

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., бр. 41, 81 и 99 от 2011 г. бр. 38, 60 и 82 от 2012 г., бр. 15 и 66 от 2013 г., бр. 12, 53 и 98 от 2014 г., бр. 28 и 89 от 2015 г., бр. 15 и 95 от 2016 г., бр. 58 и 96 от 2017 г., бр. 56 от 2018 г., бр. 1 и 62 от 2019 г. и бр. 60 от 2020 г.)

§ 1. В чл. 8 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 4 след думите „наричан по-нататък „Регламент (ЕС) 2018/1139“ се поставя запетая и се добавя „както и по регламентите за изпълнение и делегираните регламенти“, а думата „неговото“ се заменя с „тяхното“.

2. Създава се ал. 5:

„(5) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ е компетентният орган по прилагането на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията (ОВ, L 122 от 24 април 2014 г.), наричан по-нататък „Регламент (ЕС) № 376/2014“.“

§ 2. В чл. 16а се правят следните изменения и допълнения:

1. Точка 2 се отменя.

2. В т. 6 след думите „определя норми“ запетаята се заменя със съюза „и“, а думите „и процедури“ се заличават.

3. В т. 7 след думата „разрешения“ се поставя запетая и думите „и лицензи по този закон“ се заменят със „сертификати, лицензи и разглеждане на декларации“.

4. Създават се т. 18 и 19:

„18. определя с наредба условията и реда за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване;

19. съгласувано с министъра на вътрешните работи и с председателя на Държавна агенция „Национална сигурност“ определя с наредба условията и реда за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства.“

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

1. В ал. 1:

а) в т. 2 думите „и летателните площадки“ се заличават;

б) създава се т. 2а:

„2а. организира и координира използването на въздушното пространство за нуждите на гражданското въздухоплаване;“

в) създава се т. 7а:

„7а. създава правила за независимо събиране, оценяване, обработване, анализиране и съхраняване на сведения за събития в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014;“

г) създава се т. 18:

„18. създава и поддържа електронна система за:

а) регистрация на операторите на безпилотни летателни системи;

б) електронно подаване на документи, свързани с дейността на операторите на безпилотните летателни системи;

в) свидетелства за правоспособност на дистанционно управляващи пилоти;

г) географски зони с оперативни условия за безпилотни летателни системи.“

2. В ал. 3, т. 7 след думата „удостоверения“ се поставя запетая и се добавя „сертификати“.

3. Създават се ал. 8 - 9:

„(8) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ изпълнява функциите на Национален орган за управление на честотите за гражданско въздухоплаване в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/123 на Комисията от 24 януари 2019 г. за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за отмяна на Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията (ОВ, L 28 от 31 януари 2019 г.).

(9) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ изпълнява функциите на компетентен орган за прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 г. относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства (ОВ, L 152 от 11 юни 2019 г.), наричан по-нататък „Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947“.”

§ 4. В чл. 16в се правят следните изменения:

1. В ал. 8 думите „Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 на Комисията от 3 май 2013 г. за определяне на схема за ефективност на аеронавигационно обслужване и мрежовите функции (ОВ, L 128/1 от 9 май 2013 г.)“ се заменят с „Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията от 11 февруари 2019 година за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 390/2013 и (ЕС) № 391/2013 (ОВ, L 56 от 25 февруари 2019 г.), наричан по-нататък „Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317“.

2. В ал. 9 думите „Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 на Комисията от 3 май 2013 г. за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване (ОВ, L 128/31 от 9 май 2013 г.)“ се заменят с „Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317“.

§ 5. В чл. 16г, в ал. 2, т. 9 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 9, в основния текст думите „на персонала“ се заличават.

2. В буква „а“ пред думите „летищния оператор“ се добавя „персонала на“ и след думата „извършва“ се добавя „проверка и“.

3. В буква „б“ пред думата „оператора“ се добавя „персонала на“, след думата „обслужване“ се добавя „и на регулирания агент“ и след думата „извършва“ се добавя „проверка и“.

4. Създават се букви „в“ и „г“:

„в) инструктори по авиационна сигурност;

г) лица, извършващи вътрешен контрол на качеството по сигурността в гражданското въздухоплаване.“

§ 6. В чл. 16д, ал. 6 се създава изречение второ:

„При определяне на размера на тази част се прилага решението на летищния оператор по чл. 122к.“

§ 7. В чл. 16е се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1, в основния текст, изречение първо след думата „удостоверения“ се поставя запетая, съюзът „или“ се заличава, а след думата „одобрения“ се поставя запетая и се добавя „сертификати, декларации или други документи“.

2. В ал. 3 след думата „удостоверения“ се поставя запетая, съюзът „или“ се заличава, а след думата „одобрения“ се поставя запетая и се добавя „сертификати, декларации или други документи“.

§ 8. В чл. 16ж, ал. 2, т. 1 думите „докладване на“ се заменят с „уведомяване за“.

§ 9. В чл. 16к, ал. 1 т. 7 се изменя така:

„7. операторите по наземно обслужване, пълноправните контрольори (регулирани агенти) и познатите изпращачи;“.

§ 10. В чл. 16о се създават ал. 4-6:

„(4) Право на достъп без придружители до преминали контрол за сигурност въздушни товари и поща, материали на въздушния превозвач, стоки, предназначени за полета, и стоки, предназначени за летищата, имат лица, които са преминали успешна цялостна проверка от Държавна агенция „Национална сигурност“ по критерии, определени в Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване.

(5) Обучения по авиационна сигурност извършват лица, които са преминали успешна задълбочена цялостна проверка от Държавна агенция „Национална сигурност“ по критерии, определени в Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване.

(6) На лицата по чл. 16г, ал. 2, т. 9, буква „г“ се издават сертификати от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ след преминалата успешна задълбочена цялостна проверка от Държавна агенция „Национална сигурност“ по критерии, определени в Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване.“

§ 11. Създава се чл. 16с:

„Чл. 16с. Познатият изпращач разработва, прилага и поддържа програма за сигурност, одобрена от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация.“

§ 12. Създава се чл. 16т:

„Чл. 16т. Преди назначаването им ръководителите по сигурността:

1. трябва да са преминали успешно цялостна проверка, извършена от Държавна агенция „Национална сигурност“ по критерии, определени в Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване;

2. достъпът до зоните за сигурност на гражданските летища на ръководителите по сигурността, осъществяващи служебните си задължения на летището, да е съгласуван с Главна дирекция „Гранична полиция“ по критерии, определени в Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване;

3. трябва да са одобрени от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ съгласно критериите, определени в Националната програма за обучение и сертифициране по сигурност в гражданското въздухоплаване.“

§ 13. Създава се чл. 19а:

„Чл. 19а. (1) Безпилотните въздухоплавателни средства се експлоатират:

1. след регистрация на оператора на безпилотна летателна система, когато той подлежи на регистрация, съгласно чл. 14, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947;

2. след регистрация на безпилотната летателна система, когато тя подлежи на сертифициране, при условията и по реда на наредбата по чл. 16а, т. 19;

3. при наличие на валидна застраховка на отговорността към трети лица, освен ако безпилотната летателна система е с максимално допустимо излетно тегло под 20 кг и с нея се извършват само полети за спортни или развлекателни цели.

(2) Операторът е длъжен да експлоатира безпилотната летателна система в съответствие с приложимите нормативни изисквания, с процедурите в документацията му, както и в съответствие с предоставените му права, при условията и по реда на наредбата по чл. 16а, т. 19.“

§ 14. Създава се чл. 25б:

„Чл. 25б. Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ издава свидетелство за правоспособност за техническо обслужване на въздухоплавателни средства на чужденци – граждани на държави, които не са членки на Европейския съюз, със статут на продължително или постоянно пребиваващи в Република България. Пребиваването се удостоверява с документи, издадени при условията и по реда на Закона за чужденците в Република България.“

§ 15. В чл. 29, ал. 2, в основния текст думата „чуждестранно“ се заличава.

§ 16. В чл. 29а, ал. 1, в основния текст думата „чуждестранно“ се заличава.

§ 17. В чл. 32 се правят следните допълнения:

1. В ал. 2 след думите „свидетелство за правоспособност“ се добавя „или атестация“.

2. В ал. 3 след думите „свидетелства за правоспособност“ се добавя „и атестации“.

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

1. В основния текст след думата „определя“ се добавя „с наредби“.

2. В т. 1 думата „откриване“ се заменя с „издаване на свидетелства на организации за обучение и“.

3. В т. 2 след думата „центрове“ се поставя запетая и се добавя „в организации за обучение“.

4. В т. 5 след думите „членовете на екипажа“ се добавя „и атестации на кабинен екипаж“.

5. В т. 6 след думите „членовете на екипажа“ се добавя „и на атестации на кабинен екипаж“.

6. Създават се т. 7-11:

„7. условията и реда за издаване на сертификат на одобрена организация за обучение;

8. условията и реда за издаване на сертификат на организация за обучение на кабинен екипаж;

9. изискванията, на които да отговарят авиомедицинските центрове и авиомедицинските експерти (АМЕ);

10. условията и реда за одобряване на организациите за оценяване на езикова компетентност за нуждите на гражданското въздухоплаване;

11. изискванията, на които да отговарят декларираните организации за обучение.“

§ 19. В чл. 34 ал. 1 се изменя така:

„(1) Членовете на екипажа на гражданско въздухоплавателно средство, регистрирано в Република България, трябва да притежават:

1. свидетелства за правоспособност, издадени или признати за валидни от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ – за членовете на полетния екипаж;

2. атестации, издадени или признати за валидни от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ – за членовете на кабинния екипаж.“

§ 20. В чл. 37 ал. 4 се изменя така:

„(4) Условията и редът за удостоверяването на медицинската годност на любители пилоти на свръхлеки въздухоплавателни средства от общопрактикуващ лекар се определят с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“

§ 21. В чл. 39, ал. 2 думите „към ръководството за летателна експлоатация за типа въздухоплавателно средство“ се заличават.

