (ЕС) № 1321/2014 организациите и персонала, участващи в техническото обслужване на продукти, части и устройства за въздухоплавателни средства, следва да отговарят на определени технически изисквания, за да докажат своята способност и средства да изпълняват задълженията, в съответствие с приложимите изисквания. В Регламент (ЕС) № 1321/2014 са описани изискванията и са специфицирани условията за издаване, поддържане, изменение, временно прекратяване и анулиране на сертификати, които се издават от съответните въздухоплавателни администрации.

Съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 година за определяне на техническите изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (Регламент (ЕС) № 1178/2011), сертификати се издават на лицата, отговарящи за предоставяне на летателно обучение или обучение на полетен симулатор и за оценка на пилотските умения, на авиомедицинските експерти, на организациите за обучение на пилоти и на авиомедицинските центрове и др.

Издаването на сертификати се изисква, освен на посоченото вече общо основание в чл. 3, параграф 9, така например и въз основа на чл. 25, чл. 26, т. чл. 41 и чл. 52 от Регламент (ЕС) № 2018/1139.

По отношение приемането на декларации, предложено като допълнение в чл. 16а, т. 7 и чл. 16е, ал. 1 и 3:

С приемането на Регламент (ЕС) № 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 по отношение на декларираните организации за обучение се въвеждат редица изисквания. Така дадена организация може да предоставя обучение на пилоти, след подаване на декларация по чл. 10а, параграф 1, т. 2 от Регламент (ЕС) № 1178/2011 г. пред компетентния орган. Компетентният орган, на чиято територия се намира основното място на дейност на тази организация, извършва преглед на декларацията и проверка на декларираните обстоятелства и приложените документи за съответствие с нормативните изисквания. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ като компетентен орган, в изпълнение на функциите си по чл. 16б от ЗГВ за осигуряване на безопасността в гражданското въздухоплаване, приема и разглежда подадените декларации. Администрацията осъществява надзор за безопасност над декларираните организации за обучение. Те са задължени да уведомяват компетентния орган за настъпили промени и прекратяване на обучаващите дейности.

С влизането в сила на Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, на основание ORO.DEC.100 от Регламент (ЕС) № 965/2012 г. операторът на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, извършващ нетърговски операции или специализирани нетърговски операции, както и операторът, извършващ специализирани търговски операции, предоставя на компетентния орган цялата свързана информация преди да започне да извършва операции, чрез подаване на декларация по образец (в приложение към регламента) пред компетентния орган. Компетентният орган в Република България е ГД ГВА – на основание чл.16б от ЗГВ. Тя извършва преглед и проверка на заявените обстоятелства и приложените документи за съответствие с нормативните изисквания. При констатирано несъответствие изисква от организацията допълнителна информация. Операторът е задължен да поддържа съответствие с приложимите изисквания и с информацията, представена в декларацията и да уведомява компетентния орган при промени.

3. С § 3 от законопроекта се предлагат изменения и допълнения в чл. 16б - създаване в ал. 1 на нова т. 7а, създаване на нови алинеи 8-10, които са свързани с управление на безопасността, като мотивите за тях са следните:

3.1. Предложението за създаването на нова т. 7а в ал. 1 произтича от обстоятелството, че понастоящем системите за докладване са организирани в рамките на системите за управление на безопасността на големите авиационни организации. Системите за управление на безопасността са предмет на надзор и контрол от страна на ГД ГВА в качеството му на компетентен орган по прилагането на Регламент (ЕС) № 2018/1139. По-малките организации могат да въвеждат опростени системи за докладване, които също следва да бъдат съгласувани с компетентния орган.

Съгласно чл. 7 от Регламент (ЕС) № 376/2014 компетентният орган има за задача да проверява и при необходимост да променя класификацията на всички авиационни събития, както и да следи за правилното прилагане на одобрените процедури на въздухоплавателни организациите за проверка на качеството на предоставените данни. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ понастоящем прилага механизмите за контрол на системите за управление на сертифицираните организации и лицензираните оператори, включително одобрява въведените схеми за класификация на риска. Предложението е свързано с определянето по § 1, т. 2 от законопроекта на ГД ГВА като компетентен орган по прилагането на Регламент (ЕС) № 376/2014.

3.2. Предложението за създаване на новата ал. 8 в чл. 16б произтича от влизането в сила на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/123 на Комисията от 24 януари 2019 г. за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за отмяна на Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията, съгласно който се изисква координиране на честотите за гражданско въздухоплаване в реално време, като следва държавата да определи орган, който да извършва това координиране. Предлага се този орган да е ГД ГВА.

3.3. Предложението за създаване на нова ал. 9 в чл. 16б произтича от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 г. относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства (Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947), с които се установяват подробни разпоредби за експлоатацията на безпилотни въздухоплавателни системи, както и за персонала, включително дистанционно управляващите пилоти и организациите, участващи в тази експлоатация. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, с оглед контролните и надзорни функции на администрацията, се определя като компетентен орган по прилагане на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947.

3.4. В ал. 10 се предвижда издаването на наредба за условията и реда за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни системи и надзора над техните оператори. В проекта на наредба ще бъдат предвидени административните производства по регистрация на оператори на безпилотни летателни системи, обучение и издаване на свидетелства на дистанционно управляващи пилоти,

опериране в определени географски зони и пр. В наредбата ще се конкретизират правомощията на компетентния орган, които са уредени в посочения регламент.

4. В § 4 измененията на чл. 16в целят актуализиране на регламентите, към които са преpraщащите разпоредби на ал. 8 и 9.

5. В § 6 в чл. 16е, ал. 1 и 3 се предлагат допълнения относно видовете документи, които издава ГД ГВА. Мотивите за предложените допълнения са посочени в т. I. 2 от настоящия доклад.

6. С § 10 от законопроекта се създава чл. 25б, където се предвижда ГД ГВА да издава свидетелство за правоспособност за техническо обслужване на въздухоплавателни средства на чужденци – граждани на държави, които не са членки на Европейския съюз, когато те са със статут на продължително или постоянно пребиваващи в Република България.

Предложението е във връзка с честата практика на злоупотреби от страна на заявителите, граждани на трети страни. Чуждите граждани не се явяват лично да заявят издаването/изменението на свидетелството за правоспособност, нито да получат издадения документ, а използват пълномощник. В практиката нередко има случаи, когато самоличността им не може да бъде установена или се ползват различни документи за самоличност с различни данни от едно и също лице.

Свидетелствата се издават съгласно изискванията на Част-6б на Регламент (ЕС) 1321/2014.

Съгласно разпоредбата на Част-6б, 6б.А.40 от Регламент (ЕС) 1321/2014 валидността на свидетелството за техническо обслужване на въздухоплавателни средства се запазва при изпълнение на редица условия и действия, при които е необходимо личното участие на лицата. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ е задължена да осъществява непрекъснат контрол на свидетелството за техническо обслужване на въздухоплавателни средства, и по-конкретно случаите на анулиране, временно прекратяване или ограничаване на свидетелството за техническо обслужване на въздухоплавателни средства. Това може да бъде възможно при наличието на известен адрес на заявителя на територията на страната. Именно поради това се предлага лицето да е със статут на продължително или постоянно пребиваващо в Република България.

Необходимо е да се отчита, че се касае за икономически дейности, които имат непосредствено отражение върху авиационната сигурност и безопасността на гражданското въздухоплаване. В тази връзка следва да бъдат определени условията, които да способстват за идентифицирането на лицата и откриването им, включително и за налагане, при необходимост, на административнонаказателна или наказателна отговорност за осъществяването от тях техническо обслужване на въздухоплавателни средства.

Целта на предлаганото допълнение е ГД ГВА да има възможност да прави надлежни справки и да има възможност лицата своевременно да бъдат откривани.

7. С § 11 и § 12 от законопроекта се предлагат изменения в чл. 29, ал. 2 и чл. 29а, ал. 1:

Целта на изменението е с оглед повишаване на безопасността да се разшири обхвата на въздухоплавателните средства, на които може да бъде извършвана инспекция на перона, съобразно изискванията на ARO.RAMP. 005 и следващи от Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (Регламент (ЕС) № 965/2012).

Това следва да бъдат не само както досега – чуждестранни въздухоплавателни средства, но и такива, които са регистрирани в ЕС или в Република България. Това изменение се прави в изпълнение на препоръка от одитния доклад от проведения през април 2018 г. одит на Международната организация за гражданска авиация (ICAO), където се посочва, че при непосредствено застрашаване на безопасността е необходимо инспекторите да имат правомощие да задържат неизправното въздухоплавателно средство незабавно.

8. Изменения, свързани със синхронизиране на терминологията с приложимите европейски регламенти и с изпълнение на препоръките в Решение № 704/05.10.2018 г. на Министерския съвет за приемане на мерки за трансформация на модела на административното обслужване (РМС № 704/05.10.2018 г.):

8.1. С § 13, т. 1 и т. 2 относно чл. 32, ал. 2 и 3 се въвежда документа „атестация“ .

Въвеждането на документа „атестация“ и „атестация на кабинен екипаж“ произтича от изискването на чл. 1, т. 6 от Регламент (ЕС) № 1178/2011. Това са документи, оправомощаващи членовете на кабинния състав да упражняват правата си, които са равностойни на свидетелствата за правоспособност на кабинния екипаж, които ГД ГВА е издавала и до сега. Съгласно чл. 11а от Регламент (ЕС) № 290/2012 на Комисията от 30 март 2012 година за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (Регламент (ЕС) № 290/2012), компетентният орган при определени условия заменя издадените свидетелства за правоспособност на кабинния екипаж с атестации, а за кандидати, обучени по новите правила на цитирания регламент, се издават атестации. Целта на настоящата промяна е синхронизиране на термините в българското законодателство с използваните в приложимите европейски регламенти.

8.2. Измененията и допълненията в § 14 изпълняват препоръките, съдържащи се в РМС № 704/05.10.2018 г.

В т. 3 от приложението към РМС № 704/05.10.2018 г. се посочва, че липсва законоустановено основание за издаване на одобрение на изпитен езиков център,

какъвто следва да се лицензира от ГД ГВА. Наличието на такива центрове, съответно тяхното сертифициране, произтича от АТСО Б.045 от Регламент (ЕС) 2015/340 на Комисията от 20 февруари 2015 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка със свидетелствата за правоспособност и други свидетелства и сертификати на ръководители на полети съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията и за отмяна на Регламент (ЕС) № 805/2011 на Комисията (Регламент (ЕС) 2015/340).

В т. 110 от приложението към РМС № 704/05.10.2018 г. се посочва, че липсва законоустановено основание за издаване на свидетелство за професионално обучение. Същата констатация се съдържа и в т. 114 от приложението към РМС № 704/05.10.2018 г. Такива основания се съдържат понастоящем в Наредба № 27 от 31.03.2000 г. за авиационните учебни центрове.

