



Проект на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 09.02.2023 г. - 13.03.2023 г. Неактивна

Номер на консултация: #7359-K

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

Промените, предлагани с проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, както и мотивите за направените предложения, са следните:

1. С § 1 от проекта се предлага да бъде допълнена разпоредбата на чл. 17, регламентираща субектите, които могат да получат свидетелство за авиационен оператор (CAO), като към тях да се добави и операторът по чл. 64б от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ).

Към настоящия момент наредбата предвижда кандидат за издаване на свидетелство за авиационен оператор да бъде търговец, регистриран по Търговския закон или по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство. Регламент (ЕС) № 965 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, както и другото съответно приложимо право на Европейския съюз в тази област, не поставят изискване лицето, което кандидатства за свидетелство за авиационен оператор, да е търговец. Целта на проекта е да се отстрани това ограничение и да се постигне съответствие с Регламент (ЕС) № 965 на Комисията от 5 октомври 2012 година. С предвидената промяна се дава възможност на всеки субект, който извършва икономическа дейност, независимо от неговата правно-организационна форма, да може да кандидатства за издаване на свидетелство за авиационен

оператор.

С предлаганата промяна в Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори ще се създаде възможност и юридическото лице по смисъла на чл. 64б от ЗГВ, което понастоящем е въздушен превозвач – държавен авиационен оператор, второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията, да може да бъде кандидат за издаване на свидетелство за авиационен оператор. След получаване на свидетелство за авиационен оператор, държавният авиационен оператор, извършващ понастоящем само полети със специално предназначение, ще може да бъде натоварен да извършва по-широк обхват от полети, включително и полети за спешна медицинска помощ по въздух.

2. Във връзка с горното предложение, с § 2 от проекта в чл. 19 се предвижда създаване на нова ал. 4, с която отпада изискването –кандидатът за издаване на свидетелство за авиационен оператор, който е авиационен оператор по чл. 64б от ЗГВ, да представя документи, които не са относими за него с оглед правно-организационната му форма.

Предложеният проект на Наредба за допълнение на Наредба № 37 за авиационните оператори няма да окаже пряко/или косвено въздействие върху държавния бюджет.

На основание чл. 26, ал. 2-4 от Закона за нормативните актове проектът на наредба заедно с мотивите за изготвянето на проекта на наредба, е публикуван за обществено обсъждане на страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации на Министерския съвет.

На заинтересованите лица е предоставена възможност да се запознаят с проекта на нормативен акт и с мотивите към него и да представят писмени предложения или становища в 30-дневен срок от публикуването им.

Лице за контакт: Ралица Кьосева Гл. юрисконсулт в отдел „Правно осигуряване“ ГД „Главна въздухоплавателна администрация“ Тел.: 02/ 937 10 72 E-mail: rkyoseva@caa.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

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

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

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

Документи

Пакет основни документи:

[Проект на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори - вер. 1.0 | 09.02.2023](#)

[Мотиви към Проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори - вер. 1.0 | 09.02.2023](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 24.03.2023](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Petar Nikolov (20.02.2023 12:57)

Становище по проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за АО

Европейската Агенция за Авиационна Безопасност (EASA) в подраздела на своя интернет портал за въпроси и отговори публикува дефиницията за „Търговска операция“ и „Търговски въздушен транспорт“

FAQs Definitions Air Operations Regulations:

Reference: Regulation (EC) No 216/2008, Regulation (EU) No 965/2012

The term 'commercial operation' is now defined in Article 2 of Regulation (EU) No 965/2012 as follows (previously in Reg. (EC) No 216/2008):

“‘Commercial operation’ means any operation of an aircraft, in return for remuneration or other valuable consideration, which is available to the public or, when not made available to the public, which is performed under a contract between an operator and a customer, where the latter has no control over the operator.”

The term ‘commercial air transport (CAT) operation’ is defined in Article 3 of Regulation (EU) 2018/1139 as follows:

“‘Commercial air transport’ means an aircraft operation to transport passengers, cargo or mail for remuneration or other valuable consideration.”

The two definitions make it clear that ‘commercial operations’ include ‘CAT operations’. Specialised operations (SPO) are another type of commercial operations. They are also defined in Article 2 of Reg. (EU) No 965/2012.