§ 22. В чл. 43 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „и летателни площадки“ се заличават.

2. В ал. 2:

а) точки 2 и 3 се изменят така:

„2. международни летища за обслужване на авиация с общо предназначение;

3. летища за обслужване на авиация с общо предназначение срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане;“

б) създава се т. 4:

„4. летища за обслужване на полети, различни от търговски въздушен превоз, с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 кг срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане; ограничението за максимална излетна маса не се отнася за вертолети.“

3. В ал. 4 след думите „Република България“ запетаята и текстът докрая се заличават.

4. Алинея 7 се отменя.

§ 23. В чл. 43а ал. 5 се отменя.

§ 24. Създава се чл. 43з:

„Чл. 43з. Видовете обслужване на въздушното движение, включително летищно полетно информационно обслужване, се осъществява при условия и по ред, определени с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“

§ 25. В чл. 44 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 след думата „летища“ запетаята и думите „летателните площадки“ се заличават и след думата „навигация“ запетаята и текстът докрая се заличават.

2. В ал. 3 думите „летателните площадки“, запетаята след тях, запетаята след думата „навигация“ и думите „както и на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари, както“ се заличават.

§ 26. В чл. 45 думите „и летателни площадки“ се заличават.

§ 27. В чл. 48д, ал. 1 думите „и 2“ се заличават.

§ 28. В чл. 51 ал. 3 се отменя.

§ 29. В чл. 53, ал. 2 се създават т. 1а, 1б и 1в:

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

1б. проектиране на структури на въздушно пространство;

1в. разработване на процедури за полети.“

§ 30. В чл. 53в, ал. 11 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се т. 3а:

„3а. приема бизнесплана на предприятието в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията от 1 март 2017 година за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011 (ОВ, L 62 от 8 март 2017 г.), който съдържа и ключовите области на дейността, показатели и цели за ефективност и тяхното изпълнение, съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317; частта от бизнесплана на предприятието, отнасящата се за ефективността, трябва да съответства на поставените цели и задачи в Плана за ефективност, разработван от Националния надзорен орган по чл. 16в;“.

2. В т. 4 думите „международните изисквания“ се заменят с „изискванията по т. 3а“.

§ 31. В чл. 55 думите „само с разрешение от“ се заменят с „в контролираното въздушно пространство само с разрешение на органите за контрол на въздушното движение в“.

§ 32. В чл. 56 след думите „указания на“ се добавя „органите за контрол на въздушното движение в“.

§ 33. В чл. 57 се правят следните допълнения:

1. В изречение първо след думите „указанията на“ се добавя „органите за контрол на въздушното движение в“.

2. В изречение второ след думата „незабавно“ се добавя „органите за контрол на въздушното движение в“.

§ 34. В чл. 62 се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Въздухоплавателно средство, което е навлязло без разрешение във въздушното пространство на Република България или е без държавен регистрационен отличителен знак, или не се подчини на указанията на органите, които ръководят и контролират полетите, или има достатъчно основания да се предполага, че то ще се използва за цели, несъвместими с целите на гражданското въздухоплаване, се счита за нарушител и се принуждава да кацне.“

2. В ал. 3 думите „министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, министъра на отбраната, министъра на вътрешните работи и председателя на Държавна агенция „Национална сигурност“ се заменят с „Министерския съвет по предложение на министъра на отбраната, министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, министъра на вътрешните работи, министъра на външните работи и председателя на Държавна агенция „Национална сигурност“.

§ 35. В чл. 64 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 3:

„(3) На оператори, експлоатиращи въздухоплавателни средства, попадащи в Приложение № 1 към Регламент (ЕС)

№ 2018/1139, се издава национално свидетелство за авиационен оператор при условията и по реда на наредбата по ал. 9.“

2. Досегашните ал. 3-8 стават съответно ал. 4-9.

§ 36. В чл. 64б се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в изречение първо думите „авиационен оператор-Авиоотряд 28“ се заменят с „Държавен авиационен оператор“, след думите „юридическо лице“ тирето се заменя със запетая и се добавя „ръководено от генерален директор, който е“;

б) в изречение второ думите „Авиоотряд 28“ се заменят с „Държавния авиационен оператор“.

2. В ал. 3 думите „Авиоотряд 28“ се заменят с „Държавният авиационен оператор“

3. В ал. 4 думите „Авиоотряд 28“ се заменят с „Държавният авиационен оператор“.

4. В ал. 5 думите „Авиоотряд 28“ се заменят с „Държавният авиационен оператор“.

5. В ал. 6 думите „Авиоотряд 28“ се заменят с „Държавния авиационен оператор“.

6. В ал. 8:

а) в изречение първо думите „Авиоотряд 28“ се заменят с „Държавния авиационен оператор“;

б) в изречение второ думите „Авиоотряд 28“ се заменят с „Държавния авиационен оператор“.

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

1. В ал. 4:

а) в т. 1 думите „и летателни площадки“ се заличават;

б) точка 8 се изменя така:

„8. издаване на свидетелства на авиационни учебни центрове, сертификати на одобрени организации за обучение, сертификати на одобрена организация за оценяване на езикова компетентност за нуждите на гражданското въздухоплаване, както и разглеждане на

декларации по смисъла на Регламент (ЕС) № 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 по отношение на декларираните организации за обучение (ОВ, L 204 от 13 август 2018 г.) и Регламент (ЕС) № 2018/1139;“

в) в т. 9 думите „издаване на национални свидетелства за авиационен оператор за специализирани операции и разрешения за извършване на високорискови специализирани търговски операции“ се заменят с „издаване на свидетелства на авиационни оператори, разрешителни за високорискови търговски операции, национални свидетелства за авиационен оператор, списък на специалните одобрения“ и думите „ал. 8“ се заменят с „ал. 9“;

г) точка 13 се отменя;

д) точки 21 и 22 се изменят така:

„21. потвърждаване, признаване или преиздаване на лицензи, свидетелства, атестации, сертификати, разрешения, декларации и удостоверения, включително издадени от трета държава;

22. извършване на проверки за съответствие, преиздаване, заверка или изменение на лицензи, удостоверения, свидетелства, сертификати, разрешения, одобрения или декларации;“

е) точка 27 се изменя така:

„27. издаване на удостоверение за авиомедицински центрове или АМЕ, одобрение на организация, провеждаща курсове по авиационна медицина, преглед на декларация на специалисти по трудова медицина;“

ж) създават се т. 28-32:

„28. провеждане на теоретични изпити на авиационния персонал и издаване на сертификати за успешно издържани теоретични изпити;

29. издаване и удължаване на одобрение за ползване на тренажор или симулатор;

30. издаване на одобрения на пълноправен контрольор (регулиран агент), познат изпращач, пълноправен доставчик на стоки за полета, както и определяне на въздушен превозвач като „въздушен

превозвач на товари или поща, осъществяващ превоз от летище в трета държава до територията на Европейския съюз”;

31. одобряване на програми за сигурност на оператори и лица, задължени да разработват, прилагат и поддържат програма за сигурност;

32. регистрация на оператор на безпилотна летателна система, съгласно чл. 14, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947, издаване на удостоверение за оператор на лека безпилотна летателна система („LUC“), разрешение за експлоатация в специфична категория; разрешение за експлоатация на безпилотна летателна система в рамките на клубове и сдружения за авиомоделизъм, както и разглеждане на декларации, при условия и по ред, определени с наредбата по чл. 16а, т. 19.“

2. Създава се ал. 9:

„(9) Летищните такси по ал. 1 и лихвите по чл. 7, ал. 1, т. 1 от наредбата по чл. 122, ал. 1 са публични държавни вземания, когато се събират в случаите по ал. 5, т. 1 или когато се събират на гражданско летище за обществено ползване - държавна собственост, което се ползва от летищен оператор – търговско дружество, в което държавата е едноличен собственик на капитала.“

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

1. В ал. 1 думите „и на министъра на финансите“ се заличават.

2. В ал. 2 изречение второ се заличава.

3. Създава се ал. 3:

„(3) Размерът на таксите, установен с влязлото в сила решение по чл. 122к или чл. 122р, е в сила от деня, който е начален за периода, за който се отнася, независимо от датата на влизане в сила на решението.“

§ 39. В чл. 122к, ал. 1 след думата „публично“ се добавя „на интернет страницата си, както и“.

§ 40. В чл. 122р се създава ал. 6:

„(6) Решението по ал. 1, влязлото в сила решение на летищния оператор по чл. 122к, ал. 1, и решението по чл. 122л, ал. 2 се публикуват на интернет страницата на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.“

§ 41. Член 135 се изменя така:

„Чл. 135. (1) Правото на иск срещу превозвача по международните и вътрешните превозни договори се погасява в едногодишен срок считано от деня на пристигането на въздухоплавателното средство в местоназначението, от деня, в който въздухоплавателното средство е трябвало да пристигне, или от деня на прекратяване на превоза.

(2) Пълномощниците, които не са адвокати на лицата, притежаващи права, произтичащи от Регламент (ЕО) № 261/2004, представят пред превозвача или пред Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ пълномощни с нотариална заверка на подписите.