Съгласно т. 115 от приложението към РМС № 704/05.10.2018 г. липсва законоустановено основание за издаване на свидетелство за преподавател в авиационен учебен център. Такова понастоящем се съдържа в Наредба № 27 от 31.03.2000 г. за авиационните учебни центрове.

В т. 151 от приложението към РМС № 704/05.10.2018 г. се посочва, че липсва законоустановено основание за издаване на свидетелство за одобрение на организация за обучение по реда на 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.

Съгласно т. 155 от приложението към РМС № 704/05.10.2018 г. липсва законоустановено основание за издаване и изменение на лиценз за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника, съдържащо се в Наредба № 145 от 11.08.2004 г. за условията и реда за издаване на лицензи на организации за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника.

Заключенията в РМС № 704/05.10.2018 г. са, че липсата на законово основание за издаването на посочените актове противоречи на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

С предлаганите изменения и допълнения в § 14 освен изпълнение на препоръките в Решение № 704/05.10.2018 г., се постига и синхронизиране на терминологията с приложимите европейските регламенти, както и се специфицират дейностите, изпълнявани от ГД ГВА.

С предложените в § 14, т. 4 и 5 допълнения се въвежда документ атестация на кабинен екипаж, като подробни мотиви се съдържат в т. 8.1.

8.3. В § 15 относно чл. 34, ал. 1 също се въвежда документ „атестация“ на кабинен екипаж. Подробни мотиви се съдържат в т. 8.1.

9. С § 16 от законопроекта се предлага изменение в чл. 37, ал. 4:

С предложението изменение на ал. 4 се прецизират изискванията за категорията любител пилот, за която медицинската годност се удостоверява от общопрактикуващ лекар, а именно любител пилот на свръхлеко въздухоплатателно средство, притежаващ национално свидетелство NPPL(M). Конкретната уредба се съдържа в Наредба № 21 от 25.04.2007 г. за правилата за освидетелстване при определяне на медицинската годност за летателна работа и други видове авиационни дейности в гражданското въздухоплаване.

Пилотите на свръхлеки въздухоплатателни средства декларират годността си да летят като пилоти на такова въздухоплатателно средство пред личния си лекар (общопрактикуващ). Той приема декларацията и проверява дали е с вярно съдържание.

10. С § 17 от законопроекта се предлага изменение в чл. 39, ал. 2 като думите „към ръководството за летателна експлоатация за типа въздухоплатателно средство“ се заличават.

Целта на предлаганото изменение е прецизиране на текста, с оглед обстоятелството, че списъкът на допустимите откази (MEL) е самостоятелен документ, а не част от Ръководството за експлоатация, който се разработва въз основа на изискването на ORO.MLR.105 от Регламент (EC) № 965/2012 и постигане на съответствие с приложимите изисквания.

11. С § 18 от законопроекта се предлага изменение в чл. 43, ал. 1, 2, 4 и ал. 7:

11.1. С т. 1. на § 18 в чл. 43, ал. 1 думите „летателните площадки“ се заличават, тъй като след приемане на промените летателните площадки ще попаднат в обхвата на гражданските летища, а именно по т. 3 на чл. 43, ал. 2, като с промяната ще се създаде единен термин „летища“.

11.2. С § 18, т. 2, буква „а“ се предлага изменение в чл. 43, ал. 2, т. 2 като думите „летища за обслужване на търговски операции с въздухоплатателно средство, включително за единични полети за превозни услуги, изпълнявани с въздухоплатателни средства с максимална излетна маса до 5700 кг или с пътниковместимост до 19 седалки“ се заменят с „международни летища за обслужване на авиация с общо предназначение“, чиято легална дефиниция е предложена в т. 14 от § 3 на Допълнителните разпоредби.

С въвеждането на новия термин „международни летища за обслужване на авиация с общо предназначение“ ще се даде възможност на някои малки летища, които към настоящия момент са летателни площадки, ако разполагат с подходящо оборудване и отговарят на изискванията съгласно нормативната уредба, да могат да обслужват международни полети от авиацията с общо предназначение. В последните години се наблюдава нарастващ брой въздухоплатателни средства от общата авиация, които излитат, кацат и престояват за местодомуване на големите летища. С предлаганото изменение част от международните полети с нетърговска цел за собствени нужди и собствена сметка с леки въздухоплатателни средства ще се прехвърлят на по-малки летища.

11.3. С § 18, т. 2, буква „б“ от законопроекта се предлага да се измени чл. 43, ал. 2, т. 3 като технологичните летища, посочени в т. 3 от обхвата на гражданските летища, се заменят с „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“, като ограничението за максимална излетна маса няма да се отнася за вертолети. С промяната се обединяват в една група летищата, които до настоящия момент се включваха към „летателни площадки“ и „технологични - използвани само за нуждите на собственика, без заплащане“.

Разграничението между двете групи летища е свързано с възможността на тези по т. 2 да бъдат извършвани и международни полети с нетърговска цел, докато тези по т. 3 ще бъдат предназначени единствено за вътрешни полети или за технологичните нужди на собственика им.

11.4. С т. 3 на § 18 от законопроекта се предлага изменение в чл. 43, ал. 4:

Съществуващият текст на чл. 43, ал. 4 от ЗГВ ограничава обслужването на международни превози единствено на гражданските летища за обществено ползване, след определяне от Министерски съвет.

Целта на предлаганото изменение е, предвид увеличаващия се трафик от общата авиация, с която се извършват международни полети, да се даде възможност международни полети да бъдат извършвани и на гражданските летища по § 18, т. 2, буква „а“ относно чл. 43, ал. 2, т. 2, без да е необходимо определянето им от Министерски съвет.

Променената разпоредба на чл. 43, ал. 4 предоставя възможност на малки летища, които попадат в категорията на чл. 43, ал. 2, т. 2 и са изпълнили всички задължителни нормативноустановени изисквания и процедури, да може да се осъществяват отделни международни нетърговски полети при спазване на изискванията за сигурност и безопасност в гражданското въздухоплаване и осъществяване на съответен граничен и митнически контрол. Навлизането на лица на територията на Република България с граждански въздухоплавателни средства изисква извършването на митнически и гранични проверки на летищата, на които са разрешени международни полети. Същевременно, разкриването на постоянни пунктове на летищата е скъпоструващо, както за съответните институции, така и за операторите на летищата. Поради това на малките международни летища за обслужване на авиация с общо предназначение спазването на всички нормативни изискванията за митнически и граничен контрол ще се осигури посредством привличане на мобилни групи от служители на съответните ведомства.

11.5. С § 18, т. 4 от законопроекта се предлага отмяна на чл. 43, ал. 7, в която се съдържа понятието за „летателна площадка“, във връзка с предложените промени в чл. 43, ал. 2 и въвеждането на единен термин „летище“.

12. С § 19 се предлага в чл. 43а, ал. 5 да се отмени. Разпоредбата на чл. 43а, ал. 5 изисква на всички летища по чл. 43, ал. 2, т. 1 и 2 да се осъществява обслужване на въздушното движение. Обслужването на въздушното движение включва пълния

набор от услуги, предоставяни от съответния орган за обслужване на въздушното движение. Отмяната на тази алинея ще даде възможност за съобразяване на вида на обслужване спрямо реалните критерии, основаващи се на безопасност, типове полети, интензивност и комплексност на въздушното движение. В тази връзка и при отчитане на европейското законодателство по отношение на разходната ориентираност на таксите следва да се предвиди адекватно обслужване, отразяващо реалната необходимост спрямо посочените по-горе критерии.

Нивото на обслужване и необходимото оборудване на летищата се определя съгласно изискванията на европейското законодателство и стандартите и препоръчителните практики на ICAO, и то следва да бъде пропорционално на рисковете, свързани със специфичните характеристики на всяка дейност, като например броя и/или естеството и характеристиките на обслужваните въздухоплавателни средства.

Съгласно Регламент (ЕС) № 2018/1139 доставчиците на УВД/АНО и оборудването на летищата подлежат на сертификация от компетентния орган, определен от държавите, като са предвидени възможности за държавите членки, чрез дерогация, да предоставят на доставчиците на УВД/АНО освобождаване от изискването да притежават сертификат, когато предоставянето на УВД/АНО от този доставчик се отнася до малък по обем въздушен трафик в ограничена част от въздушното пространство. Летищата, които не са отворени за обществено ползване, или летищата, които не обслужват търговски въздушен транспорт, или летищата, които нямат оборудвани писти за излитане и кацане с настилка с дължина над 800 метра и които не обслужват изключително хеликоптери, използващи процедури за кацане или излитане по прибори, остават под регулаторния контрол на държавите членки. Тази разпоредба се съдържа в чл. 1, б. „д“, iii от Регламент (ЕС) 2018/1139 и т. 7, 8 и 23 от Преамбюла към същия регламент. Също така държавите членки могат да освободят от изискванията по този регламент проектирането, техническото обслужване и експлоатацията на дадено летище и оборудването, свързано с безопасността, което се използва на него, ако това летище обработва годишно не повече от 10 000 пътници на търговския въздушен транспорт и не повече от 850 движения.

С отмяната на чл. 43а, ал. 5 се осигурява възможност нивото на обслужване на въздушното движение и съответстващо аеронавигационно оборудване да се определи в подзаконов акт съгласно принципите, определени от чл. 3а от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията от 1 март 2017 година за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011 (Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373), а именно: определянето на необходимостта от предоставяне на обслужване на въздушното движение изисква държавите членки да определят необходимостта от предоставяне на обслужване на въздушното движение, като вземат предвид всеки от следните фактори:

- а) видовете въздушно движение, за които се отнасят услугите;
- б) плътността на въздушното движение;
- в) метеорологичните условия;
- г) други относими фактори, свързани с целите на обслужването на въздушното движение, определени в точка ATS.TR.100 от приложение IV.“

13. С § 20 се създава нов чл. 43з.

Допълнението е във връзка с предложената отмяна на чл. 43а, ал. 5 и цели създаване на правно основание за уреждане в подзаконов акт на съответното обслужване на въздушното движение, което следва да бъде предоставяно на различните летища според техните характеристики. По този начин ще се даде възможност за предоставяне на пропорционално и разходноефективно аеронавигационно обслужване на летищата, като в някои случаи това става чрез декларация от доставчика или чрез ограничен сертификат за предоставяне на летищно полетно - информационно обслужване, одобрени от компетентния орган, т.е. ГД ГВА.

Съответните правила, определени от компетентния орган в допълнение и в изпълнение на изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373, се предлага да бъдат регламентирани в действащ подзаконов акт на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а именно - Наредба № 11 за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България. Действащата наредба регламентира предоставянето на обслужване, като следва, след промяната на закона, в нея да се определят изискванията за предоставяне на летищно полетно информационно обслужване в Република България. Доколкото в регламента се съдържат изрично изброени основанията за предоставянето на такова обслужване, в подзаконов акт ще бъдат определени само административните производства по прилагането им.