Терминът „**търговска операция**“ сега е дефиниран в член 2 от Регламент (ЕС) № 965/2012:

„**Търговска операция**“ означава всяка операция на въздухоплавателно средство, срещу възнаграждение или друго ценно възнаграждение, която е достъпна за обществеността или, когато не е достъпна за обществеността, която се извършва по договор между оператор и клиент, където последният няма контрол над оператора.“

Терминът „**операция на търговски въздушен транспорт (CAT)**“ е определен в член 3 от Регламент (ЕС) 2018/1139, както следва:

„**Търговски въздушен транспорт**“ означава операция на въздухоплавателно средство за превоз на пътници, товари или поща срещу възнаграждение или друго ценно възнаграждение.“

Двете определения изясняват, че „търговските операции“ включват „CAT операции“. Специализираните операции (SPO) са друг вид търговски операции. Те са определени и в член 2 от Рег. (ЕС) № 965/2012.

С предлаганата промяна в Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори видно съществува противоречие от една страна с Регламент ЕС 965/2012 и от друга страна със ЗГВ (чл. 64).

1. Търговските операции или търговската дейност е предмет на юридическите лица попадащи в обхвата на частното право, към които се отнасят и търговските дружества.
2. Правно-организационни форми, които могат да извършват търговска и икономическа дейност са определени в част Втора на търговския закон.
3. ГД ГВА прави опит да даде възможност **не на всеки субект**, а само на един, който съгласно действащото законодателство не отговаря на изискванията на чл. 17 от Наредба 37.

Считам, че така предложения проект на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, дискриминационен, нарушава конкуренцията в общността, като дава възможност и привилегии

основно на един субект.

С така изразеното становище предлагам проекта да не се подлага на приемане.

Автор: Георги Гвоздейков (14.02.2023 19:56)

Част - 3 Становище по проекта за допълнение на Наредба 37 за Авиационните оператори

5. Пародоксалното в така предложените мотиви за изготвяне на проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, е че както дават възможност на **ВСЕКИ** субект, изведнъж се появява само **ЕДИН** субект - юридическото лице по смисъла на чл. 64б от ЗГВ, което понастоящем **НЕ Е** въздушен превозвач (не отговаря на изискванията на чл. 64а ал.1 и ал.3) – държавен авиационен оператор, второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията, както и не отговаря на изискванията на чл. 64 от Закона за гражданското въздухоплаване и Приложение III (Част ORO), Приложение IV (Част CAT), Приложение V (Част SPA) и Подчаст Й на Регламент ЕС 965/2012.

6. Твърдението, че посредством измененията в наредбата се отстраняват ограниченията за всички субекти е категорично невярно предвид изчерпателното посочване на един единствен субект с наименование Държавен авиационен оператор (разпоредба ... от проекта на Наредбата), което автоматично елиминира възможността други субекти да се възползват от правото на нормата, което е явно дискриминационно правило, ограничаващо умишлено свободната конкуренция и достъп до еднакви възможности. Всичко това е в пряко нарушение на принципите на Общността и на равнопоставеността на икономическите субекти.

Всичко изброено по-горе навежда на мисълта, че с неиздържани юридически похвати, държаваната администрация се опитва да прекрои националното законодателството, така щото да облече правните норми в подходящ и съответстващ вид за ДАО, независимо, че нарушават еввропейското и българското законодателство.

Този похват неминуемо буди тревога не само заради насилствения начин, по които се прекрояват правните норми, за да се даде преференциална възможност на един единствен субект, а и поради факта, че всички тези действия водят и до съществени нарушения на общите принципи на уредбата в авиационния транспорт за прости и пропорционални, равнопоставени и недискриминационни правила за участие на всички търговски субекти в нарушение на европейската законодателна рамка, което води до изкривяване на свободните стопански отношения и до компроментиране на принципите за надзор и контрол.

Предвид всичко изложено по-горе се надявам ГД ГВА, като инициатор на това поднормативно изменение да преосмисли подхода си, за да не нарушава стандартите на безопасност в гражданското въздухоплаване и да не подлага за

приемане Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори.

Автор: Георги Гвоздейков (14.02.2023 19:52)

Част - 2 Становище по проекта за допълнение на Наредба 37 за Авиационните оператори

Приложение III и Приложение V, Подчаст Й на Регламент ЕС 965/2012 - операции на търговския въздушен транспорт (ТВТ) с Вертолетите могат да се извършват за целите на HEMS само, ако операторът е получил одобрение от компетентния орган. За да получи такова одобрение от компетентния орган, операторът трябва да:

1) участва в търговския въздушен транспорт (ТВТ) и да притежава свидетелство за авиационен оператор (CAO) за ТВТ съгласно приложение III (част ORO);

2) докаже пред компетентния орган съответствие с изискванията на настоящата подчаст;

1. В Член 2, т.1 на Регламент ЕС 965/2012 точно и ясно е дефинирано определението Търговски въздушен транспорт (ТВТ):

„Операция на търговския въздушен транспорт (ТВТ)“ означава полет на въздухоплавателното средство за превоз на пътници, товари или поща срещу заплащане или друго възнаграждение.