(3) Правото на предявяване на претенция за получаване на обезщетение от пълномощници на лицата, притежаващи права, произтичащи от Регламент (ЕО) № 261/2004, се доказва пред превозвача и/или пред Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ с оригинал на пълномощно с нотариална заверка на подписа на упълномощителя.“

§ 42. В чл. 141а, ал. 2 думите „Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 на Комисията от 3 май 2013 г. за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции (ОВ, L 128/1 от 9 май 2013 г.)“ се заменят с „Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/317“.

§ 43. В чл. 143 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в т. 4 думите „алкохол или друго упойващо“ се заменят с „психоактивно“;

б) в т. 5 думите „алкохол или друго упойващо“ се заменят с „психоактивно“;

в) точка 20 се изменя така:

„20. допусне да се извърши или извърши полет с безпилотно управляемо въздухоплавателно средство във въздушното пространство на страната без съответното разрешение, когато се изисква такова, и/или

в нарушение на приложимите нормативни изисквания, процедурите в документацията му.“

2. В ал. 3:

а) в т. 1 след думите „(регулиран агент)“ се поставя запетая и се добавя „познат изпращач“;

б) в т. 3 след думите „(регулиран агент)“ се поставя запетая и се добавя „познат изпращач“;

в) в т. 4 след думите „(регулиран агент)“ се поставя запетая и се добавя „познат изпращач“;

г) в т. 7 след думите „(регулиран агент)“ се поставя запетая и се добавя „познат изпращач“;

д) създават се т. 14-17:

„14. летищен оператор, оператор по наземно обслужване, пълноправен контролор (регулиран агент), познат изпращач, доставчик на аеронавигационно обслужване и авиационен оператор, който наеме или възложи на национално или местно равнище на лице да изпълнява функциите на ръководител по сигурността, преди да са изпълнени изискванията по чл. 16т;

15. летищен оператор, оператор по наземно обслужване, пълноправен контролор (регулиран агент), познат изпращач, доставчик на аеронавигационно обслужване и авиационен оператор, който допусне физически лица да извършват или да отговарят за извършването на проверки, контрол на достъпа или друг вид контрол за сигурност, преди да са преминали успешно цялостна проверка;

16. летищен оператор, оператор по наземно обслужване, пълноправен контролор (регулиран агент), познат изпращач, доставчик на аеронавигационно обслужване и авиационен оператор, който допусне лица, които не са преминали успешно цялостна проверка, без придружител, до въздушни товари и поща, до поща и материали на въздушния превозвач, до стоки, предназначени за полета, и стоки, предназначени за летищата, спрямо които е приложен изискваният контрол за сигурност;

17. летищен оператор, оператор по наземно обслужване, пълноправен контролор (регулиран агент), познат изпращач, доставчик

на аеронавигационно обслужване и авиационен оператор, който допусне лице, което не е одобрено от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ или не притежава сертификат за компетентност, да извърши обучение по авиационна сигурност.“

3. В ал. 6, т. 10 думите „6-седмичен срок“ се заменят със „срок до два месеца“.

§ 44. В чл. 143а се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1.

2. Създава се ал. 2:

„(2) Наказват се с глоба от 3000 до 10 000 лв. или се налага имуществена санкция от 3000 до 30 000 лв. на лицата по чл. 2, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 2018/1139, които не изпълнят или забавят изпълнението на задълженията си по този регламент и по произтичащите от него делегирани регламенти и регламенти за изпълнение.“

§ 45. В чл. 144 се правят следните изменения:

1. В т. 1 думите „или летателна площадка“ се заличават, а думите „преди те да са регистрирани“ се заменят с „преди то да е регистрирано“.

2. В т. 15 думата „умишлено“ се заличава.

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

1. Точка 14 се отменя.

2. Създава се т. 14а:

„14а. „Полети на авиацията с общо предназначение“ са полети за специализирани операции (aerial work - AW свързани) или полети, различни от търговски въздушни превози (commercial air transport - CAT).“

3. Създават се т. 75-90:

„75. „Познат изпращач“ е лице, което предоставя товар или поща за своя сметка и чиито процедури отговарят на общите правила и стандарти за сигурност, които са достатъчни за допускане на товара или пощата за пренасяне от всякакво въздухоплавателно средство.

76. „Пълноправен доставчик на стоки за полета“ е лице, чиито процедури съответстват на общи правила и стандарти за сигурност, достатъчни за извършването на доставки на стоки, предназначени за полета, директно на борда на въздухоплавателно средство.

77. „Летищно полетно-информационно обслужване“ е полетно-информационно обслужване и аварийно-оповестително обслужване на летищното движение на дадено летище.

78. „Командир“ е летец-пилот, притежаващ подготовка за длъжността, назначен за командващ и отговарящ за безопасното провеждане на полета за целите на операциите на търговския въздушен транспорт.

79. „Авиомедицински експерт (АМЕ)“ е лекар, притежаващ необходимата квалификация за упражняване на медицинска професия и завършено специализирано обучение по авиационна медицина, упълномощен от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ да извършва медицински прегледи на пилоти, кабинен екипаж и ръководител полети (АТСО) на територията на страната, съгласно изискванията на Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 311 от 25 ноември 2011 г.) съгласно Регламент (ЕС) 2015/340 на Комисията от 20 февруари 2015 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка със свидетелствата за правоспособност и други свидетелства и сертификати на ръководители на полети съгласно Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията и за отмяна на Регламент (ЕС) № 805/2011 на Комисията (ОВ, L 63 от 6 март 2015 г.).

80. „Цялостна проверка“ е проверка на самоличността и миналото на дадено лице, включително съдебното му досие, като част от преценката дали лицето следва да получи достъп без охрана до обезопасени зони с ограничен достъп.

81. „Психоактивно вещество“ е алкохол, опиоиди, канабиноиди, успокоителни и приспивателни, кокаин, други психостимуланти, халюциногени и летливи разтворители, като се изключват кофеинът и тютюнът.

82. „Перон“ е определена зона, в която се разполагат въздухоплавателни средства с цел качване или слизване на пътници, товарене или разтоварване на пощенски пратки или товари, зареждане с гориво, паркиране или техническо обслужване.

83. „Контролирано летище“ е летище, на което се осигурява обслужване по контрол на летищното движение, независимо дали е налице или не контролирана зона.

84. „Ръководител по сигурността“ е лице, на което е възложено и е отговорно за това, програмата за сигурност на оператора или образуванието, на национално или местно равнище и нейното прилагане да са съобразени с приложимите изисквания за сигурност в гражданското въздухоплаване.

85. „Търговски въздушен превоз“ е полет на въздухоплавателно средство за превоз на пътници, товари или поща срещу заплащане или друго възнаграждение.

86. „Търговска операция“ е операция, извършвана срещу възнаграждение и/или за сметка на отсрещната страна.

87. „Международно летище“ е всяко летище, което е предназначено за влизане и заминаване на международен въздушен трафик и където се извършват митнически, здравни, ветеринарни, фитосанитарни и други процедури.

88. „Безпилотна летателна система (БЛС)“ е безпилотно въздухоплавателно средство и оборудването за неговото дистанционно управление.

89. „Оператор на безпилотна летателна система („оператор на БЛС“)" е всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или възнамерява да експлоатира една или повече БЛС.

90. „Дистанционно управляващ пилот“ (remote pilot) е физическо лице, отговарящо за безопасното провеждане на полета на безпилотно въздухоплавателно средство, като управлява неговите полетни показатели ръчно или когато безпилотното въздухоплавателно средство лети в автоматичен режим – като следи неговия курс и по всяко време е в състояние да се намеси и да промени курса.“

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 47. (1) Разпоредбите на този закон се прилагат и за започналите, но неприключили производства по определяне на летищните такси от летищния оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летищния оператор на летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България, включително когато летищните такси са предмет на неприключили съдебни производства, като в тези случаи не се прилага изискването за включването на размера на летищните такси в наредбата по чл. 122, ал. 1.

(2) В производства по установяване на публични вземания за летищни такси и лихви по тях размерът на летищните такси, определен в приложения № 1в, 1г и 1д към Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България (обн., ДВ, бр. 2 от 1999 г.; изм. и доп., бр. 15 от 2000 г., бр. 9 и 62 от 2001 г., бр. 19 от 2002 г., бр. 16 от 2003 г., бр. 32 и 71 от 2004 г., бр. 15 и 96 от 2005 г., бр. 22 от 2006 г., бр. 1 и 25 от 2007 г., бр. 34 от 2008 г.; Решение № 5551 на Върховния административен съд от 2008 г. - бр. 92 от 2008 г.; изм. и доп., бр. 28 от 2010 г., бр. 20 и 107 от 2011 г., бр. 94 от 2012 г., бр. 38 от 2013 г., бр. 41 и 67 от 2014 г., бр. 45 от 2015 г., бр. 11 от 2016 г., бр. 21 и 102 от 2017 г., бр. 20 от 2018 г., бр. 46 от 2019 г. и бр. 46 от 2020 г.) (наредбата), се прилага от началната дата, посочена в съответните решения по чл. 122к, ал. 1, независимо от датата на публикуването им в наредбата.

§ 48. (1) Авиационният оператор - Авиоотряд 28, се преименува на Държавен авиационен оператор.

(2) Дейността, бюджетът, активите, пасивите, архивът и другите права и задължения на авиационния оператор - Авиоотряд 28, преминават към Държавния авиационен оператор. Висящите дела към датата на влизането в сила на закона се продължават от Държавния авиационен оператор до тяхното приключване във всички инстанции.