14. С § 21 от законопроекта се предлагат изменения в чл. 44.

14.1. Промяната в ал. 1 е свързана с необходимостта от хармонизиране на националното ни законодателство с изискванията и процедурите на Регламент (ЕС) № 2018/1139 и правилата за неговото прилагане в Регламент (ЕС) № 139/2014 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 (Регламент (ЕС) № 139/2014), като се предвижда отмяната на задължението на ГД ГВА да удостоверява експлоатационната годност на всяка система и съоръжение за наземно обслужване (ССНО) и се цели въвеждането на нов подход по надзора на тези съоръжения.

Изменението в чл. 44, ал. 1 ще даде възможност за промени в надзора на наземното обслужване, системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателните средства, товарене и разтоварване на багажи и товари. Понастоящем надзорът обхваща физическата проверка на всяка система и съоръжение за наземно обслужване (ССНО). В резултат на проверката се издава

удостоверение за експлоатационна годност на всяка отделна ССНО. При проверката се облепват със стикери на ГД ГВА стотици средства на всяко от летищата. За всяко ново средство, което е закупено от оператора по наземно обслужване, се извършва отделна инспекция на място и се заплаща отделна такса. Инспекцията е свързана с командироване на инспектор на място, като разходите се поемат от оператора по наземно обслужване. Следователно контролната дейност се осъществява по начин, обременителен както за индустрията, така и за контролния орган. Опитът от продължителната инспекторска практика показва, че гарантирането на безопасността е затруднено при провеждането на индивидуална техническа проверка на всяка ССНО от страна на компетентния орган. Усилията на компетентния орган са съсредоточени предимно върху проверката на всяка ССНО, а не върху организацията на работа и мерките по безопасност, осъществявани от оператора по наземно обслужване. Всичко това води до изразходване на значителен финансов, времеви и експлоатационен ресурс, както от страна на контролния орган, така и на наземните оператори, без да се постига ефективен контрол на дейността и техниката по наземно обслужване.

След отмяната на задължението на ГД ГВА да удостоверява експлоатационната годност на ССНО ще се въведе нов подход по надзора на тези съоръжения. Подробни разпоредби ще се предвидят в проект за изменение и допълнение на Наредба № 20 от 24.11.2006 г., където ще се регламентира задължение за операторите по наземното обслужване да разработят собствена система от процедури, с които да гарантират спазването на изискванията и стандартите за безопасност. Те ще носят отговорността за поддържане на експлоатационната годност на всяка ССНО, която експлоатират. Предвид големия брой ССНО, находящи се на всяко от гражданските летища за наземно обслужване, това законодателно решение ще даде възможност наземните оператори сами да организират поддържането на експлоатационната годност на ССНО в изпълнение на разработени от самите тях процедури за безопасна експлоатация и съответствие на ССНО с изискуемите технически и експлоатационни стандарти за безопасност. Така за компетентния орган остава задължението да осъществява надзор по спазването на процедурите. Обект на проверките ще бъде организацията на експлоатационния процес, съдържаща се в процедурите, а не самите ССНО. По този начин ще се оптимизира процесът по надзор върху дейността на операторите по наземно обслужване.

Предвижда се на операторите по наземно обслужване да се издава само лиценз за оператор по наземно обслужване, към който да се включват и изискванията по отношение на ССНО. Проверката им ще се осъществява веднъж годишно в рамките на заверката на лиценза за наземно обслужване. На базата на констатираните недостатъци и състоянието на ССНО по време на годишните проверки, ГД ГВА ще извършва оценка на риска за всеки отделен оператор по наземно обслужване. При наличие на съществени пропуски и повишен риск за безопасността, ще се назначават извънредни проверки, насочени към конкретните рискови области от дейността на оператора по наземно обслужване. Надзорът на ССНО ще се осъществява едновременно с надзора по спазване на условията, при които е издаден лицензът.

Предвижда се операторът по наземно обслужване да заплаща еднократна годишна такса, която ще включва годишната заверка на лиценза и ССНО, като ще бъдат предложени съответните изменения в Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта. Предлаганото изменение ще облекчи значително и финансовата тежест за операторите по наземно обслужване при осъществяване на надзора от страна на ГД ГВА.

По този начин се постига подобряване на ефективността на надзора от страна на ГД ГВА към операторите по наземно обслужване на базата на натрупания практически опит от прилагането на Наредба № 20 от 24.11.2006 г. и съобразно най-добрите съвременни практики в авиацията, като се въведе използването на одитния принцип, обоснован на оценка на риска.

14.2. В ал. 3 се предлага заличаване на думите „летателните площадки“ и думите „както и на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари“. Подробни мотиви за това са изложени в т. 11, подт. 1 относно § 18 и т. 14.1 относно § 21.

15. По отношение § 22 и 23 относно чл. 45 и чл. 48д, ал. 1 - промените са свързани с предложенията за изменение в чл. 43, а подробни мотиви са изложени в т. 11 относно § 18.

16. С § 24 от законопроекта се предлага отмяна на чл. 51, ал. 3:

С отмяната на тази алинея се премахва дублирането на дефиницията за нарушител и се цели избягване на възможността за неправилно тълкуване. В чл. 62, ал. 1 се съдържа законово определение за нарушител, което включва и хипотезите по чл. 51, ал. 3, поради това се предлага отмяната на ал. 3 от чл. 51. Освен това, считаме, че в чл. 62 е и систематичното място на това определение.

17. С § 25 от законопроекта се предлага създаването на т. 1а, 1б и 1в в чл. 53, ал.2, като се допълва предмета на дейност на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ със следните дейности:

„1а. управление на въздушното движение на контролирани летища;

1б. проектиране на структури на въздушно пространство;

1в. разработване на процедури за полети.“

Включването на т. 1а е във връзка с предложената отмяна на чл. 43а, ал. 5 и цели да се определи еднозначно обхвата на предоставяното от ДП РВД обслужване на контролираните летища съгласно Регламент (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 година за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатацията относно аеронавигационните услуги и процедури, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (Регламент (ЕС) № 923/2012), а именно: това е летище, на което се осигурява обслужване по контрол на летищното движение, независимо дали е налице или не контролирана зона.

Предложената т.1б е съобразена с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469 на Комисията от 14 февруари 2020 година за изменение на Регламент (ЕС) № 923/2012, Регламент (ЕС) № 139/2014 и Регламент (ЕС) 2017/373 по отношение на изискванията за управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване, проектирането на структурите на въздушното пространство и качеството на данните, безопасността на пистите за излитане и кацане и за отмяна на Регламент (ЕС) № 73/2010 (Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469), където според чл. 3, пар. 3, б. „в“, т. 8. „държавите членки определят лицата или организациите, които отговарят за проектирането на структурите на въздушното пространство, и гарантират, че тези лица или организации прилагат изискванията, посочени в допълнение 1 към приложение XI (Част FPD).“ С предложеното допълнение ДП РВД се определя като отговорен субект за проектиране на структурите на въздушното пространство.

Разработването на полетните процедури, предвидено в т. 1в, е обособено като отделна услуга в управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване. Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/373 предвижда за нея да бъдат разработени отделни специфични изисквания и правила. Тази услуга се предоставя от ДП РВД като част от УВД/АНО още от 1984 г., на основание заповед на министъра на транспорта и промяната е необходима с оглед осъвременяване на регламентацията, като няма да доведе до практически изменения в организацията и предоставянето на това обслужване. Предложената т. 1в също е съобразена с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469, където в чл. 3, пар. 3, б. „в“, т. 9 е предвидено, че „държавите членки гарантират поддържането и периодичния преглед на процедурите за полети на летищата и във въздушното пространство под тяхна отговорност. За тази цел държавите членки определят лицата или организациите, които отговарят за тези задачи, и гарантират, че лицата или организациите спазват изискванията, посочени в член 6, букви а) и к).“ С това предложение се създава правомощие на ДП РВД да осъществява дейности по разработването на полетните процедури. Този процес е обособен като отделна услуга в управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване. Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373, предвижда за нея да бъдат разработени отделни специфични изисквания и правила. Тази услуга също се предоставя от ДП РВД като част от УВД/АНО още от 1984 г., на основание заповед на министъра на транспорта и промяната е необходима с оглед осъвременяване на уредбата, като няма да доведе до практически изменения в организацията и предоставянето на това обслужване.

18. С § 26 от законопроекта се предлага изменение на чл. 55:

Предложението за промяна е с цел прецизиране на разпоредбата относно предоставянето на разрешение за полети и постигане на терминологично съответствие с европейското законодателство и конкретно с чл. 2, т. 68 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012.

В действащата разпоредба е разписано разрешение на полети от ДП РВД, а такива предприятието не издава. Въздухоплавателните средства извършват полети в контролираното въздушно пространство само с разрешение на органа за контрол на

въздушното движение в ДП РВД.

19. С § 27 от законопроекта се предлага изменение в чл. 56, като се прави уточнение, че указанията се дават от органите за контрол на въздушното движение в ДП РВД, като се постига терминологично съответствие с приложимото европейско законодателство.

20. С § 28 от законопроекта се предлага изменение в чл. 57, като се прецизира органът, който дава указания – органите за контрол на въздушното движение в ДП РВД

21. С § 29 от законопроекта се предлага изменение в чл. 62, ал. 3:

В чл. 62, ал. 3 се предвижда редът за принуждаване на въздухоплавателно средство, нарушило правилата на закона, да извърши кацане, както и редът за разрешаване продължаването на неговия полет да се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, министъра на отбраната, министъра на вътрешните работи и председателя на Държавна агенция „Национална сигурност“ (ДАНС). Изменението в разпоредбата на чл. 62, ал. 3 предвижда наредбата да се приема от Министерския съвет по предложение на същите изброени по-горе органи на изпълнителната власт. Тази промяна се предлага в резултат на извършен анализ от междуведомствена работна група, назначена от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията с участието на представители от Министерство на отбраната, Министерство на вътрешните работи (МВР), ДАНС и ГД ГВА.

Видно от текста на чл. 62, ал. 3 нормата има два аспекта на уреждане на правните отношения, съответно ред за принуждаване на въздухоплавателно средство, нарушило правилата на ЗГВ, да извърши кацане, както и ред за разрешаване продължаването на неговия полет. Част от материята е уредена в подзаконов нормативен акт, приет от Министерския съвет – Наредба за контрол над въздухоплаването във въздушното пространство на Република България при охрана на въздушното пространство на Република България (приета с ПМС № 229 от 11.10.2010 г.), обн., ДВ, бр. 82 от 2010 г. , а именно: редът за принуждаване на въздухоплавателно средство – нарушител, да извърши кацане. Липсва обаче детайлна уредба по отношение на действията, които следва да се предприемат от компетентните органи и тяхната координация след кацане на въздухоплавателно средство – нарушител, както и редът за разрешаване продължаването на неговия полет, включително и разпределението на функциите между ангажираните ведомства.