Въз основа на горното може да се направи обосновано заключение, че поднормативния акт има правна нищожност, доклото изцяло противоречи на Регламента на ЕС и законодателството на България., т.е. предложеният акт няма юридическа сила и може да бъде оспорван.

III. Относно Мотиви за изготвяне на проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори:

1. Редно е да се отбележи, че заложените изисквания в Регламент ЕС 965/2012 не са ОГРАНИЧЕНИЯ, както твърдите в мотивите си, а са КРИТЕРИИ, които следва да бъдат изпълнени от всеки кандидат за получаване на сертификат за авиационен оператор (CAO). Европейската комисия съвсем релевантно е заложила този критерий за авиационните оператори, защото по презумция извършват търговска дейност срещу заплащане или друго възнаграждение: („Операция на търговския въздушен транспорт (ТВТ)“ означава полет на въздухоплавателното средство за

*превоз на пътници, товари или поща срещу заплащане или друго
възнаграждение)*

2. В Приложение III, Подчаст CAO, Сертифициране на авиационен оператор,
ORO.AOC.100 Кандидатстване за авиационен оператор:

„б) Операторът предоставя на компетентния орган следната информация:

1. Официално наименование и **ТЪРГОВСКО НАИМЕНОВАНИЕ**, адрес и адрес за
кореспонденция със заявителя“

Търговско наименование е: Официалното наименование на фирмата,
извършваща търговска дейност съгласно законодателството на държавата
членка.

3. Българското законодателство урежда следните правно-организационни форми за
извършване на търговска и икономическа дейност:

Събирателно дружество (СД)

Командитно дружество (КД)

Дружество с ограничена отговорност (ООД)

Акционерно дружество (АД)

Командитно дружество с акции (КДА)

Дружество по ЗЗД (ДЗЗД)

Кооперация

Едноличен търговец (ЕТ)

4. Недоумение буди какво точно се цели с цитирам: *С предвидената промяна се дава възможност на всеки субект, който извършва икономическа дейност, независимо от неговата правно-организационна форма, да може да кандидатства за издаване на свидетелство за авиационен оператор.* Видно от българското законодателство и Регламент ЕС 965/2012 е дадена прекрасна възможност на всеки субект който извършва търговска и икономическа дейност, независимо от правно-организационна форма (посочена по-горе в т. 3), да кандидатства за издаване на свидетелство за авиационен оператор.

Автор: Георги Гвоздейков (14.02.2023 19:48)

Част - 1 Становище по проекта за допълнение на Наредба 37 за Авиационните оператори

Във връзка с Мотиви към проект на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, изразявам следното становище по изложените мотиви, които обосновават това действие на държавата, с което продължава да се препятства стартиране на услугата по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ съгласно изискванията на Регламент ЕС 965/2012:

I. Относно задълженията и функциите на националния компетентен орган Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, бих искал да напомня че:

1. В Глава IV, точка 3 от РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/1139 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И

НА СЪВЕТА от 4 юли 2018 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз, точно и ясно е дефинирано следното:

„Държавите членки гарантират, че техните национални компетентни органи са независими при вземането на технически решения относно сертифициране, надзор и прилагане и изпълняват своите функции безпристрастно и прозрачно, както и че са организирани, с пълен щат и управлявани по съответния начин. Държавите членки също така осигуряват на националните компетентни органи необходимите ресурси и капацитет за ефективно и навременно изпълнение на задачите, възложени им съгласно настоящия регламент“.

2. В случая националния компетентен орган е Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, която е второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията. В чл. 16б (1), т.1 от Закона за гражданското въздухоплаване са определени ясно задълженията и функциите на ГД ГВА, а именно:

„Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" изпълнява регулаторни и контролни функции на държавата за осигуряване на безопасността и сигурността на въздухоплаването, като изпълнява функциите на гражданска въздухоплавателна администрация в съответствие с международните договори в областта на гражданското въздухоплаване, по които Република България е страна;“

3. Видно ГД ГВА, като национален компетентен в гражданското въздухоплаване, следва да прилага стриктно своите регулаторни и контролни функции, а чрез нормативните си документи и изчерпателни процедури да подпомогне министъра на транспорта и съобщенията, като последователно му разясни, че правилата в гражданското въздухоплаване са създадени, за да се поддържат необходимите стандарти за авиационна безопасност.