(3) Трудовите правоотношения на ръководителите и служителите в авиационния оператор - Авиоотряд 28, се уреждат при условията на чл. 123 от Кодекса на труда.

(4) Държавният авиационен оператор встъпва в правата и задълженията на авиационен оператор - Авиоотряд 28, по сключените от него договори, включително по оперативни програми, финансирани със средства от Европейския съюз.

(5) Генералният директор на авиационен оператор - Авиоотряд 28, продължава да упражнява правомощията си като генерален директор на Държавния авиационен оператор от датата на влизането в сила на закона.

§ 49. В 6-месечен срок след влизането в сила на закона собствениците на летателните площадки, чиято дейност няма да бъде преустановена след влизането в сила на разпоредбата по § 52 подават в Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ заявление за класифициране на летището в съответствие с чл. 43, ал. 2.

§ 50. В Закона за държавните такси (обн., Изв., бр. 104 от 1951 г.; изм. и доп., бр. 89 от 1959 г., бр. 21 от 1960 г.; ДВ, бр. 53 от 1973 г., бр. 87 от 1974 г., бр. 21 от 1975 г., бр. 21 от 1990 г., бр. 55 от 1991 г., бр. 100 от 1992 г., бр. 69 и 87 от 1995 г., бр. 37, 100 и 104 от 1996 г., бр. 82 и 86 от 1997 г., бр. 133 от 1998 г., бр. 81 от 1999 г., бр. 97 от 2000 г., бр. 62, 63 и 90 от 2002 г., бр. 84 и 86 от 2003 г., бр. 24, 36 и 37 от 2004 г., бр. 43 от 2005 г., бр. 18 и 33 от 2006 г., бр. 43 от 2008 г., бр. 74 и 82 от 2009 г., бр. 55 и 99 от 2011 г., бр. 68 от 2013 г., бр. 53 от 2014 г., бр. 85 от 2017 г., бр. 17 от 2018 г. и бр. 104 от 2020 г.), в § 2, изречение първо от Преходните разпоредби след думите „събирани по“ се добавя „чл. 120, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване“ и се поставя запетая.

§ 51. В Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България (обн., ДВ, бр. 35 от 2009 г.; изм. и доп., бр. 74, 82, 93 и 99 от 2009 г., бр. 16, 88, 98 и 101 от 2010 г., бр. 23, 48, 99 и 100 от 2011 г., бр. 20, 33 и 38 от 2012 г., бр. 15, 66 и 68 от 2013 г., бр. 1 и 98 от 2014 г., бр. 14, 24, 61, 79 и 88 от 2015 г., бр. 13, 17, 50, 81, 98 и 103 от 2016 г., бр. 58, 85 и 103 от 2017 г., бр. 7, 77 и 98 от 2018 г., бр. 17, 42 и 94 от 2019 г. и бр. 38 и 69 от 2020 г.), в чл. 57а, ал. 1 думите „Авиоотряд 28“ се заменят с „Държавния авиационен оператор“.

§ 52. Разпоредбите на § 3, т. 1, буква „а“ относно чл. 16б, ал. 1, т. 2, § 22, т. 1-4 относно чл. 43, ал. 1, 2, 4 и 7, § 25 относно чл. 44, ал. 1 и 3, § 26 относно чл. 45, § 27 относно чл. 48д, ал. 1, § 37, т. 1, буква „а“ и „г“ относно чл. 120, ал. 4, т. 1 и т. 13, § 45 относно чл. 144, т. 1 и 15, § 46, т. 1 и 2 относно § 3, т. 14 и 14а от Допълнителните разпоредби влизат в сила 12 месеца след обнародването на закона в „Държавен вестник“.

Законът е приет от 44-ото Народно събрание на
2020 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:**

(Цвета Караянчева)

М О Т И В И

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

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

I. Изменения и допълнения в областта на авиационната безопасност.

II. Изменения и допълнения в областта на авиационната сигурност.

III. Изменения и допълнения в частта относно таксите, събирани от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД „ГВА“).

IV. Изменения и допълнения, свързани с правата на пътниците.

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

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

1.1. С предложеното изменение в ал. 4 се конкретизират видовете регламенти по изпълнението на Регламент (ЕС) № 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (Регламент (ЕС) № 2018/1139), които съдържат разпоредби, създаващи права и задължения за ГД „ГВА“.

1.2. Създаването в чл. 8 на нова ал. 5 произтича от актуалната уредба на Европейския съюз (ЕС). Съгласно изискванията на чл. 6, т. 1 от Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС)

№ 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията (Регламент (ЕС) № 376/2014) държавите членки следва да гарантират, че всички въздухоплавателни организации са определили едно или повече лица, които действат независимо, като събират, оценяват, обработват, анализират и съхраняват сведения за събития, получени през системите за доброволно и задължително докладване, които следва да са организирани съгласно чл. 4 и 5. Съгласно чл. 6, т. 3 от същия регламент държавите членки следва да определят компетентен/компетентни орган/органи, които да създадат механизъм за независимо събиране, оценяване, обработване, анализиране и съхраняване на сведения за събития, докладвани съгласно чл. 4 и 5. Регламент (ЕС) № 376/2014 посочва кои органи, заедно и поотделно, могат да бъдат определени като компетентни, а именно:

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

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

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

2. С § 2 от законопроекта се предлагат промени в чл. 16а, т. 2, 6 и 7 и създаване на т. 18 и 19, с § 3 се предлагат изменения в чл. 16б, ал. 3 и се създават ал. 8 и 9, с § 7 се предлагат изменения в чл. 16е, ал. 1 и 3, с които се въвеждат документите „сертификати“ и „декларации“:

2.1. Издаването на документи „сертификати“ от ГД „ГВА“ произтича от необходимостта от съобразяване на вътрешното законодателство с правото на Европейския съюз в областта на гражданското въздухоплаване.

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

Издаването на сертификат се изисква по отношение на летищата – чл. 34 от Регламент (ЕС) № 2018/1139, както и по отношение на организациите, отговорни за експлоатацията на летища – чл. 37, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 2018/1139. Издаване на сертификат е регламентирано и в Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 година относно поддържането на летателна годност на въздухоплавателните средства и авиационни продукти, части и устройства относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (Регламент (ЕС) № 1321/2014), установяват се общи технически и административни процедури за осигуряване поддържането на летателна годност на въздухоплавателни средства, включително всички компоненти за монтиране в тях – по отношение на организациите и персонала, участващи в техническото обслужване на продукти, части и устройства за въздухоплавателни средства, като са описани изискванията и са специфицирани условията за издаване, поддържане, изменение, временно прекратяване и анулиране на сертификати, които се издават от съответните въздухоплавателни администрации.

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

пилотските умения, на авиомедицинските експерти, на организациите за обучение на пилоти и на авиомедицинските центрове и др.

2.2. По отношение на документа „декларация“:

С приемането на Регламент (ЕС) № 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 по отношение на декларираните организации за обучение се въвеждат нови изисквания, например организация може да предоставя обучение на пилоти след подаване на декларация по чл. 10а, параграф 1, т. 2 от Регламент (ЕС) № 1178/2011 г. пред компетентния орган. Документът „декларация“ е предвиден и в Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, на основание ORO.DEC.100 от Регламент (ЕС) № 965/2012 г., като операторът на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, извършващ нетърговски операции или специализирани нетърговски операции, както и операторът, извършващ специализирани търговски операции, предоставя на компетентния орган цялата свързана информация, преди да започне да извършва операции, чрез подаване на декларация по образец (приложение към регламента) пред компетентния орган. Компетентният орган в Република България е ГД „ГВА“ – на основание чл. 166 от ЗГВ.

3. По отношение § 2 относно чл. 16а – предлага се отмяна на т. 2.

Предложението е вследствие на влязлото в сила изменение на ЗГВ, обнародвано в „Държавен вестник“, бр. 60 от 2020 г., съгласно което „министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията провежда държавната политика в областта на гражданското въздухоплаване“. Съгласно изменението „регулаторните и контролни функции в областта на гражданското въздухоплаване се изпълняват от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“. Съгласно посоченото изменение организирането и координирането на използването на въздушното пространство за нуждите на гражданското въздухоплаване се изпълнява от ГД „ГВА“, поради което се предлага систематичното място на тази разпоредба да бъде в чл. 16б, където са регламентирани правомощията на ГД „ГВА“.

4. По отношение § 2 относно създаването в чл. 16а на т. 18 и 19:

4.1. С т. 18 се създава правно основание за издаване на подзаконов нормативен акт, осигуряващ прилагането на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския

парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията.

4.2. С т. 19 се създава правно основание за издаване на подзаконов нормативен акт, осигуряващ прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 г. относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства (Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947).

5. С § 3 от законопроекта в чл. 16б, ал. 1 се предлага да се създадат т. 2а, 7а и 18 и ал. 8 и 9, които са свързани с управление на безопасността:

5.1. Предложението за създаване на т. 2а в чл. 16б, ал. 1 произтича от изменението в ЗГВ, в резултат на което организирането и координирането на използването на въздушното пространство за нуждите на гражданското въздухоплаване се изпълнява от ГД „ГВА“. Промяната се предлага във връзка с промяната по т. 3 относно § 2.