Съгласно чл. 10, ал. 1 от Закона за нормативните актове недопустимо е с два нормативни акта да се урежда една и съща материя. Също така, уреждането на материята в няколко различни нормативни акта чрез предприемане на действия по приемане на нова наредба, при наличие на вече приета такава, би довело до неяснота и трудности по прилагането ѝ. Поради това се предлага промяна в органа, който да приеме наредбата, като след приемането на разпоредбата действащата наредба на Министерския съвет ще бъде допълнена с оглед постигане на пълнота на

правната уредба.

22. С § 30 от законопроекта се предлага създаването на нова ал. 3 в чл. 64 и преномериране на следващите алинеи:

С предложението за създаване на нова ал. 3 в чл. 64 се предвижда авиационните оператори, които извършват търговски превоз и/или специализирани операции с въздухоплавателни средства, които не са типове сертифицирани, да кандидатстват за издаване на национално свидетелство за авиационен оператор. Това е породено от факта, че в Приложение I от Регламент (ЕС) № 2018/1139 са описани онези типове въздухоплавателни средства, които не попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 965/2012, т.е. на оператори, които експлоатират посочените въздухоплавателни средства не може да бъде издадено свидетелство за авиационен оператор съгласно Регламент (ЕС) № 2018/1139.

С чл. 2, пар. 2, б. "г" от Регламент (ЕС) 2018/1139 и Приложение VII от Регламент (ЕС) № 965/2012 се допуска дадена държава членка да въведе национална уредба за предоставяне на възможност авиационни оператори или организации да могат да продължат да експлоатират въздухоплавателни средства в обхвата на Приложение I на Регламент (ЕС) № 2018/1139.

Приложимият ред за издаване на национално свидетелство за авиационен оператор на оператори, експлоатиращи въздухоплавателни средства, част от Приложение I от Регламент (ЕС) № 2018/1139, се съдържа в наредбата, издадена на основание чл. 64, ал. 8 от закона.

23. С изменението в § 35 по отношение на чл. 143, ал. 1, т. 4 и 5 се цели терминологично съответствие с приложимото европейско законодателство и е свързана с предложената в § 38, т. 2 нова т. 81 в § 3 от Допълнителните разпоредби на закона.

24. С § 36 се предлага изменение и допълнение в чл. 143а, като досегашният текст да стане ал. 1 и да се създаде ал. 2:

Текстът на новата ал. 2 предвижда създаване на санкция от 3000 до 10 000 лв. при забавяне или неизпълнение на задължения, произтичащи от т.нар „базов регламент“ – Регламент (ЕС) № 2018/1139 и на произтичащите от него регламенти за изпълнение. Разпоредбата е в изпълнение на чл. 131 от регламента, съгласно която „държавите членки установяват система от санкции, приложими при нарушаване на настоящия регламент и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него и вземат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им. Санкциите трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи“. Задълженията към субектите от гражданското въздухоплаване се съдържат в множество регламенти по изпълнение на базовия регламент.

Понастоящем в ЗГВ съществува текст за търсене на административнонаказателна отговорност за неизпълнение на закона и издадените въз основа на него наредби, а така също и при неизпълнение на изискванията на Регламент (ЕС) № 255/2010 на Комисията от 25 март 2010 г. за определяне на общи правила за управление на

потоците въздушно движение, но не съществува административно наказание, в случай на неизпълнение на изискванията на Регламент (ЕС) № 2018/1139 и актовете по изпълнението му.

25. С § 37 от законопроекта се предлага изменение в чл. 144, т. 1 и т. 15:

25.1. Предложеното изменение в т. 1 е свързано със заличаването на термина „летателна площадка“ в целия закон.

25.2. С предложеното изменение в т. 15, чрез заличаване на думата „умишлено“, се цели административнонаказателна отговорност да може да бъде търсена и в случаите, когато насочването или допускането да бъде насочван към въздухоплавателно средство лазерен лъч или друга директна светлина с висок интензитет по начин, който създава заплаха за безопасността на въздухоплаването, поврежда въздухоплавателното средство или наранява неговия персонал или пътници, е извършено непредпазливо.

В хода на съвместна работа между ГД ГВА и различни звена от МВР през последните години се констатира, че доказването на умисъл при този вид нарушение е изключително трудно и в много случаи невъзможно, но същевременно са налице случаи насочването да е извършвано многократно и в продължителни периоди от време от определени райони и от едни и същи лица, без целен вредоносен резултат, което обаче представлява непосредствена заплаха за безопасността на въздухоплаването.

Съгласно чл. 7 от Закона за административните нарушения и наказания деянието, обявено за административно нарушение, е виновно, когато е извършено умишлено или непредпазливо. Непредпазливите деяния не се наказват само в изрично предвидените случаи.

С предложеното изменение ще отпадне квалифицирането като административно нарушение на деянието по чл. 144, т. 15 само в хипотезата на умишленото му извършване и ще може да бъде постигната в по-голяма степен основната цел на налагането на административно наказание, а именно – да се предупреди и превъзпита нарушителя към установения правен ред и да се въздейства възпитателно и предупредително върху останалите граждани.

26. С § 38 от законопроекта се предлагат изменения и допълнения в § 3 от Допълнителните разпоредби, свързани с промени в частта относно авиационната безопасност:

26.1. Предлага се в § 3, т. 14 от Допълнителните разпоредби да се даде дефиниция за „международно летище за обслужване на авиация с общо предназначение“. Промяната е свързана с измененията в § 19, т. 1 и др. от законопроекта, свързани с отмяната на института на „летателните площадки“.

Предлага се в § 3 да се създаде нова т. 14а, с която да се дефинира „Полети на авиация с общо предназначение“ съгласно определението в Приложение VI от към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

С въведеното разграничение на видовете летища се отграничават предпоставките за експлоатация на летищата за обществено ползване от тези, които са били преди това със статут летателни площадки. С предлаганото изменение се създава възможност за изменение на статута на летателните площадки. Те се разделят на две групи. Стават съответно „международни летища за обслужване на авиация с общо предназначение“ и „летища за обслужване на полети, различни от търговски въздушен превоз, с въздухоплатателни средства с максимална излетна маса под 5700 кг срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане“. При установяване на съответствие с изискванията, които предстои да бъдат разработени и регламентирани в наредба, тези две групи летища ще могат да обслужват различни видове полети.

26.2. В § 3 от Допълнителните разпоредби се предлага създаването на нови т. 77-79, 81-83, 85-87, с които се въвеждат законови дефиниции на различни термини, а именно:

26.2.1. С новосъздадената т. 77 се въвежда дефиниция за „летищно полетно информационно обслужване“ във връзка с предложението в § 21 от законопроекта да се създаде нов чл. 43з, дефиницията възпроизвежда съществуващата в т. 6 от Приложение № 1 на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/373.

26.2.2. С новосъздадената т. 78 се дефинира термина „командир“. Тя кореспондира с FCL.-010 от Приложение I от Регламент (ЕС) № 1178/2011.

26.2.3. С новосъздадената т. 79 се въвежда определение за „авиомедицински експерт (АМЕ)“ във връзка с предложената с § 15 от законопроекта промяна в чл. 37, ал. 2. Същото кореспондира с АРА.MED.200 и следващи от Регламент (ЕС) № 1178/2011.

26.2.4. С новосъздадената т. 81 се дефинира въведения със законопроекта термин „психоактивно вещество“. Дефиницията възпроизвежда определението в чл. 4, т. 20 от Регламент (ЕС) 2015/340.

26.2.5. С новосъздадената т. 82 се създава дефиниция за „перон“, с цел постигане на яснота за заинтересованите субекти при извършване на проверки и инспекции. Същата възпроизвежда дефиницията, съдържаща се в чл. 2, т. 4 от Регламент (ЕС) № 139/2014.

26.2.6. С новосъздадената т. 83 се създава дефиниция за „контролирано летище“ Същата е взимствана от чл. 2, т. 57 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012.

26.2.7. С новосъздадената т. 85 се дефинира терминът „търговски въздушен превоз“. Същата възпроизвежда съдържащата се в чл. 3, т. 24 от Регламент (ЕС) № 2018/1139.

26.2.8. С новосъздадената т. 86 се създава легална дефиниция за „търговска операция“. Същата възпроизвежда съдържанието на чл. 3, б. „и“ от Регламент (ЕО) № 785/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 година относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплатателни средства.

26.2.9. С новосъздадената т. 87 се създава легална дефиниция за „международно летище“. Тя възпроизвежда съдържашата се такава дефиниция в Приложение IX към Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване.

II. Втората група изменения и допълнения произтичат от изменения на уредбата на Европейския съюз в областта на авиационната сигурност:

1. С § 5 се предлагат изменения в чл. 16г, ал. 2, в т. 9:

1.1. Изменението с т. 1 е стилистично и във връзка с последващите изменения в т. 9, като думата „персонал“ се премества от основния текст на т. 9 и се поставя в б. „а“ и „б“.

1.2. Измененията, предложени с т. 2 и 3, а именно в т. 9, букви „а“ и „б“ целят прецизиране на текстовете във връзка с т.11.3.1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 на Комисията от 5 ноември 2015 година за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването (Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998), който предвижда, че процедура за сертифициране или одобрение преминават лицата, извършващи проверка и контрол за сигурност и по тази причина е необходимо да се добави и понятието „проверка“.

1.3. С т. 4 се предлага създаването на б. „в“ в чл. 16г, ал. 2, т. 9., съгласно която ГД ГВА ще издава сертификати и на инструктори по авиационна сигурност. Това е в изпълнение на т. 11.5.1, Глава 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998, съгласно която се извършва сертифициране на инструкторите, на които е разрешено да провеждат обучение по сигурност, посочено в т. 11.2.3.1-11.2.3.5, т. 11.2.4 и т. 11.2.5 от същия регламент. На сертификация подлежат и инструктори, които провеждат обучение на преки ръководители, които наблюдават работата на лицата, посочени в т. 11.2.3.6-11.2.3.10. В тази връзка инструкторите, провеждащи обучение на посочената категория служители, следва да са сертифицирани.

1.4 Създаването на б. „г“ в чл. 16г, ал. 2, т. 9 предвижда ГД ГВА да издава и сертификати на лица, извършващи вътрешен контрол на качеството по сигурността в гражданското въздухоплаване. С това се цели съобразяване с европейското законодателство и в частност с изискването в т. 15.1 от Регламент (ЕС) № 18/2010 на Комисията от 8 януари 2010 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на спецификациите за национални програми за контрол на качеството в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване (Регламент (ЕС) № 18/2010), където е предвидено, че одиторите подлежат на сертифициране или на еквивалентно одобрение от компетентния орган. Субектите по сигурността разработват и прилагат програми за сигурност, в които са включени разпоредби, свързани с контрола на качеството, като лицата, които контролират изпълнението на мерките за сигурност, следва да бъдат сертифицирани, за да се потвърди тяхната компетентност.

