

ЗАКОН

за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване

(обн., ДВ, бр. 94 от 1972 г.; изм. и доп., бр. 30 от 1990 г., бр. 16 от 1997 г., бр. 85 от 1998 г., бр. 12 от 2000 г., бр. 34 и 111 от 2001 г., бр. 52 и 70 от 2004 г., бр. 88 и 102 от 2005 г., бр. 30, 36, 37, 105 и 108 от 2006 г., бр. 10, 41 и 109 от 2007 г., бр. 36, 66 и 67 от 2008 г., бр. 35, 47, 82 и 102 от 2009 г., бр. 63, 73 и 94 от 2010 г. и бр. 41 от 2011 г.)

§ 1. В чл. 6 думите „въздухоплавателни услуги” се заменят с „търговски операции с въздухоплавателно средство”.

§ 2. В чл. 10 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 накрая се добавя „след одобрение от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”.

2. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” разглежда постъпилите заявления по ал. 1 в срок до 10 дни от датата на постъпването им, а в случаите, в които български авиационен оператор предоставя на чуждестранен авиационен оператор въздухоплавателно средство по договор за сух лизинг и не се предвижда отписване на въздухоплавателното средство от регистъра на гражданските въздухоплавателни средства на Република България – в срок до 20 дни”.

3. Алинеи 3-12 се отменят.

4. Алинея 13 се изменя така:

„(13) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията издава наредба за условията и реда за предоставянето на въздухоплавателните средства за ползване на лизинг”.

§ 3. В чл. 12, буква „б” думите „държавния регистър” се заменят с „регистъра на гражданските въздухоплавателни средства”.

§ 4. В чл. 16а, т. 16 след думите „въздухоплавателни средства” се поставя запетая и думите „от трети страни” се заменят с „които не са вписани в гражданския регистър на въздухоплавателните средства”.

§ 5. В чл. 16б се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 се създава т. 3б:

„3б. прилага и развива Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване.”

2. В ал. 4 думите „в 7-дневен срок от” се заменят с „в момента на”.

§ 6. Създава се нов чл. 16д:

„Чл. 16д. (1) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” е националният независим надзорен орган по смисъла на Директива № 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ, L 70/11 от 11 март 2009 г.).

(2) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”:

1. разглежда и се произнася при спор между летищния оператор и ползвателите на летището по целесъобразността и законосъобразността на основанията за изменение на размера на летищните такси, които е определил летищният оператор на летище с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летищният оператор на летище с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България;

2. разработва и предлага за утвърждаване от Министерския съвет с наредбата по чл. 122, ал. 1 методика за определяне размера на летищните такси по видове; методиката се основава на принципите на разходоориентираност, прозрачност и равнопоставеност на ползвателите на летището по т. 1;

3. публикува и актуализира ежегодно списък на летищата по т. 1.

(3) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” изготвя годишен доклад за дейността си като независим надзорен орган и го публикува на страницата си в интернет”.

§ 7. Досегашният чл. 16д става чл. 16е и в него в ал. 1 след думите „друг срок” се поставя запетая и се добавя „както и в случаите по чл. 10, ал. 2”.

§ 8. Досегашните чл. 16е–16л стават съответно чл. 16ж–16м, а досегашният чл. 16м става чл. 16о.

§ 9. Досегашният чл. 16а става чл. 16п и в него в ал. 3 думите „чл. 16з” се заменят с „чл. 16и”.

§ 10. В чл. 19 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 4 се изменя така:

„(4) В регистъра на гражданските въздухоплавателни средства на Република България се вписват въздухоплавателни средства, чиято летателна годност отговаря на изискванията на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и Съвета относно общите правила в областта на гражданската авиация и изграждането на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ, L 79/2008 от 19.3.2008 г.), наричан по-нататък „Регламент (ЕО) № 216/2008”, и на националните норми за летателна годност”.

2. Създават се ал. 5 и 6:

„(5) Собственикът, лизингополучателят, а при търговски въздушен превоз – операторът, отговарят за поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство съгласно изискванията на Регламент (ЕО) № 216/2008 и на националните норми за летателна годност.

(6) Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” издава удостоверения за преглед на летателната годност по смисъла на чл. МА. 901 от Приложение 1, раздел А на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 г. относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи.”

§ 11. В чл. 21 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „българския регистър” се заменят с „гражданския регистър на въздухоплавателните средства”.

2. В ал. 2 думите „българския регистър” се заменят с „гражданския регистър на въздухоплавателните средства”.

§ 12. В чл. 26 след думата „установи” се поставя запетая, а думите „нарушение на съответните изисквания по този закон” се заменят с „че не отговарят на изискванията на Регламент (ЕО) № 216/2008 и на националните норми за летателна годност”.

§ 13. Член 27 се изменя така:

„Чл. 27. Удостоверенията за летателна годност и удостоверенията за преглед на летателната годност, издадени от чуждестранни компетентни органи, се признават за валидни в Република България, когато:

1. изискванията за летателна годност в държавата, чийто компетентен орган е издал удостоверенията за летателна годност, съответстват на изискванията на Регламент (ЕО) № 216/2008 или ги превишават;

2. главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ или оправомощено от него длъжностно лице е дало съгласие прегледът на въздухоплавателно средство, вписано в регистъра на гражданските въздухоплавателни средства на Република България, да се извърши в друга държава съгласно изискванията на т. 1.”

§ 14. Член 28 се изменя така:

„Чл. 28. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ извършва инспекция на перона на чуждестранни въздухоплавателни средства, които кацат на летища на територията на Република България и за които има съмнение, че не съответстват на международните стандарти за безопасност.”

§ 15. Член 29 се изменя така:

„Чл. 29. (1) Въздухоплавателно средство без удостоверение за летателна годност или за регистрация, без разрешително за допускане до полет или чиито отличителни знаци не отговарят на знаците, посочени в тези свидетелства, се задържа от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ или от оправомощено от него длъжностно лице.

(2) Чуждестранно въздухоплавателно средство се задържа от лицата по ал. 1 и когато:

1. в резултат на извършена инспекция на въздухоплавателното средство на перона се установи незабавна и очевидна заплаха за безопасността;

2. в резултат на извършена инспекция на въздухоплавателното средство на перона се установи, че има вероятност операторът да не предприеме корективни мерки преди изпълнението на полета за отстраняване на установени несъответствия, като по този начин пряко ще застраши безопасността на въздухоплавателното средство и пътниците в него;

3. при отказ от инспекция.

(3) В случаите по ал. 1 и 2 главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ незабавно уведомява въздухоплавателните власти на съответния оператор и на държавата на регистрация на въздухоплавателното средство.

(4) В случаите по ал. 2, т. 2 въздухоплавателното средство се задържа до отстраняване на опасността.

(5) В случаите по ал. 2, т. 2 главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ може да разреши извършване на пребазиращ полет без превоз на пътници до база за техническо обслужване.”