5.2. Предложението за създаване на т. 7а в чл. 16б, ал. 1 произтича от чл. 6 от Регламент (ЕС) № 376/2014, където е регламентирано, че „всяка държава членка определя един или повече компетентни органи, които да създадат механизъм за независимо събиране, оценяване, обработване, анализиране и съхраняване на сведения за събития“. За Република България такъв орган се предлага да е ГД „ГВА“.

5.3. Със създаването на т. 18 в чл. 16б, ал. 1 се изпълнява изискването на чл. 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 за създаване на регистрационна система на безпилотните въздухоплавателни системи.

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

5.5. Предложението за създаване на нова ал. 9 в чл. 16б произтича от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947, с който се установяват подробни разпоредби за експлоатацията на безпилотни въздухоплавателни системи, както и за персонала, включително дистанционно управляващите пилоти и организациите, участващи в тази експлоатация. Главна дирекция

„Гражданска въздухоплавателна администрация“ с оглед на контролните и надзорни функции на администрацията се определя като компетентен орган по прилагане на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947. В § 4 измененията на чл. 16в целят актуализиране на регламентите, към които са препращащите разпоредби на ал. 8 и 9.

6. По отношение § 6 от законопроекта относно изменението в чл. 16д, ал. 6:

Предлага се конкретните размери на частта от летищните такси за издръжка на Независимия надзорен орган да бъдат тези, определени в решението на летищния оператор. Предложението е обвързано с изменението на чл. 122, ал. 2, където се предвижда летищните такси, определени от летищния оператор по чл. 122, ал. 2, след влизането им в сила да бъдат публикувани единствено на сайта на оператора, като отпада изискването да се обнародват в „Държавен вестник“ като част от наредбата по чл. 122, ал. 1. С промяната се цели облекчаване на административната процедура както за летищния оператор, така и за ползвателите.

7. С § 13 относно създаването на чл. 19а се регламентират условията за експлоатация на безпилотните въздухоплавателни средства. Предвижда се безпилотните летателни системи (БЛС) освен тези, които са с максимално допустимо излетно тегло под 20 кг и с тях се извършват само полети за спортни или развлекателни цели, да разполагат със застраховка за отговорност към трети лица, както и с регистрация на оператора на БЛС, когато той подлежи на регистрация, съгласно чл. 14, параграф 5 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947, и с регистрация на БЛС, когато тя подлежи на сертифициране, при условията и по реда, определени в наредбата по чл. 16а, т. 19.

8. С § 14 от законопроекта се създава чл. 25б, където се предвижда главният директор на ГД „ГВА“ да издава свидетелство за правоспособност за техническо обслужване на въздухоплавателни средства на чужденци – граждани на държави, които не са членки на Европейския съюз, когато те са със статут на продължително или постоянно пребиваващи в Република България. Предложението цели предотвратяване на злоупотреби от страна на заявителите, граждани на трети страни – чуждите граждани не се явяват лично да заявят издаването/изменението на свидетелството за правоспособност, нито да получат издадения документ, а използват пълномощник, което създава затруднения за установяване на самоличността им, като има случаи, когато са ползвани различни документи за самоличност с различни данни от едно и също лице. С предложеното изменение това ще бъде преодоляно.

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

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

9. С § 15 и 16 от законопроекта се предлагат изменения в чл. 29, ал. 2 и чл. 29а, ал. 1:

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

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

10. Изменения, свързани със синхронизиране на терминологията с приложимите европейски регламенти и с изпълнение на препоръките в Решение № 704 на Министерския съвет от 2018 г. за приемане на мерки за трансформация на модела на административното обслужване:

10.1. С § 17, т. 1 и 2 относно чл. 32, ал. 2 и 3 се предлага въвеждане на документа „атестация“. Това произтича от изискването на чл. 1, т. 6 от Регламент (ЕС) № 1178/2011. Документът оправомощава членовете на кабинния състав да упражняват правата си, като са аналогични на свидетелствата за правоспособност на кабинния екипаж, които ГД „ГВА“ е издавала и досега. Съгласно чл. 11а от Регламент (ЕС) № 290/2012 на

Комисията от 30 март 2012 година за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (Регламент (ЕС) № 290/2012) компетентният орган може да заменя издадените свидетелства за правоспособност на кабинния екипаж с атестации при определени условия, а за кандидати, обучени по новите правила на цитирания регламент, се издават атестации. Целта е синхронизиране на термините в българското законодателство с използваните в приложимите европейски регламенти.

10.2. Предложенията за измененията и допълненията в § 18 относно чл. 33 изпълняват препоръките, съдържащи се в Решение № 704 на Министерския съвет от 2018 г.

В т. 151 от приложението към Решение № 704 на Министерския съвет от 2018 г. се посочва, че липсва законоустановено основание за издаване на свидетелство за одобрение на организация за обучение по реда на Наредба № Н-1 от 2014 г. за регистрация, първоначално определяне, поддържане на летателната годност, експлоатация на свръхлеки въздухоплавателни средства, обучение и издаване на свидетелства за правоспособност на пилотите и контрола върху тях. Поради това се предлагат промените по т. 2, 3 и 6 от § 18.

С предлаганите промени се постига и синхронизиране на терминологията с приложимите европейските регламенти, както и се специфицират дейностите, изпълнявани от ГД „ГВА“.

С предложените допълнения в § 17, т. 4 и 5 се въвежда документ „атестация на кабинен екипаж“.

10.3. С § 19 относно чл. 34, ал. 1 се предлага въвеждането на документ „атестация на кабинен екипаж“.

10.4. С § 20 от законопроекта се предлага изменение в чл. 37, ал. 4, като се прецизира правното основание за издаването на подзаконов нормативен акт, регламентиращ изискванията за удостоверяване на медицинската годност на любител пилот на свръхлеко въздухоплавателно средство от общопрактикуващ лекар.

11. С § 21 от законопроекта се предлага изменение в чл. 39, ал. 2, като думите „към ръководството за летателна експлоатация за типа въздухоплавателно средство“ се заличават с цел прецизиране на текста – цитираният в разпоредбата списък на допустимите откази (MEL) е самостоятелен документ, а не част от ръководство за експлоатация, който се

разработва въз основа на изискването на ORO.MLR.105 от Регламент (ЕС) № 965/2012, и постигане на съответствие с приложимите изисквания.

12. По отношение § 22 от законопроекта относно чл. 43, ал. 1, 2, 4 и ал. 7:

12.1. С т. 1 в чл. 43, ал. 1 думите „летателните площадки“ се заличават, тъй като се предлага създаване на единен термин „летища“. Предвижда се преходен период от една година за влизане в сила на предлаганата промяна.

12.2. С т. 2, буква „а“ се предлага изменение в чл. 43, ал. 2, т. 2, като думите „летища за обслужване на търговски операции с въздухоплавателно средство, включително за единични полети за превозни услуги, изпълнявани с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса до 5700 кг или с пътниковместимост до 19 седалки“ се заменят с „международни летища за обслужване на авиация с общо предназначение“.

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

12.3. С т. 2, буква „б“ се предлага да се измени чл. 43, ал. 2, т. 3, като технологичните летища се заменят с „летища за ползване от авиация с общо предназначение срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане“. С промяната се предлага да се въведе нова група летища, които са идентични по своите характеристики с летищата по чл. 43, ал. 2, т. 2 от проекта.

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

12.4. С т. 2, буква „в“ се предлага да се допълни чл. 43, ал. 2, с т. 4, с която се цели да се създаде възможност летищата по т. 4 (за обслужване на

полети, различни от търговски въздушен превоз, с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 кг срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане) да бъдат използвани от въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 кг., като ограничението не се отнася за вертолети. На този клас летища ще се извършват всякакви видове полети, различни от търговски въздушен превоз, но с ограничение в максималната излетна маса на въздухоплавателните средства. За тези летища, поради по-ниската категория на риска на полетните операции, ще се извършва регистрация по облекчен режим, което ще намали административната тежест за многобройната група летища, които в момента притежават удостоверение за експлоатационна годност на летателна площадка, издадени от ГД „ГВА“ съгласно действащата нормативна уредба.

12.5. С т. 3 се предлага изменение в чл. 43, ал. 4:

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

Целта на предлаганото изменение е предвид увеличаващия се трафик от общата авиация, с която се извършват международни полети, да се даде възможност международни полети да бъдат извършвани и на гражданските летища по § 22, т. 2, буква „а“ относно чл. 43, ал. 2, т. 2, без да е необходимо определянето им от Министерския съвет.

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

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

13. По отношение § 23 относно чл. 43а, ал. 5 – предлага се ал. 5 да се отмени.

Действащата ал. 5 на чл. 43а изисква на летища по чл. 43, ал. 2, т. 1 и 2 да се осъществява обслужване на въздушното движение и съответстващо аеронавигационно оборудване.

Обслужването на въздушното движение включва пълния набор от услуги, предоставяни от съответния орган за обслужване на въздушното движение.

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

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

С отмяната на чл. 43а, ал. 5 се осигурява възможност нивото на обслужване на въздушното движение и съответстващо аеронавигационно

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

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

Отмяната на ал. 5 на чл. 43а ще даде възможност за съобразяване на вида на обслужване спрямо реалните критерии, основаващи се на безопасност, типове полети, интензивност и комплексност на въздушното движение. В тази връзка и при отчитане на европейското законодателство по отношение на разходната ориентираност на таксите следва да се предвиди адекватно обслужване, отразяващо реалната необходимост спрямо посочените по-горе критерии.

14. По отношение § 24 относно създаването на чл. 43з.