В смисъла на горното, ГД ГВА като независим компетентен орган може да направи самостоятелна преценка за сертифициране що се отнася до „техническите спецификации“ на въздухоплавателните средства, но не е

независим орган, който може да изменя правилата на правосубектността на авиационните оператори, докато същите задължително съгласно европейското законодателство трябва да са търговци, и регистрирани като такива по смисъла на националното ни законодателство. ГД ГВА е задължено да спазва международната правна рамка и Закона за гражданското въздухоплаване, Търговския също.

II. Относно създаването и прилагането на нормативните актове в Р. България:

1. В чл. 15, ал. 1 от Закона за нормативните актове е казано ясно, че Нормативният акт трябва да съответства на Конституцията и на другите нормативни актове от по-висока степен. В случай, че нормативен акт противоречи на Регламент на Европейския съюз се прилага регламента, както е разписано в ал. 2 на ЗНА. В ал. 3 от същия закон се дефинира, ако наредба противоречи на нормативен акт от по-висока степен, се прилага по-високия по степен акт.

В конкретния случай с Проекта за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, на пръв поглед се допускат следните противоречия:

Чл. 64 от Закона за гражданското въздухоплаване - Авиационен оператор е лице, регистрирано по Търговския закон или регистрирано като търговец по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, със свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална годност и организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството дейности.

Автор: Yordan Georgiev (14.02.2023 15:08)

Становище по проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37

Становището ми относно промените, предлагани с проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори е следното:

1. Операторът по чл. 64б от ЗГВ е юридическо лице второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията.
2. Дейността му е строго определена в чл. 64 ал. 2 и не може да бъде променята - Полети със специално предназначение.
3. Изискването в чл. 17 от Наредба 37, произтича от императива на чл. 64 ал. 1 - Авиационен оператор е лице, регистрирано по Търговския закон или регистрирано като търговец по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за

Европейското икономическо пространство, със свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална годност и организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството дейности.

4. Регламент (ЕС) № 965 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, поставя изискване:

ПОДЧАСТ CAO

СЕРТИФИЦИРАНЕ НА АВИАЦИОННИЯ ОПЕРАТОР

ORO.AOC.100 Кандидатстване за свидетелство за авиационен оператор

.....

б) Операторът предоставя на компетентния орган следната информация:

1) официално наименование и търговско наименование, адрес и адрес за

кореспонденция със заявителя;

5. Търговско наименование е: Официалното наименование на фирмата, извършваща търговска дейност съгласно законодателството на държавата членка.

6. В Член 2, т.1 на Регламент ЕС 965/2012 е определението за Търговски въздушен транспорт (ТВТ):

„Операция на търговския въздушен транспорт (ТВТ)“ означава полет на въздухоплавателното средство за превоз на пътници, товари или поща срещу заплащане или друго възнаграждение.

7. Българското законодателство урежда следните правно-организационни форми за извършване на търговска и икономическа дейност: Събирателно дружество (СД), Командитно дружество (КД), Дружество с ограничена отговорност (ООД), Акционерно дружество (АД), Командитно дружество с акции (КДА), Дружество по ЗЗД (ДЗЗД), Кооперация, Едноличен търговец (ЕТ)

8. В така представения проект е налице противоречие с българското законодателство (ЗГВ) и несъвместимост с изискванията за издаване на свидетелство за авиационен оператор на Регламент ЕС 965/2012

- В чл. 15, ал. 1 от Закона за нормативните актове е казано чсно, че Нормативният акт трябва да съответства на Конституцията и на другите нормативни актове от по-висока степен. В случай, че нормативен акт противоречи на Регламент на Европейския съюз се прилага регламента, както е разписано в ал. 2 на ЗНА. В ал. 3 от същия закон се дефинира, ако наредба противоречи на нормативен акт от по-висока степен, се прилага по-високия по степен акт.

9. Държавният авиационен оператор не е въздушен превозвач и не отговаря на изискванията на чл. 64а ал. 1, ал. 3

10. Налице е дискриминация в прилагането на правилата и явна намеса на държавата на конкурентния пазар.