§ 16. Създава се чл. 29а:

„Чл. 29а. (1) Когато в резултат на извършена инспекция на перона на чуждестранно въздухоплавателно средство се установи, че са налице несъответствия с международните стандарти за безопасност, но не е налице необходимост от задържане, главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ или оправомощено от него длъжностно лице:

1. налага ограничения върху експлоатацията на въздухоплавателното средство, когато е констатирано, че то може да продължи полета си единствено при спазване на определени ограничения;

2. предписва предприемане на корективни действия, преди да бъде изпълнен полетът.

(2) В случаите по ал. 1, т. 2 главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ може да разреши извършване на пребазиращ полет без превоз на пътници до база за техническо обслужване.”

§ 17. В чл. 37 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 след думата „определят“ се добавя „с наредба”.

2. В ал. 2 думите „специализирана транспортна авиолекарска комисия“ се заменят с „авиомедицински центрове или авиомедицински експерти“ и текстът до края се заменя с „които притежават удостоверение за тази дейност, издадено от Главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”.

3. Създават се ал. 3 и 4:

„(3) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя условията и реда за издаване на удостоверението с наредбата по ал. 1.

(4) С наредбата по ал. 1 се определят условията и реда за издаване на медицинско свидетелство за любител пилот от общопрактикуващ лекар”.

§ 18. В чл. 43 се правят следните изменения:

1. В ал. 2:

а) в т. 1 думите „полети за авиационни” се заменят с „търговски операции с въздухоплавателно средство”;

б) в т. 2 думите „полети за авиационни услуги срещу заплащане” се заменят с „търговски операции с въздухоплавателно средство”.

2. В ал. 7 думите „нетърговски полети” се заменят с „полети, различни от търговски въздушен превоз”.

§ 19. В чл. 48а, ал. 3, т. 1, буква „в” думата „сигнални” се заменя с „аеронавигационни”.

§ 20. В чл. 49 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинеи 1-3 се изменят така:

„(1) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба правилата, регулиращи полетите в обслужваното въздушно пространство на Република България.

(2) Полетите с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса не по-малко от 2000 кг се извършват в обслужваното въздушно пространство на Република България по полетен план.

(3) Полетите с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса до 2000 кг изпълняват полетите по ред, определен с наредбата по ал. 1.”

2. Досегашната ал. 3 става ал. 4.

§ 21. В чл. 53, ал. 2, т. 2 думата „светотехническо” се заличава.

§ 22. В чл. 60, ал. 1 се изменя така:

„(1) Скачането с парашут и изхвърлянето на товари с парашут от въздухоплавателни средства в контролираното въздушно пространство или над населени места, с изключение на случаите по ал. 2, се извършва при условия и по ред, определени от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”.”

§ 23. Създава се чл. 62а:

„Чл. 62а. (1) Забранява се насочването на лазерен лъч или друга светлина с висок интензитет към въздухоплавателно средство по начин, който

заслепява екипажа или създава условия за повреждане на въздухоплавателното средство и/или нараняване на неговия персонал или пътници.

(2) Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ определя зони в районите на летищата, в които се забранява или ограничава използването на лазерни лъчи или друга насочена светлина с висок интензитет.”

§ 24. Член 119а–119г се отменят.

§ 25. Създава се глава IX „А“:

„Глава IX ”А“

Полети с нетърговска цел

Чл. 119д. (1) Полет с нетърговска цел е всеки полет, различен от полет за извършване на търговска операция с въздухоплавателно средство, включително спортни полети, полети за теглене на безмоторен самолет, полети за изпълнение на парашутни скокове и полети за обучение, когато се извършват без заплащане.

(2) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията по предложение на главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ определя условията и реда за извършване на полетите по ал. 1.

Чл. 119е. (1) Лица, получили удостоверение от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ или от оправомощено от него длъжностно лице, могат да извършват една или повече от следните дейности:

1. контрол по поддържането на летателна годност и издаване на удостоверение за преглед на летателната годност на свръхлеки въздухоплавателни средства, с които се извършват полети с нетърговска цел;

2. провеждане на обучение за придобиване и поддържане на квалификация на пилоти и на лицата, извършващи обучение на пилоти на свръхлеки въздухоплавателни средства, с които се извършват полети с нетърговска цел, по програми, одобрени от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, както и издаване на удостоверение за завършено обучение;

3. контрол на лицата, извършващи обучение на пилоти на свръхлеки въздухоплавателни средства, с които се извършват полети с нетърговска цел;

4. провеждане на обучение за придобиване и поддържане на квалификация на лицата, извършващи техническо обслужване и на лицата,

извършващи обучение на персонал за техническо обслужване на свръхлеки въздухоплавателни средства, с които се извършват полети с нетърговска цел, както и издаване на удостоверение за завършено обучение;

5. контрол на лицата, извършващи обучение на персонал за техническо обслужване на свръхлеки въздухоплавателни средства, с които се извършват полети с нетърговска цел;

6. контрол по отношение на пилоти, изпълняващи полети с нетърговска цел със свръхлеки въздухоплавателни средства;

7. контрол на лицата, извършващи техническо обслужване на свръхлеки въздухоплавателни средства, с които се извършват полети с нетърговска цел;

8. провеждане на обучение и/или контрол на лицата, упражняващи въздушни спортове, както и одобряване и контрол на лицата, извършващи обучение на спортисти, практикуващи въздушни спортове.

(2) Удостоверението по ал. 1 се издава на лице, което:

1. е регистрирано по Търговския закон или е регистрирано като търговец по законодателството на държава – членка на Европейския съюз, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, по Закона за юридическите лица с нестопанска цел или е юридическо лице с нестопанска цел по законодателството на държава – членка на Европейския съюз;

2. е представило ръководство за дейността, одобрено от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“;

3. е представило списък на ръководния персонал, одобрен от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“;

4. разполага с персонал с квалификация и опит, необходими за извършване на дейността;

5. е представило описание на система за качество и е посочило ръководител по качеството, одобрени от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

(3) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията определя с наредба условията за доказване на съответствие на лицата по ал. 1 с изискванията и реда за издаване на удостоверение по ал. 1, както и условията и реда за извършване на дейностите по ал. 1.

(4) Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ отказва издаването на удостоверение по ал. 1, когато кандидатът не отговаря на някое от условията по ал. 2, подробно регламентирани в наредбата по ал. 3.

(5) Лицата по ал. 1 поддържат застрахователно покритие за отговорността си за вреди, причинени във връзка с осъществяваната от тях дейност.

(6) За издаването на удостоверение по ал. 1 се събира такса, в размер, при условия и по ред, определени с акт на Министерския съвет.

Чл. 119ж. (1) Организирането и провеждането на спортни мероприятия в областта на въздушните спортове, както и на публични авиационни мероприятия се осъществяват при създадени условия за безопасното извършване на посочените дейности, както и за безопасността на трети лица, по ред и правила, разработени от организаторите и одобрени от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

(2) Лицата, извършващи дейности във въздушните спортове и публични авиационни мероприятия, застраховат местата във въздухоплавателното средство, както и авиационния персонал и отговорността си в случай на злополука – по отношение на трети лица”.

§ 26. В чл. 120 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в т. 3 думите „започващи пътуване от летището“ се заличават.