2. Предложените с § 7 и § 9 изменения в чл. 16к, ал. 1, т. 7 и новия чл. 16с са свързани с въвеждането на института „познат изпращач“ и установяването на неговите задължения в закона, като легалната дефиниция за него е въведена с § 37 от

законопроекта, с който се предлага създаването на т. 75 от Допълнителните разпоредби, в съответствие с чл. 3, т. 27 от Регламент № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 година относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 (Регламент № 300/2008), както и съгласно т. 6.4.1.2а) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/815 на Комисията от 12 май 2017 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването. Установяват се неговите задължения, основно от които е разработване и представяне на компетентния орган на програма за сигурност.

3. С § 8 от законопроекта се предлага създаването в чл. 16о на ал. 4-6:

3.1. С ал. 4 на чл. 16о се постига съответствие с т. 11.1.2 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 (Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/103), като се предвижда, че лицата, които имат право на достъп без придружител до въздушни товари и поща, до поща и материали на въздушния превозвач, до стоки, предназначени за полета, и стоки, предназначени за летищата, на които вече са извършени проверка и контрол за сигурност, трябва да са преминали успешно задълбочена цялостна проверка.

Критериите за задълбочена цялостна проверка са посочени в т. 11.1.3 от Регламент (ЕС) № 2015/1998. Условието и реда за постигане на съответствие с посочената точка от регламента са определени в Приложение 11-А към Глава 11 от Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване, регламентирана в чл. 11, ал. 2 от ЗГВ. Съгласно Закона за Държавна агенция „Национална сигурност“ (ЗДАНС) и правилника за прилагане на ЗДАНС (ППЗДАНС), проверка за право на лице да получи достъп до стратегически обекти и до стратегически дейности се извършва от ДАНС.

Терминът „успешна“ се съдържа в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/103.

Съгласно т. 11.1.6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/103 цялостните проверки се считат за неуспешни, ако не са завършени удовлетворително всички елементи, посочени съответно в точки 11.1.3 и 11.1.4, или ако в който и да било момент тези елементи не предоставят необходимото ниво на увереност по отношение на надеждността на лицето.

Съгласно чл. 16о от ЗГВ цялостните проверки се извършват от ДАНС.

При положително становище от ДАНС във връзка с изпълнени критерии, посочени в т. 11.1.3 или т. 11.1.4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/103, се счита, че лицето е преминало „успешно“ цялостната проверка.

3.2. С ал. 5 на чл. 16о се постига съответствие с т. 11.5.1, б. „а“ от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/103, като се посочва, че лицата, които провеждат обучение по авиационна сигурност, следва да са преминали успешно задълбочена цялостна

проверка.

Критериите за задълбочена цялостна проверка са посочени в т. 11.1.3 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998. Условието и реда за постигане на съответствие с посочената точка са определени в Приложение 11-А към Глава 11 от Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване, регламентирана в чл. 11, ал. 2 от ЗГВ. Съгласно ЗДАНС и ППЗДАНС, проверка за право на лице да получи достъп до стратегически обекти и до стратегически дейности се извършва от ДАНС.

3.3. Алинея б в чл. 160 предвижда след цялостната проверка от ДАНС да се издава сертификат от ГД ГВА.

Издаването на сертификат показва, че лицето е преминало успешно съответното обучение и притежава необходимата компетентност, за да изпълнява задоволително възложените му функции.

Лицата, извършващи вътрешен контрол на качеството, притежаващи сертификат за компетентност, издаден от ГД ГВА, имат достъп до пълния обем информация, свързана със системата за сигурност на оператора или субекта, който контролират, включително програма за сигурност, процедури, планове за действие при актове на незаконна намеса, наблюдение на място на прилаганите мерки за сигурност, оборудване за сигурност, карти на зоните за сигурност и техните граници, оценки на риска и прилагани алтернативни мерки и др. В случай, че лица, непреминали успешно цялостна проверка, имат достъп до посочената информация, това би създавало риск за авиационната сигурност.

В тази връзка се предлага сертификат за компетентност за извършване на дейности по вътрешен контрол на качеството да се издава само на лица, които успешно са преминали задълбочена цялостна проверка. Критериите за задълбочена цялостна проверка са посочени в т. 11.1.3 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998. Условието и реда за постигане на съответствие с посочената точка са определени в Приложение 11-А към Глава 11 от Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване, посочена в чл. 11, ал. 2 от ЗГВ. Съгласно ЗДАНС и ППЗДАНС, проверка за право на лице да получи достъп до стратегически обекти и до стратегически дейности се извършва от ДАНС.

4. С § 35 от законопроекта се предлагат изменения и допълнения в чл. 143, ал. 3:

4.1. С т. 1 се предвиждат изменения в чл. 143, ал. 3, т. 1, 3, 4 и 7, в които се добавят думите „познат изпращач“:

Съгласно чл. 9 от Регламент (ЕО) № 300/2008 компетентният орган (в Република България това е ГД ГВА) отговаря за координирането и наблюдението на прилагането на общите основни стандарти за сигурност, посочени в чл. 4 от същия регламент. В тази връзка, за познат изпращач се предвиждат санкции за неизпълнение от негова страна на изискванията, заложи в нормативната уредба по отношение на програмата му за сигурност, контрол на качеството, обучение и план за незаконна намеса.

В изпълнение на чл. 14 от Регламент № 300/2008, както и на т. 6.4.1.2а от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/815, познатият изпращач следва да разработва и да представя на компетентния орган програма за сигурност, описваща методите и процедурите за сигурност, които трябва да се следват от познатия изпращач, за да се отговори на изискванията на националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване. В чл. 143, ал. 3, т. 1 се предвижда санкция за непредставяне на програма за сигурност.

Предвидената в чл. 143, ал. 3, т. 1 санкция за „познат изпращач“, който не представи за утвърждаване плана си за незаконна намеса, произтича от функциите на ГД ГВА, като отговорен орган по сигурността на гражданското въздухоплаване (чл. 16г, ал. 1 от ЗГВ), да осъществява контрол и съгласуване на плановете за действие при кризисни ситуации, предизвикани от актове на незаконна намеса (чл. 16г, ал. 2, т. 3 от ЗГВ).

Според чл. 4 от Регламент (ЕО) № 300/2008 елемент от общите основни стандарти за опазване на гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса е обучението на персонала. Съгласно т. 6.4.2.1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 познатият изпращач гарантира обучение на персонала, ангажиран с проверки и контрол за сигурност. Във връзка с това изискване и отговорността на ГД ГВА за даване на статут на познатия изпращач, той следва да представи програма за обучение на персонала, носещ отговорности за прилагане на контрол за сигурност на пратките.

В чл. 143, ал. 3, т. 3 се предвижда санкция при констатирано от страна на ГД ГВА неизпълнение от познат изпращач на мерките и процедурите, залегнали в програмата му за сигурност. Програмата за сигурност на познатия изпращач трябва да включва разпоредби за вътрешен контрол на качеството, в които се описва как прилагането на методите и процедурите за сигурност, прилагани от познатия изпращач, се контролират от самия субект.

Предвидената в чл. 143, ал. 3, т. 4 и т. 7 санкция за „познат изпращач“ произтича от изискването на т. 12.2 от Регламент (ЕС) № 18/2010, съгласно което образуванията трябва да представят за одобрение план за действие с цел отстраняване на описаните в докладите недостатъци, заедно със сроковете за изпълнение на корективните действия, както и да потвърдят приключването на процеса по отстраняване на недостатъците. Съгласно т. 2.1 и т. 2.2 от Регламент (ЕС) № 18/2010 компетентният орган притежава правомощия да осъществява мониторинг за съответствие, разполага с необходимите правомощия да изиска всеки констатиран недостатък да бъде отстранен в предвидените срокове, включително правомощия за налагане на санкции съгласно член 21 от Регламент (ЕО) № 300/2008. Правомощията за извършване на мониторинг и надзор по прилагане и изпълнение на НПСГВ са уредени и в чл. 16 г, ал. 2, т. 8 от ЗГВ.

4.2. По отношение § 35 относно създаването в чл. 143, ал. 3, т. 14-17:

4.2.1 По т. 14 :

Съгласно т. 11.2.5, Глава 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 лицата, които носят обща отговорност на национално или местно равнище програмата за сигурност и нейното прилагане да са съобразени с всички правни разпоредби, отговарят за разработване и прилагане на програма за сигурност, план за действие при актове на незаконна намеса, оценки на риска, алтернативни мерки, процедури за сигурност, познават в детайли възможностите и ограниченията на оборудването за сигурност, както и цялата информация, свързана със системата за сигурност, която прилага оператора или субекта. Информацията, свързана със системата за сигурност, е недостъпна за широката общественост. В тази връзка тези лица следва да са преминали успешно цялостна проверка. По отношение на лицата, които пряко отговарят за прилагането и надзора на изпълнението на програмата за сигурност на регулиран агент и познат изпращач, задължително следва да се изпълняват изискванията на т. 6.3.1.3 и т. 6.4.1.3 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 за преминалата цялостна проверка.

При констатирано от инспектори на ГД ГВА неизпълнение на посочените нормативни изисквания се предвиждат санкции за оператора - субекта, допуснал несъответствието.

#### 4.2.2 По отношение създаването в чл. 143, ал. 3 на т. 15:

Съгласно т. 11.1.1, Глава 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 лицата, наети да осъществяват или да отговарят за осъществяването на проверки, контрол на достъпа или друг вид контрол за сигурност в зоните с ограничен достъп, трябва да са преминали успешно задълбочена цялостна проверка.

Съгласно т. 11.1.2, Глава 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 лицата, наети да осъществяват или да отговарят за осъществяването на проверки, контрол на достъпа или друг вид контрол за сигурност извън зоните с ограничен достъп, трябва да са преминали успешно задълбочена цялостна проверка.

При констатирано от ГД ГВА нарушение се предвижда санкция за неизпълнение на изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998, както и на чл. 16о, ал. 2 и 3 от ЗГВ.

#### 4.2.3. По отношение създаването в чл. 143, ал. 3 на т. 16:

Съгласно т. 11.1.2, Глава 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/103 лицата, които имат право на достъп без придружител до въздушни товари и поща, до поща и материали на въздушния превозвач, до стоки, предназначени за полета, и стоки, предназначени за летищата, спрямо които е приложен изискваният контрол за сигурност, трябва да са преминали успешно задълбочена цялостна проверка, съгласно критериите, определени в Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване.