С така изложеното становище предлагам проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори да бъде отхвърлен и да НЕ СЕ ДОПУСКА за приемане от министъра на транспорта и съобщенията

Автор: Димитър НЕДЯЛКОВ (14.02.2023 13:49)

2- Становище по проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за АО

При определяне на стопанската дейност може да се поддържа становище, че такава е дейността:

- при която се произвеждат и предоставят стоки, работи или услуги срещу заплащане или друг еквивалент;
- която се извършва с цел получаване на печалба;
- при която обективно приходите могат да покрият разходите.

Българското законодателство урежда следните правно-организационни форми за извършване на търговска и икономическа дейност:

Събирателно дружество (СД)

Командитно дружество (КД)

Дружество с ограничена отговорност (ООД)

Акционерно дружество (АД)

Командитно дружество с акции (КДА)

Дружество по ЗЗД (ДЗЗД)

Кооперация

Едноличен търговец (ЕТ)

Следователно в Наредба 37 няма наложени ограничения, а е в пълно съответствие с изискванията на Регламент ЕС 965/2012 за търговски въздушен транспорт.

Така предложените промени са дискриминационни и противоречат на Закона за нормативните актове, защото:

1. В чл. 15, ал. 1 от Закона за нормативните актове е казано чсно, че Нормативният акт трябва да съответства на Конституцията и на другите нормативни актове от по-висока степен. В случай, че нормативен акт противоречи на Регламент на

Европейския съюз се прилага регламента, както е разписано в ал. 2 на ЗНА. В ал. 3 от същия закон се дефинира, ако наредба противоречи на нормативен акт от по-висока степен, се прилага по-високия по степен акт.

2. Противоречие с чл. 64 (1) от ЗГВ
3. Чл. 64б определя дейността на държавния авиационен оператор – второстепенен разпоредител с бюджет, която не може да бъде разширявана, а именно: Полети със специално предназначение.
4. Противоречие с Член 2, т.1 на Регламент ЕС 965/2012
5. Държавния авиационен оператор не въздушен превозвач, както е описано в мотивите, така щото не отговаря на чл. 64 ал.1 и ал.3.
6. Това е намеса на конкуренцията на свободния пазар от страна на държавата, като налага не еднакви правила за кандидатстване за свидетелство за авиационен оператор.
7. Недопустимо е да се променят правилата за един субект, който категорично не отговаря на тях

Предлагам предложението с проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, да НЕ БЪДЕ ПРИЕТО!

Автор: Димитър НЕДЯЛКОВ (14.02.2023 13:48)

1- Становище по проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за АО

Видно от проекта се предлага да бъде допълнена разпоредбата на чл. 17, регламентираща субектите, които могат да получат свидетелство за авиационен оператор (CAO), като към тях да се добави и операторът по чл. 64б от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ).

Член 17 от Наредба 37 към момента гласи:

Кандидат за издаване на свидетелство за авиационен оператор може да бъде търговец, регистриран по Търговския закон или по законодателството на държава – членка на Европейския съюз, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство.

В преходни и заключителни разпоредби е определено следното:

§ 2. (1) (Доп. – ДВ, бр. 55 от 2019 г.) Наредбата се издава на основание чл. 6, ал. 1, чл. 16а, т. 7 и 16, чл. 30, ал. 2 и 3 и чл. 64, ал. 8 от Закона за гражданското въздухоплаване, като осигурява прилагането на Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 25 октомври 2012 г. 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), и на регламентите за неговото изменение и допълнение.

Следователно чл. 64 (1) на ЗГВ изисква:

Авиационен оператор е лице, регистрирано по Търговския закон или регистрирано като търговец по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, със свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална годност и организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството дейности.

В Член 2, т.1 на Регламент ЕС 965/2012 точно и ясно е дефинирано определението Търговски въздушен транспорт (ТВТ): „Операция на търговския въздушен транспорт (ТВТ)“ означава полет на въздухоплавателното средство за превоз на пътници, товари или поща срещу заплащане или друго възнаграждение.

Обща характеристика на търговците:

Понятието търговец има основно значение за Търговското право. По смисъла на Търговския закон търговец е, не само този, който купува стоки с цел да ги препродаде на други лица, за да реализира печалба, а всяко физическо /ФЛ/ или юридическо /ЮЛ/, което отговаря на изискванията, установени от ТЗ. Търговци са търговски дружества /ТД/, кооперации, банкови, застрахователни дружества и др. Специалното търговско законодателство може да вложи в понятието търговец неговото тясно /икономическо/ значение, а не неговото широко значение.

История

Начало на обществената консултация - 09.02.2023

Приключване на консултацията - 13.03.2023

Справка за получените предложения - 24.03.2023

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