б) създава се т. 5:

„5. сигурност.“

2. В ал. 4 се създават т. 23 – 27:

„23. за изменение и допълнение на летателна и техническа документация;

24. издаване на разрешение за извършване на полет;

25. съгласувателни становища по чл. 16б, ал. 1, т. 6 с изключение на тези, давани за нуждите на органите на държавната администрация;

26. за разглеждане на жалби по чл. 122к;

27. за издаване на удостоверение за авиомедицински центрове или авиомедицински експерти.“

3. В ал. 5:

а) в т. 1 след думата „предвидено” се добавя „в този закон” и се поставя запетая;

б) създава се т. 4:

„4. от летищния оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или от летищния оператор на летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България.”

§ 27. Член 120а се отменя.

§ 28. В чл. 122 се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1 и в нея накрая се добавя „с изключение на случаите по ал. 2”.

2. Създава се ал. 2:

„(2) Летищният оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летищният оператор на летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България, или главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” приема решение за размера на летищните такси като спазва процедурата по чл. 122е–122с.”

§ 29. В чл. 122в, ал. 3 т. 2 се отменя.

§ 30. Създава се глава X „В”:

„Глава X „В”

ПРОЦЕДУРА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ РАЗМЕРА НА ЛЕТИЩНИТЕ ТАКСИ НА ЛЕТИЩЕ
С ГОДИШЕН ТРАФИК НАД 5 МИЛИОНА ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ ИЛИ НА
ЛЕТИЩЕ С НАЙ-ГОЛЯМ БРОЙ ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ НА ТЕРИТОРИЯТА НА
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Чл. 122е. (1) Летищният оператор на летище с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или на летище с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България:

1. провежда консултации с ползвателите на летището или представители на сдружения на ползвателите на летището за размера на летищните такси и, когато е уместно, за качеството на предоставяните услуги на летището;

2. провежда консултациите по т. 1 най-малко веднъж годишно, освен ако на последната консултация е договорено друго.

(2) Когато съществува многогодишно споразумение между летищния оператор и ползвателите на летището, консултациите по ал. 1, т. 1 се провеждат при условия и по ред, предвидени в споразумението.

Чл. 122ж. (1) При необходимост от промени в летищните такси летищният оператор по чл. 122е, ал. 1 представя на ползвателите на летището предложение за изменение на размера на летищните такси заедно с обосновка на предложените изменения не по-късно от четири месеца преди влизането им в сила.

(2) При наличието на извънредни обстоятелства, които се обосновават от летищния оператор по чл. 122е, ал. 1 пред ползвателите на летището, срокът по ал. 1 може да бъде по-кратък от четири месеца.

(3) Летищният оператор по чл. 122е, ал. 1 провежда консултации с ползвателите на летището по предложените промени и обсъжда техните становища преди да приеме окончателното решение.

(4) Летищният оператор по чл. 122е, ал. 1 обявява публично решението си по ал. 3 не по-късно от два месеца преди влизането му в сила чрез средствата за масово осведомяване чрез изпращането му до организации на заинтересуваните лица или по друг подходящ начин.

Чл. 122з. (1) При провеждането на консултациите по предложения за изменения в размера на летищните такси летищният оператор по чл. 122е, ал. 1 предоставя на всеки ползвател на летището или на представители на сдружения на ползвателите на летището информация за компонентите, които са основа за определяне на размера на летищните такси.

(2) Информацията по ал. 1 съдържа:

1. списък на услугите, инфраструктурата и съоръженията на летището, за ползването на които се заплащат летищни такси;

2. методиката, използвана за определяне на размера на летищните такси;

3. структура на разходите за услугите, инфраструктурата и съоръженията на летището, за ползването на които се заплащат летищни такси;

4. приходите от летищни такси и общите разходи за услугите, инфраструктурата и съоръженията на летището, които се включват при формиране на размера на летищните такси;

5. информация за финансиране от публични органи за услугите, инфраструктурата и съоръженията на летището, за ползването на които се заплащат летищни такси;

6. прогнози за летището във връзка с предлаганите летищни такси, увеличаването на трафика и предлаганите инвестиции;

7. реалното използване на инфраструктурата и съоръженията на летището за определен период от време;

8. прогнозираният резултат от предложените значителни инвестиции с оглед на тяхното въздействие върху капацитета на летището.

Чл. 122и. (1) Преди започването на консултации за изменения в размера на летищните такси ползвателите на летището предоставят информация на летищния оператор по чл. 122е, ал. 1, която съдържа:

1. прогнози на ползвателя на летището за трафика, броя и вида на въздухоплавателните средства, които излитат и кацат на летището, и планираното им използване;

2. проекти на ползвателя на летището за неговото развитие;

3. изискванията на ползвателя на летището към летищната инфраструктура и съоръженията, свързани с осъществяваната от него дейност на съответното летище.

(2) Кореспонденцията между летищните оператори и ползвателите на летището във връзка с определянето размера на летищните такси е поверителна и представлява производствена или търговска тайна.

Чл. 122к. (1) Летищният оператор по чл. 122е, ал. 1 определя с решение размера на летищните такси и ги обявява публично чрез средствата за масово осведомяване чрез изпращането на решението до организации на заинтересуваните лица или по друг подходящ начин.

(2) Решението по ал. 1 е индивидуален административен акт и подлежи на обжалване пред главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ относно неговата целесъобразност и законосъобразност.

(3) Жалба по ал. 2 могат да подават ползвател или сдружение на ползватели на съответното летище по чл. 122е, ал. 1.

(4) Жалбата се подава в 14-дневен срок от обявяването на решението по ал. 1. В жалбата се посочват доказателствата и конкретните обстоятелства, които ще се доказват с тях. Към жалбата се представят писмени доказателства и се прилага документ за платена такса за разглеждане на жалбата.

(5) Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ обявява на интернет страницата на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ жалбата, доказателствата към нея и датата, на която е постъпила. Копие от жалбата се изпраща на летищния оператор, приел решението, и на лицата по ал. 3 в 3-дневен срок от постъпването ѝ. Данните, представляващи търговска или

производствена тайна, се посочват изрично от жалбоподателя и не се обявяват.

(6) В 7-дневен срок от уведомяването лицата по ал. 1 могат да изпратят становище по жалбата, придружено с доказателства.

Чл. 122л. (1) Решението по чл. 122к, ал. 1 не се изпълнява, преди да е изтекъл срокът за неговото обжалване, а при подадена жалба – до решаването на спора от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” при условията на ал. 2 и чл. 122р.

(2) В срок до четири седмици от подаването на жалбата главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” приема временно решение за изменение на размера на летищните такси, освен ако окончателното решение бъде прието в същия срок.

(3) С временното решение главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” може:

1. да потвърди решението на летищния оператор по чл. 122е, ал. 1;
2. да приеме решение, различно от това на летищния оператор по чл. 122е, ал. 1.

(4) Временното решение не подлежи на обжалване и се прилага до влизането в сила на окончателното решение на главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”.

Чл. 122м. (1) В 14-дневен срок от постъпването на жалбата главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” се произнася по нейната допустимост, като проверява:

1. дали е подадена от лице по чл. 122к, ал. 3;
2. дали е подадена в срока по чл. 122к, ал. 4.