При констатирано от ГД ГВА нарушение се предвижда санкция за неизпълнение на изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998, както и на чл. 16о, ал. 4 от ЗГВ

#### 4.2.4. По отношение създаването в чл. 143, ал. 3 на т. 17:

В изпълнение на изискванията на т.11.5.1, Глава 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 се извършва сертифициране на инструкторите, на които е разрешено да провеждат обучение по сигурност, посочено в т. 11.2.3.1-11.2.3.5, т. 11.2.4 и т. 11.2.5 от същия регламент. На сертификация подлежат и инструктори, които провеждат обучение на преки ръководители, които наблюдават работата на лицата, посочени в т. 11.2.3.6-11.2.3.10 от регламента. В тази връзка инструкторите, провеждащи обучение на посочената категория служители, следва да са сертифицирани.

Всички останали инструктори, провеждащи обучение по сигурност, се одобряват от ГД ГВА преди да бъдат включени в списък с инструктори. Списъкът се публикува на сайта на ГД ГВА в изпълнение на т. 11.5.3 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998, съгласно който компетентният орган поддържа или има достъп до списък с инструктори, работещи в държавата членка.

При констатирано от ГД ГВА нарушение се предвижда санкция за неизпълнение на изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998, както и на чл. 160, ал. 5 от ЗГВ.

5. С § 38 от законопроекта се предлага създаване на нови т. 75, 76, 80 и 84 в § 3 от Допълнителните разпоредби, с които се въвеждат понятия в областта на авиационната сигурност.

5.1 Дефиницията за „Познат изпращач“ в § 36, т. 2 относно т. 75 възпроизвежда тази в чл. 3, т. 27 от Регламент (ЕО) № 300/2008 г.

5.2. „Пълноправен доставчик на стоки за полета“ – понятието се съдържа в т. 8.0.2 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998.

5.3. „Цялостна проверка“ - терминът се съдържа в чл. 3, т. 15 от Регламент (ЕО) № 300/2008.

5.4. “Ръководител по сигурността” – понятието се съдържа в 11.2.5 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998.

III. Третата група изменения се съдържат в § 31, § 32 и § 34 от законопроекта и с тях се предлага изменение в чл. 120, ал. 4 (§ 31), създаване на нова ал. 3 в чл. 122 (§ 32) и изменение в чл. 141а, ал. 2 (§ 34). Промените определят или конкретизират основания за събиране на такси за извършвани административни услуги:

1. По § 31 от законопроекта:

1.1. Предложеното изменение с § 31, т. 1 относно чл. 120, ал. 4, т. 1 е във връзка с предложените изменения в § 18 за заличаване на термина „летателна площадка“.

1.2. С предложеното изменение в § 31, т. 2 се предлага изменение в чл. 120, ал. 4, т. 8:

Издаването на посочените в предложението текст свидетелства и разглеждането на декларациите е вид административна услуга и като такава, следва да е предвидена в закона в изпълнение на препоръките, съдържащи се в РМС № 704/05.10.2018 г.

1. 3. С § 31, т. 3 относно чл. 120, ал. 4, т. 9 - разпоредбата се редактира като се добавя основание за събиране на таксата за издаване на национални свидетелства за авиационни оператори, както и за списъците за специални одобрения, когато бъде заявено повече от едно специално одобрение. Издаването на специално одобрение се извършва след подадено заявление, заедно с доказателства за годността на заявителя да извършва исканата дейност. Дейностите по специалните одобрения са уредени в Приложение VIII от Регламент (ЕС) № 965/ 2012 г., като тези дейности представляват отделни административни производства.

Специалното одобрение е допустимо да се издаде отделно или да се впише в спецификациите към свидетелството за авиационен оператор. Специалните одобрения позволяват на оператора да експлоатира въздухоплавателно средство при условията, определени от съответното специално одобрение.

1.4. С § 31, т. 4 е предложена отмяна на т. 13 от чл. 120, ал. 4, която е свързана с изменението, предложено с § 21, т. 1 относно чл. 44, ал. 1 от законопроекта и мотивите за него за отмяна на издаването на удостоверения за експлоатационна годност на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателните средства, товаренето и разтоварването на багажи, товари и поща. Предложението е на операторите по наземно обслужване да се издава само лиценз за оператор по наземно обслужване, към който да се включват и изискванията по отношение на системите и съоръженията за наземно обслужване.

1.5. С § 31, т. 5 относно т. 21 от чл. 120, ал. 4 се регламентират атестациите и сертификатите - нови документи, които ГД ГВА потвърждава, признава или преобразува като събира такси за тези услуги. Необходимостта от добавянето им произтича от разпоредбите на чл. 1, т. 6 от и чл. 11а от Регламент (ЕС) № 1178/2011, според които се издават атестации за кабинния екипаж.

Издаването на сертификати е предвидено във всички регламенти в областта на гражданското въздухоплаване, съдържащи основания и процедури за сертифициране на лица и организации в гражданското въздухоплаване, по-конкретно напр. Регламент (ЕС) № 1178/2011, Регламент (ЕС) № 965/2012 и редица други.

1.6. С § 31, т. 6 относно т. 22 от чл. 120, ал. 4 се посочват различните видове услуги, извършвани от ГД ГВА по повод издаването от нея документи. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ издава, потвърждава, преобразува или признава различни видове документи на авиационния персонал, на оператори и организации, а именно свидетелства, сертификати, удостоверения, атестации, разрешителни. Задължението те да бъдат потвърждавани, преиздавани, преобразувани или да бъдат признавани е на ГД ГВА и тези дейности са извършвани и до момента, в изпълнение на разпоредбите на чл. 3 от Регламент (ЕС) № 1178/2011, и Регламент (ЕС) № 965/2012 и др., както и на чл. 16е, ал. 1 от ЗГВ. С предложеното изменение на т. 22 от чл. 120, ал. 4 се регламентира събирането на такса за административно обслужване и извършване на процедури при осъществяването на проверки за съответствие и преиздаване по подадено заявление, освен за описаните в съществуващата точка лицензи, удостоверения и свидетелства, така и за

сертификати, одобрения или декларации. Съгласно Регламент (ЕС) № 965/2012 и Регламент (ЕС) № 1178/2011 издадените на основание тези регламенти документи имат срок на валидност като при изпълнението на определени условия срокът може да бъде продължен.

1.7 С § 31, т. 7 е предложено изменение на т. 27 в чл. 120, ал. 4, за да се конкретизира обхватът на услугите във връзка с процедурите по сертифициране на авиомедицинските специалисти.

Съгласно чл. 26 и чл. 52 от Регламент (ЕС) № 2018/1139, MED.D.001, MED.D.005, MED.D.010 и MED.D.011 на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/27 на Комисията от 19 декември 2018 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕС) № 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета (Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/27), чл. 37 от ЗГВ и Глава III от Наредба № 39 от 23.04.2015 г. за условията и реда за издаване на свидетелства за правоспособност на пилоти, свидетелства за организации за обучение, обучаващи пилоти и кабинен екипаж, и свидетелства за медицинска годност на авиационен персонал – пилоти и кабинен екипаж, в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и контрола върху тях (Наредба № 39 от 23.04.2015) ГД ГВА одобрява упълномощени преглеждащи лекари (AME). Кандидатът за упълномощен преглеждащ лекар (AME) подава заявление по образец, придружено от необходимите документи. Одобрението включва преглед на подадените документи: диплома за лекар; диплома за медицинска специалност; свидетелство за преминат основен курс по авиационна медицина с успешно положен изпит; декларация, че кандидатът не подлежи на дисциплинарно производство или разследване от медицински регулаторен орган; декларация, че кандидатът има познания за изискванията на приложимата уредба на ЕС; декларация, че кандидатът ще издава медицински сертификати и медицински доклади съгласно приложимата уредба. Задължително се извършва проверка на място, за да се установи, че упълномощеният преглеждащ лекар (AME) разполага с медицинска техника и оборудване, помещения, процедури и документи за извършване на авиомедицинска оценка и оценка на авиационен персонал, процедури и условия за опазване на лекарската тайна и спазване на медицинска конфиденциалност. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ , съгласно чл. 32 от Наредба № 39 от 23.04.2015 г., издава сертификат за одобрение на упълномощен преглеждащ лекар (AME) за срок до 3 години. При подновяване на сертификата упълномощеният преглеждащ лекар (AME) подава заявление по образец с всички необходими документи към него. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ проверява документите за съответствие, прави проверка на място за необходимото оборудване, помещения, процедури и др. и подновява или удължава действието на сертификата.

Съгласно чл. 24 и чл. 51 на Регламент (ЕС) № 2018/1139 и чл. 31 от Наредба № 39 от 23.04.2015 г., ГД ГВА одобрява авиомедицински център (АеМС) да извършва авиомедицинско освидетелстване и оценка на авиационен персонал – клас 1, 2, 3, LAPL и кабинен екипаж (С/С). Кандидатът за АеМС подава заявление по образец. Одобрението включва одит на организацията, включително интервю с персонала и инспекция на съоръженията и апаратурата. Одитът завършва със заключителна среща и писмен доклад. В случай на одобрение ГД ГВА издава сертификат EASA форма 146 за неопределен срок, като се уточняват правата на АеМС в допълнението към сертификата. Всяка промяна в АеМС, засягаща: обхвата на сертификата или условията за одобрение или който и да е от елементите на системата за управление на организацията, за което се подава заявление, изисква предварително одобрение от ГД ГВА. След получаване на заявление за промяна, изискваща одобрение, ГД ГВА проверява съответствието на АеМС с приложимите изисквания. Когато са налице доказателства, че организацията е в съответствие с приложимите изисквания, компетентният орган одобрява промяната.

Разглеждането на декларация на специалисти по трудова медицина (ОНМР) е отделна административна услуга.

Съгласно изискванията на MED.D.010(b) и MED.D.015(c) на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/27 MED.D.040 от Регламент (ЕС) № 1178/2011, ГД ГВА издава одобрение на ОНМР - лекар специалист по трудова медицина, с права да освидетелства само кабинен екипаж (С/С). Кандидатът подава заявление, придружено с документи, потвърждаващи професионалната квалификация, знания по авиационна медицина, касаещи работната среда на кабинен състав, съгласно приложимата уредба на ЕС. Одобрението включва преглед на подадените документи: лиценз за лекарска практика и квалификация по трудова медицина в съответствие с националното законодателство и доказателства за придобити знания по авиационна медицина, свързани с работната среда на кабинния екипаж. Задължително се извършва проверка на място, след което се издава сертификат за одобрение на ОНМР.

Курсовете по авиационна медицина се извършват от сертифицирани организации, за която дейност се събира такса.