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

Съответните правила, определени от компетентния орган в допълнение и в изпълнение на изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373, се предлага да бъдат регламентирани в действащ подзаконов акт на

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

15. По отношение § 25 от законопроекта относно измененията в чл. 44, ал. 1 и 3.

Промяната в ал. 1 и 3 е свързана с необходимостта от хармонизиране на националното ни законодателство с изискванията и процедурите на Регламент (ЕС) № 2018/1139 и правилата за неговото прилагане в Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 година за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (Регламент (ЕС) № 139/2014), като се предвижда отмяната на задължението на ГД „ГВА“ да удостоверява експлоатационната годност на всяка система и съоръжение за наземно обслужване (ССНО) и се цели въвеждането на нов подход по надзора на тези съоръжения.

Изменението в чл. 44, ал. 1 ще даде възможност за промени в надзора на наземното обслужване, системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателните средства, товарене и разтоварване на багажи и товари. Понастоящем надзорът обхваща физическата проверка на всяка ССНО. В резултат на проверката се издава удостоверение за експлоатационна годност на всяка отделна ССНО. При проверката се облепват със стикери на ГД „ГВА“ стотици средства на всяко от летищата. За всяко ново средство, което е закупено от оператора по наземно обслужване, се извършва отделна инспекция на място и се заплаща отделна такса. Инспекцията е свързана с командироване на инспектор на място, като разходите се поемат от оператора по наземно обслужване. Следователно контролната дейност се осъществява по начин, обременителен както за индустрията, така и за контролния орган. Опитът от продължителната инспекторска практика показва, че гарантирането на безопасността е затруднено при провеждането на индивидуална техническа проверка на всяка ССНО от страна на компетентния орган. Усилията на компетентния орган са съсредоточени предимно върху проверката на всяка ССНО, а не върху организацията на работа и мерките по безопасност, осъществявани от

оператора по наземно обслужване. Всичко това води до изразходване на значителен финансов, времеви и експлоатационен ресурс както от страна на контролния орган, така и на наземните оператори, без да се постига ефективен контрол на дейността и техниката по наземно обслужване.

След отмяната на задължението на ГД „ГВА“ да удостоверява експлоатационната годност на ССНО ще се въведе нов подход по надзора на тези съоръжения. Подробни разпоредби ще се предвидят в проект за изменение и допълнение на Наредба № 20 от 2006 г., където ще се регламентира задължение за операторите по наземното обслужване да разработят собствена система от процедури, с които да гарантират спазването на изискванията и стандартите за безопасност. Те ще носят отговорността за поддържане на експлоатационната годност на всяка ССНО, която експлоатират. Предвид големия брой ССНО, намиращи се на всяко от гражданските летища за наземно обслужване, това законодателно решение ще даде възможност наземните оператори сами да организират поддържането на експлоатационната годност на ССНО в изпълнение на разработени от самите тях процедури за безопасна експлоатация и съответствие на ССНО с изискуемите технически и експлоатационни стандарти за безопасност. Така за компетентния орган остава задължението да осъществява надзор по спазването на процедурите. Обект на проверките ще бъде организацията на експлоатационния процес, съдържаща се в процедурите, а не самите ССНО. По този начин ще се оптимизира процесът по надзор върху дейността на операторите по наземно обслужване.

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

Предвижда се операторът по наземно обслужване да заплаща еднократна годишна такса, която ще включва годишната заверка на лиценза и проверка на ССНО, като ще бъдат предложени съответните изменения в Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Предлагащото

изменение ще облекчи значително и финансовата тежест за операторите по наземно обслужване при осъществяване на надзора от страна на ГД „ГВА“.

По този начин се постига подобряване на ефективността на надзора от страна на ГД „ГВА“ към операторите по наземно обслужване на базата на натрупания практически опит от прилагането на Наредба № 20 от 2006 г. и съобразно най-добрите съвременни практики в авиацията, като се въведе използването на одитния принцип, обоснован на оценка на риска.

16. По отношение § 26 и 27 относно чл. 45 и чл. 48д, ал. 1.

Промените са свързани с предложенията за изменение в чл. 43.

17. С § 28 от законопроекта се предлага отмяната на чл. 51, ал. 3:

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

18. С § 29 от законопроекта се предлага създаването на т. 1а, 1б и 1в в чл. 53, ал. 2, като се допълва предметът на дейност на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП „РВД“) със следните дейности:

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

1б. проектиране на структури на въздушно пространство;

1в. разработване на процедури за полети.“

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

Предложената т. 1б е съобразена с Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469 на Комисията от 14 февруари 2020 година за изменение на Регламент (ЕС) № 923/2012, Регламент (ЕС) № 139/2014 и Регламент (ЕС)

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

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

19. С § 30 от законопроекта се предлагат допълнения в чл. 53в, ал. 11:

Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373, който се прилага от началото на 2020 г., налага изисквания за разработване на бизнес план от

доставчиците на аеронавигационно обслужване (ДАНО), какъвто е и ДП „РВД“, за период минимум 5 години, съдържащ общи цели, цели за ефективност, съобразени с действащата Схема за ефективност на аеронавигационното обслужване в Европейския съюз, и стратегията за постигането им в съответствие с общия дългосрочен план за развитие, както и със съответните изисквания на Европейския съюз, свързани с развитието на инфраструктурни или други технологии. Аналогични изисквания са заложили и към Годишния план за дейността и Годишния доклад за дейността на ДАНО. Годишният доклад на ДАНО се предоставя на Европейската комисия и Европейската агенция по авиационна безопасност (EASA) и се прави обществено достояние (на интернет страницата на ДП „РВД“, Търговския регистър и др.) в съответствие със законодателството на Европейския съюз и националното законодателство. Съгласно пряко приложимото европейско законодателство всички аспекти на плановете за ефективност, представяни от всяка страна членка, следва да бъдат материализирани и постигането им демонстрирано в бизнес плана на ДАНО, какъвто е и ДП „РВД“.

20. С § 31 от законопроекта се предлага изменение на чл. 55:

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

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

21. С § 32 от законопроекта се предлага изменение в чл. 56, като се прави уточнение, че указанията се дават от органите за контрол на въздушното движение в ДП „РВД“, като се постига терминологично съответствие с приложимото европейско законодателство.

22. С § 33 от законопроекта се предлага изменение в чл. 57, като се прецизира органът, който дава указания – органите за контрол на въздушното движение в ДП „РВД“.

23. По отношение § 34 от законопроекта относно измененията в чл. 62:

С предлаганото изменение в чл. 62, ал. 1 се постига уеднаквяване на дефиницията на въздухоплавателно средство – нарушител, с тази от чл. 3bis от Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване (Чикагската конвенция).

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

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

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

24. По отношение § 35 от законопроекта относно създаването на нова ал. 3 в чл. 64 и преномериране на следващите алинеи:

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

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

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

25. С § 43 се предлага промяна в чл. 143, ал. 1:

С измененията в т. 4 и 5 се постига терминологично съответствие с приложимото европейско законодателство, като в § 46, т. 3 се създава определение за „психоактивно вещество“ в т. 81 от § 3 от Допълнителните разпоредби на ЗГВ.

С изменението в т. 20 се конкретизират случаите, при които се предвижда санкция при неизпълнение на приложимите изисквания при експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства.

26. По отношение § 44 се относно чл. 143а.

Предвижда се досегашният текст да стане ал. 1 и да се създаде ал. 2.

Текстът на новата ал. 2 ще регламентира създаване на санкция от 3000 до 10 000 лв. при забавяне или неизпълнение на задължения, произтичащи от т. нар. „базов регламент“ – Регламент (ЕС) № 2018/1139, и на произтичащите от него регламенти за изпълнение. Разпоредбата е в изпълнение на чл. 131 от Регламент (ЕС) № 2018/1139, съгласно която „държавите членки установяват система от санкции, приложими при нарушаване на този регламент и на делегираните актове и актовете за

изпълнение, приети въз основа на него и вземат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им. Санкциите трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи“. Задълженията към субектите от гражданското въздухоплаване се съдържат в множество регламенти по изпълнение на базовия регламент.

Понастоящем в ЗГВ съществува разпоредба за търсене на административнонаказателна отговорност за неизпълнение на закона и издадените въз основа на него наредби, а също така и при неизпълнение на изискванията на Регламент (ЕС) № 255/2010 на Комисията от 25 март 2010 г. за определяне на общи правила за управление на потоците въздушно движение, но не съществува административно наказание при неизпълнение на изискванията на Регламент (ЕС) № 2018/1139 и на актовете по изпълнението му.

27. По отношение § 45 от законопроекта относно чл. 144 – предлагат се изменения в т. 1 и 15:

27.1. Изменението в т. 1 е свързано със заличаването на термина „летателна площадка“ в целия ЗГВ.

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

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

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

С предложеното изменение ще отпадне квалифицирането като административно нарушение на деянието по чл. 144, т. 15 само в хипотезата на умишленото му извършване и ще може да бъде постигната в по-голяма

степен основната цел на налагането на административно наказание, а именно – да се предупреди и превъзпита нарушителят към установения правен ред и да се въздейства възпитателно и предупредително върху останалите граждани.

28. С § 46 от законопроекта се предлагат изменения и допълнения в § 3 от Допълнителните разпоредби, свързани с промени в частта относно авиационната безопасност:

28.1. Точка 14 се предлага да се отмени, поради заличаването на института на „летателните площадки“.

28.2. Предлага се да се създаде нова т. 14а, с която да се дефинират „полети на авиация с общо предназначение“ съгласно определението в Приложение VI към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване. Предложението произтича от необходимостта от въвеждане на дефиниция, във връзка с изменението по чл. 43, ал. 2, т. 3, където се предвижда създаването на „летища за ползване от авиация с общо предназначение срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане“.