(2) Когато не е налице някое от условията по ал. 1 главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” приема мотивирано решение, с което отказва да разгледа жалбата.

(3) Решението с мотивите по ал. 2 се обявява публично на датата на приемането му чрез средствата за масово осведомяване чрез изпращането на решението до организации на заинтересуваните лица или по друг подходящ начин.

Чл. 122н. (1) В 7-дневен срок от приемането на решение за допускане на жалбата главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” изслушва страните по спора.

(2) Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ може да назначи независими външни експерти в хода на изслушването, които да подпомогнат страните за постигане на съгласие.

(3) След проведеното изслушване главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ изпраща препоръки до страните по спора.

(4) Когато летищният оператор по чл. 122е, ал. 1 и ползвателите на летището постигнат съгласие, те уведомяват писмено за това главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

(5) В 3-дневен срок от датата на писменото уведомяване по ал. 4 главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ приема решение, с което прекратява производството по спора.

Чл. 122о. (1) Когато страните по спора не постигнат съгласие по реда на чл. 122н, ал. 4, главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ писмено им указва да предоставят допълнителни становища, като определя срок за това. Срокът не може да бъде по-дълъг от 14 дни.

(2) Летищният оператор по чл. 122е, ал. 1 и ползвателите на летището изпращат становищата по ал. 1 до главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, придружени с доказателства.

(3) Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ разглежда становищата, събира допълнителни данни и информация, като изпраща указания за предоставяне на допълнителни данни и информация.

(4) Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ има право да назначава вещи лица при условията и по реда, предвидени в Административнопроцесуалния кодекс.

(5) Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ изпраща на всяка от страните събраните в хода на процедурата документи и им дава възможност да изразят писмено становище.

Чл. 122п. (1) Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ провежда поне две изслушвания между

страните по спора, като за всяко от тях предварително ги уведомява и посочва въпросите, които ще бъдат обсъждани.

(2) Събирането на доказателствата, провеждането на изслушванията и предоставянето на информация и данни от страните по спора приключват в срок до 30 дни преди датата на произнасянето на главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“. Становища, данни и информации, изпратени след този срок, не се разглеждат.

Чл. 122р. (1) Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ се произнася по жалбата с решение в срок до четири месеца от постъпването ѝ.

(2) Срокът по ал. 1 може да бъде удължен с два месеца в изключителни и надлежно обосновани случаи.

(3) Решението на главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ може да:

1. потвърди решението на летищния оператор;
2. потвърди временното решение по чл. 122л, ал. 2;
3. съдържа изводи и условия, различни от тези в решенията по т. 1 и 2.

(4) В решението по ал. 1 се разглеждат и посочват основанията, които съответстват или не съответстват на методиката, приета с наредбата по чл. 122.

(5) Решението на главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ е индивидуален административен акт, който подлежи на обжалване при условията и по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 122с. (1) Летищният оператор по чл. 122е, ал. 1 се консултира с ползвателите на съответното летище преди да бъдат определени плановете за нови инфраструктурни проекти на летището на идейна фаза на проекта.

(2) В края на всяка календарна година ползвателите на летището уведомяват летищния оператор по ал. 1 за своите експлоатационни прогнози, планове за развитие, изисквания и предложения.

Чл. 122т. (1) Летищният оператор по чл. 122е, ал. 1 и ползвателите или сдруженията на ползвателите на летището могат да преговарят и да сключват споразумение за качеството на услугите, предоставяни на летището.

(2) В споразумението по ал. 1 се определя качеството на осигуряваните от летищния оператор по чл. 122е, ал. 1 услуги, които ползвателите на летището имат право да получат срещу заплащаните от тях летищни такси.

(3) Летищният оператор по чл. 122е, ал. 1 може да предлага различно качество и вид на летищни услуги, терминали или части от терминали с оглед предоставянето на персонализирани услуги или специализирани терминали или части от терминали.

(4) Размерът на летищните такси може да се диференцира в зависимост от качеството и обхвата на услугите, предоставяни на летището, и тяхната себестойност, или всякакви други обективни и прозрачни фактори.

(5) Всеки ползвател на летище по чл. 122е, ал. 1 има право на достъп до персонализираните услуги или специализираните терминали или части от терминали.

(6) Когато капацитетът на летище по чл. 122е, ал. 1 не позволява достъп за всички желаещи ползватели да ползват персонализираните услуги и/или специализираните терминали или части от терминали, достъпът се предоставя при условия и по ред, определени от летищния оператор по чл. 122е, ал. 1 и одобрени от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

§ 31. В чл. 139, ал. 1, т. 4 думите „чл. 16е“ се заменят с „чл. 16ж“.

§ 32. В чл. 142, ал. 3 думите „чл. 16е“ се заменят с „чл. 16ж“.

§ 33. В чл. 144 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 12 думите „въздухоплавателна услуга срещу заплащане“ се заменят с „търговска операция с въздухоплавателно средство“.

2. Създава се т. 15:

„15. който умишлено насочва или допусне да бъде насочван към въздухоплавателно средство лазерен лъч или друга директна светлина с висок интензитет по начин, който създава заплаха за безопасността на въздухоплаването, повреждане на въздухоплавателно средство или нараняване на неговия персонал или пътници“.

§ 34. В § 3 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. Точка 6 се отменя.

2. Точка 32 се изменя така:

„32. „Пътни такси за прелитане в обслужваното въздушно пространство на Република България” са разходоориентирани такси, определяни за една зона за събиране на такси по маршрута.”

3. Създава се т. 32а:

„32а. „Такси за аеронавигационно обслужване и използване на навигационни средства на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение” в зоните и районите на летищата” са разходоориентирани такси, определяни за една терминална зона за събиране на такси.”

4. В т. 36 след думите „въздухоплавателните средства” се поставя запетая и се добавя „ползване на визуални аеронавигационни средства”, а думите след „разходите за” се заменят с „обработката и сигурността на пътниците и товарите, започващи пътуване от летището”.

5. Точка 48 се изменя така:

„48. „Аеронавигационно обслужване” е обслужване, което включва управление на въздушното движение, комуникационно, навигационно и обзорно обслужване, аеронавигационно метеорологично обслужване и аеронавигационно информационно обслужване.”

6. Създават се т. 60 – 66:

„60. „Ползвател на летище” е всяко физическо или юридическо лице, извършващо превоз на пътници, поща и/или товари по въздуха до или от съответното летище.

61. „Спортни полети” са полети, при които се демонстрират и оценяват умения за пилотиране без ограничения на пространственото положение на въздухоплавателно средство на състезателен принцип или тренировки за такива демонстрации, изпълнявани от специално утвърдени за целта въздухоплавателни средства. Спортните полети включват свободните (без връзка с друго въздухоплавателно средство или земята) полети с безмоторни въздухоплавателни средства.

62. „Свръхлеки въздухоплавателни средства” са въздухоплавателни средства по букви „д”, „е”, „ж” и „й” от Приложение II към Регламент (ЕО) № 216/2008.