Съгласно MED.D.010(b) и MED.D.015(c) на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/27 и чл. 24 и чл. 51 на Регламент (ЕС) № 2018/1139 ГД ГВА одобрява програмата за обучение по авиационна медицина на организация, провеждаща обучението. За целта организацията подава заявление за издаване на сертификат за обучение по авиационна медицина. Одобрението включва преглед на съдържанието на програмата и доказателствата, че лицата, които отговарят за обучението по авиационна медицина, имат адекватни знания и опит, съгласно изискванията, посочени в регламентите. Задължително се извършва проверка на място, след което се издава сертификат за одобрение на организация за обучение по авиационна медицина.

1.8. С § 31, т. 8 се предлага създаване на т. 28 в чл. 120, ал. 4, с която се въвежда събирането на такса от ГД ГВА за извършване на административна услуга при провеждането на теоретични изпити. Съгласно FCL.025(a) и ARA.FCL.300(a) от

Регламент (ЕС) № 1178/2011 преди да бъдат издадени, потвърдени, признати и/или преобразувани свидетелства за летателна правоспособност, кандидатът трябва да издържи пълния набор от изпити за теоретични познания за конкретно свидетелство или квалификация. Заявителят кандидатства пред ГД ГВА преди всяка сесия, като заявлението се разглежда и проверява за съответствие с нормативните изисквания. Съгласно FCL.025 от цитирания регламент кандидат, започнал теоретични изпити, има право да се явява в рамките на 18 месеца, най-много 6 сесии и най-много на 4 опита по предмет. При успешно положени теоретични изпити, ГД ГВА издава свидетелство.

1.9. С § 31, т. 8 се предлага създаване на т. 29 в чл. 120, ал. 4, с която се въвежда такса за административно обслужване при извършване на проверка за съответствие като отделен вид административна услуга.

Разпоредбата на чл. 16б, ал. 1 от ЗГВ, в съответствие с разпоредбите на ARA.GEN.300, ARA.FCL.205, ARA.MED.245 от Регламент (ЕС) № 1178/2011 и ARO.GEN.300 от Регламент (ЕС) № 965/2012, предвижда ГД ГВА да осъществява проверка за съответствие на авиационните оператори, организациите за обучение, авиационния персонал и проверяващите, авиационните учебни центрове, лицата по чл.119е от ЗГВ, упълномощените преглеждащи лекари и авиомедицинските центрове. Проверката за съответствие се осъществява за определен период в зависимост от оценка на риска, като се определя за всяка организация.

1.10. С § 31, т. 8 се създава т. 30 в чл. 120, ал. 4:

Съгласно чл. 1, т. 6 и чл. 2, т. 10 от Наредба № 39 от 23.04.2015 г. и в съответствие с ORA.ATO.335 от Регламент (ЕС) № 1178/2011 ГД ГВА одобрява всеки тренажор или симулатор, който ще бъде използван за обучение. Издаването и удължаването на одобрение за ползване на тренажор или симулатор е отделен вид услуга и ГД ГВА следва да събира отделна такса за предоставянето ѝ.

Съгласно изискванията на чл. 13 от Наредба № 39 от 23.04.2015 г. физическо лице или юридическо лице подава заявление до ГД ГВА за одобрение за ползване на синтетично средство за обучение, придружено със сертификата на синтетичното средство за обучение и спецификацията към него. Заявлението и приложените документи се разглежда и оценяват за съответствие с нормативните изисквания, като в процеса на прегледа на документите може да се наложи инспекция на синтетичното средство (тренажор).

1.11. С § 31, т. 8 се предлага създаване на т. 31 в чл. 120, ал. 4, с която се въвежда събирането на такса за административно обслужване и извършване на процедури при издаване на одобрения на пълноправен контролор (регулиран агент), познат изпращач, пълноправен доставчик на стоки за полета, както и определяне на въздушен превозвач като въздушен превозвач на товари или поща, осъществяващ превоз от летище в трета държава до територията на Европейския съюз.

В изпълнение на т. 6.3.1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 ГД ГВА извършва одобрение на пълноправен контролор (регулиран агент). Одобрението включва преглед на задължителен набор документи като програма за сигурност на

регулаторния агент и декларация за поемане на ангажименти. Задължително се извършва проверка на място в обекта на регулаторния агент. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ издава уникален буквено-цифров идентификатор в стандартен формат и включва данните на регулаторния агент в базата данни на Европейския съюз относно сигурността на веригата на доставки. С полученото одобрение и включването му в единна база данни ГД ГВА гарантира, че съответният регулиран агент извършва проверка, контрол и защита на товари и поща в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) № 300/2008 и Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998. Одобрението дава права за опериране на територията на всички държави членки на Европейски съюз. По този начин регулаторният агент получава възможност за по-бързо обслужване на потока на товари и поща, което е свързано с опростяване на процедури по веригата на доставка и като резултат подобър бизнес ефект.

В изпълнение на т. 6.4.1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 ГД ГВА извършва одобрение на познат изпращач на товари и поща. Одобрението включва преглед на програма за сигурност и проверка на място на посочения обект. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ издава уникален буквено-цифров идентификатор в стандартен формат и включва данните на агента в базата данни на Европейския съюз относно сигурността на веригата на доставки. С полученото одобрение и включването му в единна база данни ГД ГВА гарантира, че съответният познат изпращач извършва контрол и защита на товари и поща в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) № 300/2008 и Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998. Одобрението дава права за опериране на територията на всички държави членки на Европейски съюз. По този начин познатият изпращач получава възможност за по-бързо обслужване на потока на товари и поща, което е свързано с опростяване на процедури по веригата на доставка и като резултат подобър бизнес ефект.

В изпълнение на т. 6.8.1.1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 ГД ГВА извършва одобрение на всеки въздушен превозвач, който ще превозва товари или поща от летище в трета държава. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ преглежда набор от задължителни документи, включващи доклад за валидиране, декларация за поемане на ангажименти, декларация на валидатора, както и доклад от валидиране на съответния регулиран агент от трета държава, с който ще работи въздушният превозвач. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ издава на превозвача уникален буквено-цифров идентификатор и го вписва в базата данни на Европейския съюз. Одобрението дава права на въздушния превозвач за превоз, включително трансфер, транзит или разтоварване на товари и поща на всички летища, разположени на територията на Европейски съюз. Постига се опростяване на процедурата за въздушния превозвач, съответно скорост на обслужване и разширяване на бизнес възможности.

В изпълнение на т. 8.1.3 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 ГД ГВА извършва одобрение на пълноправни доставчици на стоки за полета. Извършва се преглед на документи и проверка на място. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ издава уникален буквено-цифров

идентификатор и извършва включване на данните на пълноправния доставчик в базата данни на Европейския съюз относно сигурността на веригата на доставки. С полученото одобрение и включването му в единната база данни ГД ГВА гарантира, че пълноправният доставчик на стоки за полета извършва проверка, контрол и защита на доставките в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) № 300/2008 и Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998. Одобрението дава права за зареждане на бордни запаси на всички въздушни превозвачи, опериращи съгласно правилата, заложи в регламентите на Европейския съюз. Посредством сигурната верига на доставки за борда се опростяват процедурите, скъсява се времето за обслужване на авиокомпанията, което води до по-висока ефективност и ефикасност за въздушните превози и съответно положителен бизнес ефект за доставчиците, които получават възможност за обслужване на повече полети за по-малко време.

1.12 С § 31, т. 8 се предлага създаване на т. 32 в чл. 120, ал. 4, с която се въвежда събиране на такса за административно обслужване за осъществяване на дейностите при даване на одобрение на програми за сигурност по заявление на оператори и лица, задължени да разработват, прилагат и поддържат програма за сигурност.

В изпълнение на чл. 12 и 14 от Регламент (ЕО) № 300/2008 ГД ГВА изисква всеки оператор на летище, въздушен превозвач и всяко образувание да разработва, прилага и поддържа програма за сигурност, която се представя пред компетентния орган. Програмите се преглеждат и утвърждават от ГД ГВА, така както е посочено в чл. 16л, ал. 2, чл. 16л, ал. 6, чл. 16м, ал. 2 и чл. 16р от ЗГВ. По този начин ГД ГВА гарантира на национално, регионално и международно ниво, че стандартите за сигурност са имплементирани и се прилагат от оператори и субекти, за които ГД ГВА отговаря като компетентен орган по сигурността в гражданското въздухоплаване в Република България.

2. С § 32 се предлага създаване на ал. 3 в чл. 122, като се предвижда размерът на таксите, установен с влязлото в сила решение по чл. 122к, и включен в наредбата по ал. 1, да бъде в сила от деня, начален за периода, за който се отнася, независимо от датата на влизане в сила на решението. Това предложение е свързано с възникналата съдебна практика по повод датата на влизане в сила на размера на летищните такси, когато обнародването им в наредбата по чл. 122, ал. 2 от ЗГВ, включително и в случаите на продължителни съдебни производства по обжалване на решенията за определянето им, стане факт, нередко в година, последваща относимия период. Съобразени са изискванията на чл. 14 и 15 от Закона за нормативните актове, като са взети предвид и съображения от залегналия в общностното право принцип за правна сигурност – Решение от 25.01.1979 г. по дело 98/79 A. *Racke v. Hauptzollamt Mainz*.

В трайната съдебна практика на Съда на Европейския съюз се възприема разбирането, че е допустимо придаването на обратна сила на нормативен акт, при определени предпоставки:

- когато целта, която трябва да бъде постигната, изисква това,
- и, кумулативно с това, когато оправданите правни очаквания на засегнатите лица са надлежно съобразени.