63. „Търговска операция с въздухоплавателно средство“ е понятие по смисъла на Регламент (ЕО) № 216/2008.

64. „Летателна и техническа документация” са ръководство за провеждане на полети, програма за предотвратяване на авиационни произшествия, инструкция за разследване на инциденти, програма за гаранция на качеството, технически борден дневник, програма за техническо

обслужване на въздухоплавателни средства, списък на минималното техническо оборудване, описание на организацията за поддържане на постоянна летателна годност, описание/ръководство на организацията за техническо обслужване, описание на организацията за обучение и изпитване на персонала по техническо обслужване, ръководство за контрол на техническото обслужване, одобрение на тренажор за обучение и поддържане на летателната тренировка на въздухоплавателно средство, ръководство за работа на организацията/учебния център за обучение на летателен персонал, летателна програма за обучение и поддържане на летателната тренировка на летателния персонал, обучаван в учебния център.

65. „Въздушни спортове” са спортни дейности, включващи въздушна акробатика (фигурен пилотаж), полети със свободни балони, моторно и безмоторно летене, включително въздушни надпревари с въздухоплавателни средства, парашутизъм, парапланеризъм и други.

66. „Фигурен пилотаж” са целенасочено изпълнявани маньоври от въздухоплавателно средство без ограничения на пространствената му позиция.”

ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 35. Навсякъде в закона думите „ръководителят/ръководителя на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” се заменят с „главният/главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”.

§ 36. Този закон въвежда изискванията на Директива № 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ, L 70/11 от 11 март 2009 г.).

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 37. (1) Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение” предава на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията активите, представляващи съоръжения и системи на визуалните аеронавигационни средства (светотехническо осигуряване), намиращи се на територията на гражданските летища за обществено ползване, при условия и по ред, определени с акт на Министерския съвет.

(2) Активите по ал. 1 се предоставят за ползване от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията на летищния оператор по чл. 43б, ал. 1 на съответното летище при условията и по реда на този закон в срок 6 месеца от деня на обнародване на закона в „Държавен вестник”.

(3) Активите по ал. 1 се предоставят за ползване от Министерския съвет на летищния оператор – концесионер на съответното летище, при условията и по реда на Закона за концесиите в срок 6 месеца от деня на обнародването на закона в „Държавен вестник”.

§ 38. (1) Разпоредбите на § 21 относно чл. 53, ал. 2, т. 2 и на § 26, т. 1, буква „б” относно чл. 120, ал. 1, т. 5 влизат в сила 6 месеца от деня на обнародването на закона в „Държавен вестник”.

(2) В срок до 6-месеца от деня на обнародването на закона в „Държавен вестник” летищният оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България предприема действията по чл. 122е и определя с влязло в сила решение размера на летищните такси.

(3) В 6-месечния срок по ал. 1 и съответно до влизането в сила на решението по ал. 2 се прилагат таксите, дължими по видове и в размер, определени по досегашния ред.

§ 39. Разпоредбите на § 22 относно чл. 60, ал. 1 и на § 25 относно глава IX „А” „Полети с нетърговска цел” влизат в сила 10 месеца след обнародването на закона в „Държавен вестник”.

§ 40. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията издава наредбата по чл. 119е, ал. 3 в срок 6 месеца от обнародването на закона в „Държавен вестник”.

Законът е приет от 41-ото Народно събрание на 2011 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:**

(Цецка Цачева)

М О Т И В И

към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване

Предложените изменения и допълнения произтичат от необходимостта от въвеждане на правото на Европейския съюз в националното законодателство, както и от необходимостта от привеждане на националната правна уредба в съответствие с изискванията на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси.

Предлаганите промени могат да се обединят в следните групи:

I. Изменения, свързани с въвеждането в националното законодателство на изискванията на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси, както и създаването на преходни и заключителни разпоредби във връзка с това.

II. Изменения в областта на авиационната безопасност.

III. Изменения, свързани с преминаването на светосистемите от Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение” към летищните оператори, както и създаването на преходни и заключителни разпоредби във връзка с това.

IV. Промени в глава „Такси”.

V. Изменения в Допълнителните разпоредби и в Преходните и заключителните разпоредби.

I. Изменения, свързани с прилагането на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси

1. Целта на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси е да се установи обща рамка, която да уреди общите принципи за определяне на летищните такси на летищата в Европейския съюз, отворени за търговски трафик, чийто годишен трафик е над 5 милиона превозени пътници, както и за летището с най-голям брой пътнически превози във всяка държава – членка на Европейския съюз.

2. Основната разпоредба на директивата е да се предвиди задължителна консултация между летищата и авиокомпаниите, преди да се въведе каквото и да било изменение в размера на летищните такси на летището по смисъла на чл. 1, ал. 2 от директивата и неговите ползватели по смисъла на чл. 2, ал. 3 от директивата. Съществените елементи на съгласувателната процедура са посочени в чл. 6 от директивата и се въвеждат в законопроекта.

3. Директивата изисква също така всяка държава – членка на Европейския съюз, да посочи независимия национален надзорен орган, който ще посредничи и ще разрешава спорове между летищния оператор и ползвателите на летищата – предмет на директивата. Законопроектът определя Главната дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ за независим национален надзорен орган, който ще има правомощията по директивата.

4. Разпоредбите, произтичащи от директивата, ще се прилагат за летищния оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България и ползвателите на летището (т. е. лицата, извършващи полети до или от съответното летище) по смисъла на чл. 1, ал. 2 и съответно чл. 2, ал. 3 от директивата. На посочените изисквания към момента отговаря летище София и разпоредбите на директивата, съответно въведени в закона, ще се отнасят само за летище София.

След като бъдат въведени в националното законодателство разпоредбите на Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси, Република България незабавно ще информира Европейската комисия като съобщи текста на основните разпоредби от националното си законодателство, прието в областта, уредена с тази директива.

II. Изменения в областта на авиационната безопасност

1. В чл. 10:

Уредбата – предмет на предложените за отмяна текстове, се съдържа в съответните регламенти, като националното законодателство следва да предвиди процедурата за одобрение. В Наредба № 83 от 2001 г. за прилагане на чл. 83 bis от Протокола за изменение на Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписан в Монреал на 6 октомври 1980 г., за изискванията при сключване на договор за лизинг на въздухоплавателно средство в раздел IV – Процедура за одобрение, се съдържа уредбата, обхваната в чл. 10 и следващите от закона. Съществуващата редакция на закона съдържа позоваване на регламент,

който към момента е отменен. Приет е нов Регламент 1008/2008, който се отнася до лизинга на всички въздухоплавателни средства, с които се извършва търговски въздушен превоз, а не само самолетите.

2. В чл. 12, буква „б“:

За избягването на противоречия между съществуващи разпоредби в закона се прецизира чл. 12, буква „б“ и навсякъде терминологията се уеднаквява като се възприема формулировката „регистър на гражданските въздухоплавателни средства“.

3. В чл. 16а, т. 16:

Добавянето на думите „които не са вписани в гражданския регистър на въздухоплавателните средства“ се налага за правилното въвеждане на чл. 3 от Директива 2004/36.

4. В чл. 16б, ал. 1, т. 3б и ал. 4:

Създава се ново правомощие на главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ да прилага и развива Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване във връзка с актовете на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) – Анекс 13, приложение F, Анекс 6, Анекс 11.

Целта на предложеното изменение в ал. 4 е да се възпрепятства възможността за продължавано осъществяване на действия/бездействия, застрашаващи безопасността.

5. С новия чл. 16д изрично се посочва независимият надзорен орган по смисъла на Директива 2009/12 – Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

6. В чл. 19, ал. 4 и 5 и чл. 27:

Посочените разпоредби са свързани с въпроси по поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства.

В изпълнение на изискванията на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и свързаните с прилагането му регламенти се въвежда удостоверение за преглед на летателната годност.

Предвижда се допълнение на чл. 19 от закона с определяне на лицата, които са отговорни за поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства.

Препращането и позоваването в закона на Регламент № 1592/2002 е заменено с Регламент № 216/2008. Предвидено е изрично с препращане към изискванията на Регламент 216/2008 като валиден критерий за всички случаи, когато се касае за признаване на удостоверенията за летателна годност и за преглед на летателната годност, издадени от чуждестранни органи.

7. В чл. 28, 29 и 29а:

Въвежда се възможността за извършване на проверка или задържане на въздухоплавателни средства, регистрирани в друга държава и кацащи на летища на територията Република България, която произтича от чл. 1, 11, 16 във връзка с чл. 29 и следващите, както и на чл. 40 от Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

Проверките и евентуалното задържане на въздухоплавателни средства на трети страни са регламентирани в чл. 9 от Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО. Подробната уредба се съдържа в Директива 2004/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 април 2004 г. относно безопасността на въздухоплавателни средства на трети страни, които използват летища на Общността.

Директивата е въведена с подзаконов акт – Наредба № 36 от 2006 г. за правилата за инспекция на перона на въздухоплавателни средства от трети страни, излитащи и кацащи от летища на територията на Република България.

Директивата урежда условията и реда за провеждане на проверки, налагане на ограничения при оперирането или задържане на въздухоплавателно средство на трета страна. Налагането на ограничения и задържането са допустими само при наличие на пряка заплаха за безопасността.

Възможностите за проверка, ограничаване и задържане на въздухоплавателните средства са уредени в Наредба № 36 от 2006 г.

С предложените в настоящия проект чл. 28, 29 и 29а се постига подробна законова уредба на правната възможност за проверка или задържане на въздухоплавателни средства, регистрирани в друга държава и кацащи на летища на територията Република България.

8. С предложените изменения в чл. 37 се цели уеднаквяване на понятията в закона с тези, използвани в Регламент 216/2008. Въвеждат се понятията „авиомедицински център” и „авиомедицински експерт”. Министърът

на транспорта, информационните технологии и съобщенията да определи реда, по който ще се приложи разпоредбата на чл. 7, параграф 2, абзац 4 от Регламент 216 относно медицинското свидетелство на любителите пилоти.

9. Предвижда се за въздухоплавателни средства с максимална излетна маса до 2000 кг министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да предвиди облекчен режим за изпълнение на полети (с изменения в разпоредбата на чл. 49). Имайки предвид огромния брой видове и типове въздухоплавателни средства, попадащи в тази група, от практическа гледна точка не е целесъобразно да се определя унифициран ред, по който всички те да провеждат полети.

10. С измененията в чл. 49 се създават условия министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да определи в подзаконовите нормативни актове режим за планиране и провеждане на полети с ВС с максимално излетно тегло до 2000 кг. Създава се възможност да бъде строго регулиран редът за планиране на определен вид полети в зависимост от класа на въздушното пространство, контролираните зони, райони и маршрути, както и предоставяното в тях обслужване. Стриктно се определят отговорностите на длъжностните лица при планиране и провеждане на полетите. При промяна на класовете въздушно пространство и предоставяното обслужване в тях ще бъде облекчен режимът на промяна в подзаконовите нормативни актове на министерството.

11. С изменението на чл. 60 се предвижда по-широка възможност за извършване на скокове с парашут и хвърляне на товари с парашут. По ред, определен от главния директор на ГД „ГВА”, ще бъде възможно да се извършват скокове не само със спортна и учебна цел, а например и демонстрационни скокове на стадиони, както и скокове при организиране на публични авиационни мероприятия, които нямат спортен характер.

12. В чл. 62а и чл. 144, т. 15:

Допълненията са насочени към ограничаване на възникващите неблагоприятни последици от насочването на светлинни, включително лазерни лъчи към въздухоплавателни средства. Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) е разработила Документ 9815 – AN/447 „Ръководство по лазерни излъчватели и безопасност на полетите”. В документа се препраща към няколко текста от Анекс 11 и Анекс 14. ИКАО предлага няколко възможни решения, свързани с регламентиране на използването на лазери, въвеждането на забрани и дори на административнонаказателни разпоредби. Анекс 11 изисква да се предприемат адекватни мерки за предотвратяване на неблагоприятното влияние на излъчванията на лазерни лъчи върху полетните операции. В посочения документ се препоръчва за предотвратяване на опасността за

въздухоплаването от нежелани инциденти при използване на лазерни лъчи или друга насочена светлина с висок интензитет държавите да определят зони, в които се забранява или ограничава използването на лазерни лъчи, тъй като най-голям риск от подобни облъчвания съществува при излитане и кацане.

13. Създава се глава IX „А” – „Полети с нетърговска цел”, като във връзка с това са и предложените изменения и допълнения в допълнителните разпоредби на закона.

Предложенията в тази част на законопроекта са в резултат на проведеното обществено обсъждане, както и на многобройни експертни срещи с представители на т. нар. „лека авиация”. В резултат на предложенията, получени в рамките на общественото обсъждане на законопроекта, беше създадена работна група с представители на авиационната индустрия, Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, контролния орган в областта на въздухоплаването – Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”, и Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение”.

В резултат от анализа на съществуващи модели на правна уредба в други държави – членки на Европейския съюз, след обсъждане на постъпилите предложения на неправителствени организации за изменение на закона в тази му част и на действащото национално и европейско законодателство, със законопроекта се предоставя възможността на лица, които отговарят на определени законови условия да удостоверяват и контролират конкретно определени дейности, касаещи въздухоплавателни средства, които са в обхвата на Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (Регламент 216/2008), Приложение II, букви „д”, „е”, „ж” и „й” .

Видно от мотивите за издаване на Регламент 216/2008, посочени в т. 5, както и от разпоредбите на чл. 4, параграфи 4 и 5, определени категории въздухоплавателни средства подлежат на облекчен режим по отношение на тяхната експлоатация, удостоверяване на летателната им годност и лицензирането на персонала.

Европейският законодател е посочил, че не би било подходящо всички въздухоплавателни средства да са подчинени на общи правила, по-специално въздухоплавателните средства, които имат обикновена конструкция или са в експлоатация главно в местен мащаб, както и тези, които са построени от любители или са особено редки, или са в наличност

само в малък брой; следователно такива въздухоплавателни средства следва да останат под регулаторния контрол на държавите членки, без настоящият регламент да поражда задължение за други държави членки да признават тези национални договорености.