Според изследваната практика на Съда на Европейския съюз при преценката на това дали с прилагането на дадена норма е налице нарушаване на принципа на правната сигурност се поставя условието за надлежно съобразяване на оправданите правни очаквания на засегнатите лица. В съдебната практика на Съда на Европейския съюз обаче са обсъдени и установени случаите, когато не са налице твърдяни оправдани правни очаквания на лицата. Така в Решение на Съда (трети състав) от 10 септември 2009 година, по дело C-201/08 Plantanol GmbH & Co. KG, изрично се посочва, че „от постоянната практика на Съда следва, че възможност да се позове на принципа на защита на оправданите правни очаквания съществува за всеки икономически оператор, у който национален орган е породил основателни надежди. Когато обаче предпазлив и съобразителен икономически оператор е в състояние да предвиди приемането на общностна мярка от естество да засегне неговите интереси, той не може да се позове на принципа за защита на оправданите правни очаквания, когато тази мярка бъде приета. Още повече, икономическите оператори нямат основание да имат оправдани правни очаквания за запазването на едно съществуващо положение, което може да бъде променяно от националните органи в рамките на тяхното право на преценка (в този смисъл вж. по-специално Решение от 15 юли 2004 г. по дело Di Lenardo и Dilexport, C-37/02 и C-38/02, Recueil, стр I-6911, точка 70 и цитираната съдебна практика, както и Решение от 7 септември 2006 г. по дело Испания/Съвет, C-310/04, Recueil, стр. I-7285, точка 81)“. В този смисъл са и Решение на Съда от 5 май 1981. - Firma Anton Dürbeck v Hauptzollamt Frankfurt am Main-Flughafen. - Case 112/80., Решение на съда от 16 май 1979. - Ditta Angelo Tomadini Snc v Amministrazione delle finanze dello Stato - Case 84/78., Решение на Съда от 11 март 1987. - Van den Bergh en Jurgens BV et Van Dijk Food Products (Lopik) BV v Commission of the European Communities - Case 265/85, Решение на Съда от 15 април 1997. - The Irish Farmers Association and others v Minister for Agriculture, Food and Forestry, Ireland and Attorney General. - Case C-22/94. Решение на Съда от 14 октомври 1999. - Atlanta AG and others v Commission of the European Communities and Council of the European Union. - Appeal - Case C-104/97 P., Решение на съда Case C-376/02 Stichting "Goed Wonen" vs Staatssecretaris van Financiën, Решение на Съда от 10 февруари 1982. - Criminal proceedings against Daniël Bout and BV I. Bout en Zonen. - Case 21/81, Решение на Съда от 15 юли 1993. - GruSa Fleisch GmbH & Co. KG v Hauptzollamt Hamburg-Jonas. - Case C-34/92. Следователно, в конкретния случай, за да се приеме, че с въвеждането на предлаганата разпоредба в чл.122 ще се наруши принципа на правната сигурност по отношение на заварените правоотношения, свързани със задължението за плащане на летищни такси, ще се пренебрегне факта, че тяхното основание, размер и срок за прилагане са вече известни на летищните оператори с публикуването на страницата на летище София на решенията на изпълнителния му директор на основание чл. 122к от ЗГВ. Те са изрично уведомени за предстоящите размери на летищните такси за следващия период, постигнати след състоял се процес на преговори, на основание чл. 122е от ЗГВ.

По отношение „целта, която трябва да бъде постигната“ се съобразява Решение № 5 от 11.05.2017 г. на КС по к. д. № 12/2016 г., докладчик съдията Мариана Карагьозова-Финкова. Съгласно него „когато със законодателната промяна се преследва легитимна цел, за постигането на която са предвидени разумно обосновани средства, преценката за правилността на такова решение е изцяло на

законодателя.“ Следователно признаването на обратно действие на дадена правна норма е допустимо. Също така „не е изключен ретроактивен ефект на закона в гражданскоправните отношения и той може да бъде обоснован с публичен интерес, особено ако става дума за правни норми, приети в процес на трансформиране на ценностния фундамент на обществото. Докато ретроактивност *stricto sensu* е допустима само по изключение, несъщинска ретроактивност е по правило възможна, когато законодателните цели не могат да бъдат надхвърлени от интереса на индивида в продължаващото действие на предишния закон. Незабавното прилагане на закона е съвместимо с принципа на закрила на правната сигурност, когато е подходящо и необходимо, за да бъде постигната преследваната от закона цел, и се остане в границите на разумно приемливото при цялостно балансиране на "излъганото доверие" и значимостта и спешността на основанията за законодателните промени“.

С предлаганата разпоредба се постига безспорност в урежданите обществени отношения между летищен оператор и ползвателите на летището. В случая става дума за приложимост на разпоредба за предходни състояли се правоотношения, възникнали на основание индивидуален административен акт. Обстоятелството, че същият все още не е бил обнародван по законоустановения ред, не отменя задължението на задължените лица да заплащат предоставените им междуременно летищни услуги.

3. С § 34 от законопроекта в чл. 141а, ал. 2 се предлага промяна на наименованието на приложимия регламент с оглед приетия нов Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/317 на Комисията от 11 февруари 2019 година за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 390/2013 и (ЕС) № 391/2013.

IV. Четвърта група изменения са свързани със защита на правата на пътниците:

1. С § 33 от законопроекта се предлага изменение на чл. 135:

1.1. По ал. 1 – с приемане на срок за предявяване на иск срещу превозвачите, който да е един и същ както за вътрешните, така и за международните полети, ще се избегне дискриминиране на пътниците по отношение упражняване на техните права пред въздушните превозвачи. Превозните документи (билет, багажен етикет, електронен билет) са необходими за удостоверяване статута на лицата, че са били пътници на даден полет и съответно да предявят правата си като такива. При загубата им доказването е затруднено. При разглеждане на жалбите от специализираният орган, при срокове по-дълги от една година, се стига до невъзможност за удостоверяване на обстоятелства при изпълнението на даден полет, което от своя страна може да доведе до неефективно упражняване на контролните действия на органа по гражданско въздухоплаване. Пример за това са различните срокове за съхранение на полетната информация (PNR, PNL и др.).

1.2. По ал. 2 – установено е от практиката на ГД ГВА, че при обработване на жалби по Регламент (ЕО) № 261/2004 са установени недобросъвестни практики по отношение

на пълномощните, предоставяни от агенциите за предявяване на искове. Европейската комисия в своето "Известие относно действащото законодателство на ЕС в областта на защитата на потребителите, маркетинга и защитата на данните, приложимо спрямо дейността на агенциите за предявяване на искове във връзка с Регламент (ЕО) № 261/2004 относно правата на пътниците, използващи въздушен транспорт" е посочила минимума на изискванията към агенциите за предявяване на искове. Едното от тях – по т.2 е, че същите трябва да предоставят подписано пълномощно заедно с копие от лична карта или паспорт (за сверяване на подписа). Държавите членки упражняват надзор над дейността на засегнатите страни, в това число агенциите за предявяване на искове, за да проверяват дали тази дейност се извършва в съответствие с приложимите правила от правото на ЕС относно защитата на потребителите, маркетинга и защитата на данните. В някои от европейските държави, прилагащи Регламент (ЕО) № 261/2004, като Латвия, Италия и Франция, има въведени в националното законодателство норми, гарантиращи защита на пътниците от недобросъвестни практики на агенциите за предявяване на искове, като напр. изискване за нотариална заверка на пълномощното и предоставяне на нотариално заверено удостоверение от пътника, че е получил изплатеното на пълномощника му обезщетение. Без изпълнение на тези документи, жалбите на пътници, представлявани от трети страни, се отхвърлят като недопустими от органите. С цел гарантиране правото на исковете за обезщетение, произтичащи от разпоредбите на чл. 4, чл. 5, чл. 6 и чл. 11 от Регламент (ЕО) № 261/2004 и предотвратяване на недобросъвестни практики и недопустими действия от страна на агенциите за предявяване на искове се предлага въвеждане на мярката в ал. 2 на чл. 135 от ЗГВ.

1.3. По ал. 3 - с предложената нова ал. 3 се предвижда, че правото на предявяване на претенцията за получаване на обезщетение от пълномощниците на лица с права по Регламент (ЕО) № 261/2004 се доказва с оригинал на пълномощно с нотариална заверка на подписите. По този начин се гарантират правата на пътниците и се преодоляват възможностите за злоупотреби при изплащане на обезщетенията на пътниците.

2. С § 35, т. 3 от законопроекта се предлага изменение на чл. 143, ал. 6, т. 10, като се предвижда имуществена санкция за въздушен превозвач, който не отговаря на жалбите на пътниците „в срок до два месеца“.

Съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 превозвачите са длъжни да предприемат съответни действия при настъпване на хипотезите, посочени в чл. 4, 5 и 6 от регламента. При неизпълнение на задълженията на превозвачите, описани в чл. 7-14, пътниците имат право да подават жалби пред въздушните превозвачи или пред компетентния орган, в случая ГД ГВА. В Тълкувателните насоки по Регламент (ЕО) № 261/2004, приети през 2016 г., препоръчителният срок е два месеца. По-конкретно е посочено, че „Комисията препоръчва въздушният превозвач да предостави отговор в срок от два месеца и да не се налагат ограничения по отношение на използването на един от официалните езици на ЕС“, поради изложеното предлагаме срокът да бъде променен от 6-седмичен на 2-месечен.

В Заключителната разпоредба от законопроекта с § 39 се предлага разпоредбите, свързани с отпадането на термина „летателна площадка“, въвеждането на нова класификация на гражданските летища в чл. 43, ал. 2 от закона и понятията, свързани с тях в Допълнителните разпоредби, изменението на чл. 43, ал. 4, свързано с отпадане на определянето от Министерския съвет на гражданските летища, които обслужват международни превози, както и отпадане на удостоверяването на експлоатационна годност на ССНО, да влязат в сила 12 месеца след обнародването им. С отложеното влизане в сила на посочените разпоредби се цели да бъде изготвена необходимата подзаконова уредба за прилагането на предложените изменения и допълнения.

Лице за контакти:

Дима Кисьова началник отдел „Правно осигуряване“ Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ тел. 02 9371041, ел. поща: dkisiova@caa.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:**

[Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване - вер. 1.0 | 18.06.2020](#)

[Мотиви към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване - вер. 1.0 | 18.06.2020](#)

[Частична предварителна оценка на въздействието към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване - вер. 1.0 | 18.06.2020](#)

[Становище на дирекция МА относно частичната предварителна оценка на въздействието към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за](#)

---

### Консултационен документ:

---

### Справка становища:

---

## Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

**Автор:** Лора Борисова (15.07.2020 13:55)

#### Предложение

Във връзка с изменението на чл.8 ал.1 на ЗГВ, а именно:

(1) (Изм. - ДВ, бр. 34 от 2001 г., в сила от 06.04.2001 г., изм. - ДВ, бр. 88 от 2005 г.; изм., бр. 60 от 2020 г., в сила от 07.07.2020 г.) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията провежда държавната политика в областта на гражданското въздухоплаване. следва ли да се промени Чл. 16а. (Нов - ДВ, бр. 85 от 1998 г., в сила от 01.01.1999 г.; изм., бр. 34 от 2001 г., в сила от 06.04.2001 г.; доп., бр. 52 от 2004 г., изм., бр. 88 от 2005 г., бр. 10 от 2007 г. в сила от 30.01.2007 г.; изм., бр. 63 от 2010 г.; изм., бр. 81 от 2011 г.; изм., бр. 96 от 2017 г., в сила от 03.01.2018 г.) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията ръководи и контролира гражданското въздухоплаване, като: .....и особено т.2. организира и координира използването на въздушното пространство за нуждите на гражданското въздухоплаване;.....и т.б. определя норми, правила и процедури в областта на гражданското въздухоплаване, включително условията и реда за превоз на опасни товари; .... След като министъра на транспорта вече провежда само държавната политика, не следва ли да се вменят тези правомощия по т.2 и т.б на ГД ГВА, като компетентен орган по Регл.1139/2018.

## История

**Начало на обществената консултация - 18.06.2020**

**Приключване на консултацията - 20.07.2020**

**Справка за получените предложения - 15.04.2021**

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)

## Окончателен акт на Министерския съвет

---