Въпреки това следва да бъдат взети пропорционални мерки с цел цялостно повишаване на нивото на безопасност на развлекателното въздухоплаване.

Предложената глава IX „А” от закона отразява необходимостта и от уреждане на нетърговските полети, включващи въздушните спортове.

Предвижда се облекчен режим при кандидатстване за получаване на одобрение на организации за обучение, свидетелства за правоспособност на пилотите на свръхлеки въздухоплавателни средства, организации за поддържане на летателната годност на леките въздухоплавателни средства. Създава се задължение за юридическите лица, извършващи такава дейност, да осъществяват пряк контрол върху дейността и съответно да носят отговорност за спазване на изискванията за безопасност. Същевременно се запазва възможността за извършване на постоянен контрол от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”, състоящ се в осъществяване на периодични инспекционни проверки, като се запазва и предварителният контрол от въздухоплавателната администрация, изразяващ се в одобряване на цялостната техническа документация при кандидатстване.

Първоначалните документи – лицензи, разрешения, свидетелства и одобрения, се издават от главния директор на Главна дирекция “Гражданска въздухоплавателна администрация” или от оправомощени от него длъжностни лица, а лицата, получили удостоверение от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” за извършване на определени дейности, касаещи въздухоплавателни средства (ВС), които са в обхвата на Регламент (ЕО) № 216/2008, Приложение II, букви „д”, „е”, „ж” и „й”, осъществяват последващия контрол и действията по поддържане на валидност на издадените документи. Целта на предлаганите изменения е цялостно да бъдат уредени функциите по издаване на документи и контролиране на дейността на въздухоплавателни средства (ВС), попадащи в обхвата на Регламент (ЕО) № 216/2008, Приложение II, букви „д”, „е”, „ж” и „й”.

В главата е включена и специална разпоредба, касаеща организирането на спортни прояви и публични авиационни мероприятия. Предложеният текст на чл. 119ж урежда реда за извършване на самите полети. Такива разпоредби касаят преди всичко екипажите и собствениците на въздухоплавателни средства при извършване на всички видове нетърговски полети. Необходим е изричен текст, който да създава

задължение за организаторите на различни видове мероприятия да изготвят правила с цел осигуряване на необходимата безопасност.

Определението за свръхлеки въздухоплавателни средства произтича от категоризацията на въздухоплавателни средства по букви „д“, „е“, „ж“ и „й“ от Приложение II към Регламент (ЕО) № 216/2008.

Определението за търговска операция с въздухоплавателно средство изцяло съвпада с понятието „търговска операция“ по смисъла на чл. 3, буква „и“ от Регламент (ЕО) 2008/216. С въвеждането на новото понятие досегашното понятие „въздухоплавателна услуга“ става излишно, тъй като до голяма степен двете понятия се припокриват. Правят се и съответните изменения в чл. 6, чл. 43, ал. 2, т. 1 и 2 и ал. 7 и чл. 144, т. 12.

Поради новостта и сложността на материята, която следва да се уреди в подзаконовите нормативни актове по прилагане на глава IX „А“, както и с оглед обстоятелството, че с новите разпоредби се въвежда съществено изменение в досегашния режим по отношение на определена категория въздухоплавателни средства, се предлага влизането в сила на глава IX „А“ да бъде отложено за период от 6 месеца. Това е срокът, в който се предвижда министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да издаде наредба по прилагането на закона в тази му част.

III. Изменения, свързани с преминаването на светосистемите от Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ към летищните оператори

С промяната в чл. 48а, ал. 3, т. 1, буква „в“ в задълженията на летищната администрация се вменява осигуряването на визуалните аеронавигационни средства, а думите „светотехническо“ в чл. 53, ал. 2, т. 2 се заличават. По този начин светотехническото осигуряване отпада от предмета на дейност на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“.

Причините за преминаването на светотехническото осигуряване към летищните оператори са въвеждането на Директива 2009/12/ЕО относно летищните такси, както и изискванията на Регламент 1070/2009, който урежда начина на формиране на таксите, събирани от Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ в зоните на летищата.

Предвид нуждата от технологично време за предаване на активите и организиране на дейността от летищните оператори влизането в сила на разпоредбите, които имат за предмет посочените изменения и допълнения, е отложено с 6 месеца.

IV. Промени в глава „Такси”

1. Въвежда се такса сигурност.

Чрез въвеждането на посочената такса ще бъдат постигнати следните цели:

а) гарантиране на прилагането на общите основни стандарти, залегнали в Регламент (ЕО) 300/2008 и изпълнителните актовете по неговото прилагане;

б) обезпечаване на сигурността срещу актове на незаконна намеса;

в) такса сигурност е заложена и в Националния Шенгенски план;

г) осигуряване на разходите по мерките за сигурност на основание член 5 от Регламент (ЕО) 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002.

Въвеждането на такса сигурност ще установи обща рамка за регулиране на съществени характеристики на таксите за сигурност и начина за тяхното определяне. Позовавайки се на обективни критерии, които са посочени в документите на ИКАО и действащото в страната законодателство, изчисляването на такса сигурност трябва да бъде по отношение на нейната обвързаност с разходите и дейността, която обхващат. Това означава те да бъдат изчислявани въз основа на следните параметри: а) брой заминаващи пътници, в т.ч. трансферни; б) тегло на въздухоплавателното средство, или съчетание от а) и б).

В подзаконовия акт – наредбата, издавана на основание чл. 122 от ЗГВ, ще бъде разработена методиката, обвързваща таксата с разходите, а именно:

1. Разходната база за изчисляване на таксите за сигурност може да включва елементи като: а) преките експлоатационни разходи; б) непреките разходи, в т.ч. административните разходи; в) разходите за инфраструктура, в т.ч. амортизационни отчисления; г) разходите за капитала.

2. Разходната база за изчисляване на таксите за сигурност не включва никакви разходи, които могат да бъдат направени във връзка с по-общите дейности за сигурността, например обща полицейска дейност, събиране на разузнавателни данни и национална сигурност.

3. Разликата между приходите от таксите за сигурност и разходите, направени във връзка с предоставянето на сигурност, се прехвърлят и се включват в разходната база при изчисляване на същата за таксите за следващия период.

Въвеждането на такса сигурност е свързано с всички разходи по сигурността, които досега бяха елемент от такса кацане, такса пътници, започващи пътуване от летището, и такса паркинг. Очаква се след въвеждането на тази такса пропорционално да бъдат намалени таксите за кацане, за пътници, започващи пътуване от летището, и за паркинг със съответната част от разходите, които са били калкулирани преди въвеждането на такса сигурност. По този начин влиянието на тази такса към общите разходи на авиокомпаниите за такси, събирани в летищата, би трябвало да бъде само с увеличението, дължащо се на разходите във връзка с измененията на чл. 16к, ал. 5 от Закона за гражданското въздухоплаване през 2010 г., по отношение на прехвърлянето на отговорността по проверка за сигурност от ГКПП (МВР) на летищния оператор. Това ще увеличи разходите на авиокомпаниите за такси, събирани в летищата, с около 8 на сто на пътник. Методиката за определяне на тази такса, както и конкретният размер в отделните летища, ще бъде част от Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.

Светотехническото обслужване се включва като елемент от такса кацане. С оглед правилното прилагане на директивата светотехническо обслужване следва да се извършва от летищните оператори, поради което се предвижда разходите за неговото осигуряване, както и съответните приходи от извършване на светотехническото обслужване да бъдат извършвани от летищните оператори, а не от Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение”, както е към момента.

В Регламент № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване) – чл. 15, се съдържа забрана за доставчиците на аеронавигационно обслужване за кръстосано субсидиране при обслужването по маршрута и при аеронавигационното обслужване в зоната на летището. В Регламент (ЕО) № 1794/2006 за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване, изменен с Регламент (ЕС) № 1191/2010 на Комисията от 16 декември 2010 г., се определят допустимите разходи от доставчиците на аеронавигационно обслужване и начинът на формиране на таксите за предлаганите услуги.

До настоящия момент разходите за светотехническите системи са били елемент от таксата за аеронавигационно обслужване на въздухоплавателните средства в зоната на летищата, събирана от Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение”, като след преминаването на светотехническото обслужване към летищата, авиокомпаниите ще започнат да заплащат реалната стойност на ползваната

услуга. При включването на разходите за светотехническо обслужване като елемент от такса кацане не може да се очаква да бъде коригирана таксата за аеронавигационно обслужване на въздухоплавателните средства в зоната на летищата пропорционално с намалелите разходи на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение” за светотехническо обслужване. Основна причина за това е съществуващият до момента режим на таксуване за авиокомпаниите, изпълняващи вътрешни полети в Република България, по силата на които те заплащат едва 10 на сто от аеронавигационната такса и съответно 10 на сто от разходите за светотехническо обслужване.

Определянето на разходите за светотехническо обслужване следва да бъде включено в методиката при изчисляване на такса кацане и да бъдат свързани с теглото на въздухоплавателното средство и оперативните разходи за поддържане на експлоатационната годност.

2. Предлага се чл. 120а от закона да се отмени.

Съгласно чл. 9, ал. 4 от Регламент 1794/2006 на Европейската комисия държавата следва да възстановява разходите на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение” за освободените полети. Широкият кръг от освободени полети означава и повече разходи за държавния бюджет. Освен това, лицата, които изпълняват такива полети, не са държавни структури и по този начин се финансират индиректно от доставчика на аеронавигационно обслужване.

Във връзка с Регламент 1070/2009 г. за изменение на регламенти (ЕО) № 549/2004, (ЕО) № 550/2004, (ЕО) № 551/2004 и (ЕО) № 552/2004 с цел подобряване на функционирането и устойчивостта на европейската авиационна система се забранява категорично кръстосаното субсидиране на аеронавигационното обслужване между аеронавигационно обслужване при прелитане и аеронавигационно обслужване в зоната на летищата.

Съгласно чл. 9, ал. 4 от Регламент 1794/2006 на Комисията от 6 декември 2006 г. за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване „държавите членки осигуряват направените разходи за освободени полети да се възстановяват на доставчиците на аеронавигационно обслужване”. Това се отнася както по отношение на освободените полети при прелитане, така и по отношение на освободените полети в зоната на летищата. С въвеждането на такси за всички (или за част от освободените полети) ще се облекчи финансово държавата, която е задължена да възстановява разходите на доставчик на аеронавигационно обслужване, като същевременно с това Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение” ще компенсират и част от дефицита, който има при предоставяне на аеронавигационно обслужване в зоната на летищата;

Големият брой освободени полети водят и до поддържане на по-високо ниво на обслужване, съответно и до по-високи разходи, за които Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ не получава възстановяване на разходите, което води до противоречие с изискването на чл. 9, ал. 4 от Регламент 1794/2006, посочено по-горе. Предвид това че голяма част от обслужваните полети в зоната на летищата са освободени от таксуване, предприятието няма възможност да получава приходи от такси за тяхното обслужване. По този начин нараства дефицитът от приходи при предоставяне на аеронавигационно обслужване в зоната на летищата, който предприятието отчита трайно от този вид дейност. Това е в нарушение на Регламент 1070/2009, с който се забранява кръстосаното субсидиране между аеронавигационно обслужване при прелитане и в зоната на летищата.

3. В чл. 120, ал. 4 се добавят нови такси за административни услуги, извършвани от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

Въвежда се основание за събиране на такси за изменение и допълнение на летателна и техническа документация. В допълнителните разпоредби на закона се определя понятието „летателна и техническа документация“. Посочените в допълнителните разпоредби документи подлежат на одобрение от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ съгласно разпоредби на правото на Европейския съюз. В голяма част от случаите свидетелството за авиационен оператор или одобрението на организация за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника се издават еднократно, за което се събира такса. В хода на текущото извършване на дейността на организацията се налагат множество изменения на различните документи, свързани с осъществяването на тази дейност. Всяко последващо изменение изисква провеждане на определени процедури от страна на администрация, извършване на прегледи и проверки. За осъществяването на административното обслужване е необходимо разходите на администрация за бъдат възстановени от заявителите. Конкретните размери на таксите се определят с наредбата по чл. 122 от закона.

4. Отменянето на т. 2 в чл. 122в, ал. 3, която има за предмет финансирането от бюджета на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ на летателното обучение на летци – пилоти, студенти редовно обучение, държавна поръчка, е предложено по следните причини:

В първоначалния период, когато нормата е била предвидена, летищните такси осигуряваха това летателно обучение. В последните години обаче то се финансира изцяло от държавния бюджет чрез Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“. Главна дирекция

„Гражданска въздухоплавателна администрация” е контролен и регулаторен орган в областта на гражданското въздухоплаване и не е икономически основателно и целесъобразно финансирането на летателното обучение на тези студенти от бюджета на административния орган. В случай че държавата възнамерява да поддържа такова летателно обучение, то трябва да бъде организирано, контролирано и провеждано от Министерството на образованието, младежта и науката, като ресорно ведомство в областта на държавната поръчка във висшето образование.

V. Изменения в Допълнителните разпоредби и в Преходните и заключителните разпоредби:

В Допълнителните разпоредби се създават нови определения на понятията такси за аеронавигационно обслужване и използване на навигационни средства на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение” в зоните и районите на летищата, ползвател на летище, спортни и любителски полети. Правят се и изменения на понятията летищни такси и пътни такси, както и такси за аеронавигационно обслужване.

Текстовете в преходните и заключителни разпоредби въвеждат 6-месечни преходни периоди, в които следва да бъдат решени практическите въпроси по преминаването на фактическата власт и контрол върху светотехническите системи от Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение” към летищата, осъществяването на дължимите действия от страна на летище София по прилагането на Директива 2009/12 и отлагателно влизане в сила на такса сигурност по отношение на всички граждански летища за обществено ползване – публична държавна собственост. Мотивите за това са сезонният им характер и налични вече поети ангажименти с доставчици на туристически услуги, доставчици на горива и др.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)