28.3. Предлага се създаването на т. 77-79, 81-83, 85-90, с които се въвеждат законови дефиниции на различни термини, а именно:

28.3.1. С т. 77 се въвежда дефиниция за „летищно полетно-информационно обслужване“ във връзка с предложението в § 24 от законопроекта да се създаде нов чл. 43з, като дефиницията възпроизвежда съществуващата в т. 6 от Приложение № 1 към Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/373.

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

28.3.3. С т. 79 се въвежда определение за „авиомедицински експерт (AME)“ във връзка с предложената с § 20 от законопроекта промяна в чл. 37, ал. 4. Същото кореспондира с ARA.MED.200 и следващи от Регламент (ЕС) № 1178/2011.

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

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

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

28.3.7. С т. 85 се дефинира терминът „търговски въздушен превоз“, която възпроизвежда съдържашата се в чл. 3, т. 24 от Регламент (ЕС) № 2018/1139.

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

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

28.3.10. С т. 88 се създава легална дефиниция за „безпилотна летателна система“ в съответствие с т. 1 от чл. 2 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 година относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства.

28.3.11. С т. 89 се създава дефиниция за „оператор на безпилотна летателна система“ в съответствие с т. 2 на чл. 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947.

28.3.12. С т. 90 се създава дефиниция за „дистанционно управляващ пилот“ (remote pilot) в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139.

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

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

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

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

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

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

2. Предложените с § 9 и 11 съответно изменение в чл. 16к, ал. 1, т. 7 и създаването на чл. 16с са свързани с въвеждането на института „познат изпращач“ и установяването на неговите задължения в ЗГВ, като легалната дефиниция за него е въведена с § 45 от законопроекта, с който се предлага създаването на т. 75 от Допълнителните разпоредби, в съответствие с чл. 3, т. 27 от Регламент № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 година относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 (Регламент № 300/2008), както и съгласно т. 6.4.1.2а от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/815 на Комисията от 12 май 2017 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването. Установяват се неговите задължения, основно от които е разработване и представяне на компетентния орган на програма за сигурност.

3. С § 10 от законопроекта се предлага създаването в чл. 16о на ал. 4-6:

3.1. С ал. 4 на чл. 16о се постига съответствие с т. 11.1.2 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/103 на Комисията от 23 януари 2019 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване, както и укрепване на някои специфични мерки, свързани със сигурността на въздухоплаването (Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/103), като се предвижда, че лицата, които имат право на достъп без придружител до въздушни товари и поща, до поща и материали на въздушния превозвач, до стоки, предназначени за полета, и стоки, предназначени за летищата, на които вече са извършени проверка и контрол за сигурност, трябва да са преминали успешно задълбочена цялостна проверка.

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

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

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

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

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

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

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

3.3. АLINEя 6 на чл. 16о предвижда след цялостната проверка от ДАНС да се издава сертификат от ГД „ГВА“.

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

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

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

4. По отношение § 12 относно създаването на чл. 16т:

Създава се задължение за извършване на проверка на лицата, които ще заемат длъжността ръководител по сигурността на стопанските субекти, опериращи в областта на гражданското въздухоплаване, по обективни и конкретни критерии, достъпни за администрациите, които ще дадат одобрение за това.

5. По отношение § 43 от законопроекта относно допълнения в чл. 143, ал. 3 – с предлаганите изменения и допълнения се цели детайлизиране на отговорността на познатите изпращачи:

5.1. С т. 2, буква „а“ се предвиждат изменения в чл. 143, ал. 3, т. 1, 3, 4 и 7, в които се добавят думите „познат изпращач“:

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

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

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

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

В чл. 143, ал. 3, т. 3 се предвижда санкция при констатирано от страна на ГД „ГВА“ неизпълнение от познат изпращач на мерките и процедурите, залегнали в програмата му за сигурност.

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

5.2. По отношение § 43 относно създаването в чл. 143, ал. 3 на т. 14-17:

5.2.1. По т. 14:

Предвиждат се санкции при констатирано от инспектори на ГД „ГВА“ неизпълнение на изискванията ръководителят по сигурността да бъде назначен едва след изпълнение на нормативните изисквания.

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

Съгласно т. 11.1.1 и 11.1.2, глава 11 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 лицата, наети да осъществяват или да отговарят за осъществяването на проверки, контрол на достъпа или друг вид контрол за сигурност в зоните с ограничен достъп, съответно извън зоните с ограничен достъп, трябва да са преминали успешно задълбочена цялостна проверка.

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

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

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

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

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

При констатирано от ГД „ГВА“ нарушение се предвижда санкция за неизпълнение на изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998, както и на чл. 16о, ал. 5 от ЗГВ инструкторите, провеждащи обучение по авиационна сигурност, да бъдат одобрени от ГД „ГВА“ или да притежават сертификат за компетентност.

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

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

6. С § 46 от законопроекта се предлага създаване на т. 75, 76, 80 и 84 в § 3 от Допълнителните разпоредби, с които се въвеждат понятия в областта на авиационната сигурност.

6.1 Дефиницията за „Познат изпращач“ в § 46, т. 3 относно т. 75 възпроизвежда тази в чл. 3, т. 27 от Регламент (ЕО) № 300/2008 г.

6.2. Създадената дефиниция на „Пълноправен доставчик на стоки за полета“ с т. 76 е в съответствие с понятието, съдържащо се в т. 8.0.2 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998.

6.3. С т. 80 се създава дефиниция за „Цялостна проверка“ – терминът се съдържа в чл. 3, т. 15 от Регламент (ЕО) № 300/2008.

6.4. С т. 84 се създава дефиниция за „Ръководител по сигурността“ – понятието се съдържа в 11.2.5 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998.

III. Третата група изменения се съдържат в § 37, § 38 и § 42 от законопроекта и с тях се предлага изменение в чл. 120, ал. 4 (§ 37), изменение в ал. 1, 2 и създаване на нова ал. 3 в чл. 122 (§ 38) и изменение в чл. 141а, ал. 2 (§ 42). Промените определят или конкретизират основания за събиране на такси за извършвани административни услуги:

1. По § 37 от законопроекта:

1.1. Предложеното изменение с § 37, т. 1, буква „а“ относно чл. 120, ал. 4, т. 1 е във връзка с предложените изменения в § 22 за заличаване на термина „летателна площадка“.

1.2. С § 37, т. 1, буква „б“ се предлага изменение в чл. 120, ал. 4, т. 8:

Издаването на посочените в предложения текст свидетелства и разглеждането на декларациите са административни услуги и за тях се предвиждат такси, като с това се изпълняват и препоръките, съдържащи се в Решение № 704 на Министерския съвет от 2018 г.

1.3. По § 37, т. 1, буква „в“ относно чл. 120, ал. 4, т. 9 – разпоредбата се редактира, като се добавя основание за събиране на такса за издаване на национални свидетелства за авиационни оператори, както и за списъците за специални одобрения.

1.4. С § 37, т. 1, буква „г“ е предложена отмяна на т. 13 от чл. 120, ал. 4, която е свързана с изменението, предложено с § 25, т. 1 относно чл. 44, ал. 1 за отмяна на издаването на удостоверение за експлоатационна годност на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателните средства, товаренето и разтоварването на багажи, товари и поща, поради което следва да отпадне и предвидената за издаването му такса.

1.5. С § 37, т. 1, буква „д“ относно т. 21 от чл. 120, ал. 4 се прецизират документите, които ГД „ГВА“ потвърждава, признава или преиздава, като събира такси за тях. Съгласно чл. 68 от Регламент (ЕС) 2018/1139, понастоящем Европейската комисия е оправомощена да приема делегирани актове относно признаването на сертификати и друга документация, които удостоверяват съответствието с правилата за гражданското въздухоплаване, издадени според законодателството на трета държава, и осигуряват равностойно равнище на безопасност спрямо предвиденото в Регламент (ЕС) 2018/1139. С цел привеждане на сегашната нормативна уредба в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/1139 Европейската комисия издава Делегиран регламент (ЕС) 2020/723 на Комисията от 4 март 2020 година за определяне на подробни правила относно признаването на

извършеното от трети държави сертифициране на пилоти и за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011.

В Делегиран регламент (ЕС) 2020/723 са посочени условията за признаване на свидетелствата за летателна правоспособност, издадени от трети държави. При определени условия свидетелство за летателна правоспособност, издадено от трета държава, може понастоящем да се признае от държавите членки или такова свидетелство може да се признае при подаване на заявление от страна на притежателя му за свидетелство за летателна правоспособност съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ може да потвърди свидетелство за летателна правоспособност, издадено от трета държава съгласно изискванията от Приложение 1 към Чикагската конвенция, както и може да преобразува свидетелство за летателна правоспособност за съответната категория въздухоплавателни средства и/или да признае квалификация за тип или клас въздухоплавателно средство.

Издаването на лицензи, свидетелства, атестации, сертификати, разрешения, декларации и удостоверения е предвидено във всички регламенти в областта на гражданското въздухоплаване, съдържащи основания и процедури за сертифициране на лица и организации в гражданското въздухоплаване, по-конкретно например Регламент (ЕС) № 1178/2011, Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и редица други. (Регламент (ЕС) № 965/2012).

Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ издава, потвърждава, преиздава или признава различни видове документи на авиационния персонал, на оператори и организации, а именно свидетелства, сертификати, удостоверения, атестации, разрешителни. Задължението те да бъдат потвърждавани, преиздавани, преобразувани или да бъдат признавани е на ГД „ГВА“ и тези дейности са извършвани и до момента в изпълнение на разпоредбите на чл. 3 от Регламент (ЕС) № 1178/2011, Регламент (ЕС) № 965/2012 и др., както и на чл. 16е, ал. 1 от ЗГВ.

1.6. С § 37, т. 1, буква „е“ относно т. 22 от чл. 120, ал. 4 се посочват различните видове услуги, извършвани от ГД „ГВА“ по повод издаваните от нея документи. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ издава, потвърждава, преиздава или признава различни видове документи на авиационния персонал, на оператори и организации, а именно свидетелства, сертификати, удостоверения, атестации, разрешителни.

Задължението те да бъдат потвърждавани, преиздавани, или да бъдат признавани е на ГД „ГВА“ и тези дейности са извършвани и до момента в изпълнение на разпоредбите на чл. 3 от Регламент (ЕС) № 1178/2011, Регламент (ЕС) № 965/2012 и др., както и на чл. 16е, ал. 1 от ЗГВ. С предложеното изменение на т. 22 от чл. 120, ал. 4 се регламентира събирането на такса за административно обслужване и извършване на процедури при осъществяването на проверки за съответствие и преиздаване по подадено заявление освен за описаните в съществуващата точка лицензи, удостоверения и свидетелства, така и за сертификати, одобрения или декларации. Съгласно Регламент (ЕС) № 965/2012 и Регламент (ЕС) № 1178/2011 издадените на основание тези регламенти документи имат срок на валидност, като при изпълнението на определени условия срокът може да бъде продължен.

Свидетелствата за правоспособност на пилотите включват квалификационни класове, които са срочни. За тяхното продължаване е необходимо да бъдат извършени проверки, които съгласно FCL.740.A от Регламент (ЕС) № 1178/2011 - Потвърждаване на валидността на квалификация за клас и тип — самолети, следва да са в рамките на три месеца, непосредствено предхождащи датата на изтичане на срока на валидност на съответния квалификационен клас, и пилотите следва да преминат проверка на професионалната подготовка с изпитващ на съответния клас. След доказване на професионалната им подготовка валидността на техните квалификационни класове се продължава от компетентния орган.

Също така например първоначалното разрешително за високорискови специализирани търговски операции се издава за срок до 24 месеца. Валидността му може да бъде продължена с още 24 месеца, ако са изпълнени условията по чл. 33 от Наредба № 37 от 2016 г. за авиационните оператори с ARO.OPS.150 - Даване на разрешения за високорискови специализирани търговски операции от Регламент (ЕС) № 965/2012.

1.7. С § 37, т. 1, буква „ж“ е предложено изменение на т. 27 в чл. 120, ал. 4, за да се конкретизира обхватът на услугите във връзка с процедурите по сертифициране на авиомедицинските специалисти, като се предвижда такса за издаване на удостоверение за авиомедицински центрове или упълномощени преглеждащи лекари (AME), одобрение на организация, провеждаща курсове по авиационна медицина, преглед на декларация на специалисти по трудова медицина.

В съответствие с чл. 26 и 52 от Регламент (ЕС) № 2018/1139, MED.D.001, MED.D.005, MED.D.010 и MED.D.011 на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/27 на Комисията от 19 декември 2018 г. за изменение на

Регламент (ЕС) № 1178/2011 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕС) № 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета (Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/27), чл. 37 от ЗГВ и глава III от Наредба № 39 от 2015 г. за условията и реда за издаване на свидетелства за правоспособност на пилоти, свидетелства за организации за обучение, обучаващи пилоти и кабинен екипаж, и свидетелства за медицинска годност на авиационен персонал – пилоти и кабинен екипаж, в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и контрола върху тях (Наредба № 39 от 2015) ГД „ГВА“ одобрява упълномощени преглеждащи лекари. Кандидатът за упълномощен преглеждащ лекар (AME) подава заявление по образец, придружено от необходимите документи. Одобрението включва преглед на подадените документи: диплома за лекар; диплома за медицинска специалност; свидетелство за преминат основен курс по авиационна медицина с успешно положен изпит; декларация, че кандидатът не подлежи на дисциплинарно производство или разследване от медицински регулаторен орган; декларация, че кандидатът има познания за изискванията на приложимата уредба на ЕС; декларация, че кандидатът ще издава медицински сертификати и медицински доклади съгласно приложимата уредба. Задължително се извършва проверка на място, за да се установи, че AME разполага с медицинска техника и оборудване, помещения, процедури и документи за извършване на авиомедицинска оценка и оценка на авиационен персонал, процедури и условия за опазване на лекарската тайна и спазване на медицинска конфиденциалност. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ съгласно чл. 32 от Наредба № 39 от 2015 г. издава сертификат за одобрение на AME за срок до 3 години. При подновяване на сертификата AME подава заявление по образец с всички необходими документи към него. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ проверява документите за съответствие, прави проверка на място за необходимото оборудване, помещения, процедури и др. и подновява или удължава действието на сертификата.

Съгласно чл. 24 и 51 на Регламент (ЕС) № 2018/1139 и чл. 31 от Наредба № 39 от 2015 г. ГД „ГВА“ одобрява авиомедицински център (AeMC) да извършва авиомедицинско освидетелстване и оценка на авиационен персонал – клас 1, 2, 3, LAPL, и кабинен екипаж (C/C). Кандидатът за AeMC

подава заявление по образец. Одобрението включва одит на организацията, включително интервю с персонала, и инспекция на съоръженията и апаратурата. Одитът завършва със заключителна среща и писмен доклад. В случай на одобрение ГД „ГВА“ издава сертификат EASA форма 146 за неопределен срок, като се уточняват правата на AeMC в допълнението към сертификата. Всяка промяна в AeMC, засягаща: обхвата на сертификата или условията за одобрение, или който и да е от елементите на системата за управление на организацията, за което се подава заявление, изисква предварително одобрение от ГД „ГВА“. След получаване на заявление за промяна, изискваща одобрение, ГД „ГВА“ проверява съответствието на AeMC с приложимите изисквания. Когато са налице доказателства, че организацията е в съответствие с приложимите изисквания, компетентният орган одобрява промяната.

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

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

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

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

след което се издава сертификат за одобрение на организация за обучение по авиационна медицина.

1.8. С § 37, т. 1, буква „з“ се предлага създаване на т. 28 – 32 в чл. 120, ал. 4, с които се въвежда събирането на такси от ГД „ГВА“ за извършване на следните административни услуги:

1.8.1. По т. 28 - за провеждане на теоретични изпити и издаване на сертификати за успешно издържани теоретични изпити. Съгласно FCL.025(a) и ARA.FCL.300(a) от Регламент (ЕС) № 1178/2011, преди да бъдат издадени, потвърдени, признати и/или преиздавани свидетелства за летателна правоспособност кандидатът трябва да издържи пълния набор от изпити за теоретични познания за конкретно свидетелство или квалификация.

1.8.2. По отношение на т. 29 от чл. 120, ал. 4 – предвижда се такса за издаване и удължаване на одобрение за ползване на тренажор или симулатор.

Съгласно чл. 1, т. 6 и чл. 2, т. 10 от Наредба № 39 от 2015 г. и в съответствие с ORA.ATO.335 от Регламент (ЕС) № 1178/2011 ГД „ГВА“ одобрява всеки тренажор или симулатор, който ще бъде използван за обучение. Издаването и удължаването на одобрение за ползване на тренажор или симулатор е отделен вид услуга и ГД „ГВА“ следва да събира отделна такса за предоставянето ѝ.

1.8.3. С т. 30 от чл. 120, ал. 4 се въвежда събирането на такса за административно обслужване и извършване на процедури при издаване на одобрения на пълноправен контролор (регулиран агент), познат изпращач, пълноправен доставчик на стоки за полета, както и определяне на въздушен превозвач като въздушен превозвач на товари или поща, осъществяващ превоз от летище в трета държава до територията на Европейския съюз.

В изпълнение на т. 6.3.1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 ГД „ГВА“ извършва одобрение на пълноправен контролор (регулиран агент). Одобрението включва преглед на задължителен набор документи като програма за сигурност на регулирания агент и декларация за поемане на ангажменти. Задължително се извършва проверка на място в обекта на регулирания агент. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ издава уникален буквено-цифров идентификатор в стандартен формат и включва данните на регулирания агент в базата данни на Европейския съюз относно сигурността на веригата на доставки. С полученото одобрение и включването му в единна база данни ГД „ГВА“ гарантира, че съответният регулиран агент извършва проверка, контрол и защита на товари и поща в съответствие с изискванията на Регламент (ЕО) № 300/2008 и Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998.

Одобрението дава права за опериране на територията на всички държави - членки на ЕС. По този начин регулираният агент получава възможност за по-бързо обслужване на потока на товари и поща, което е свързано с опростяване на процедури по веригата на доставка и като резултат по-добър бизнес ефект.

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

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

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

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

1.8.4. С т. 31 от чл. 120, ал. 4 се въвежда събиране на такса за административно обслужване за осъществяване на дейностите при даване на одобрение на програми за сигурност по заявление на оператори и лица, задължени да разработват, прилагат и поддържат програма за сигурност.

1.8.5. С т. 32 се създава основание за събиране на такси за услуги, свързани с регистрацията на операторите на БЛС и издаването на удостоверения за експлоатацията им.

1.9. С § 37, т. 2 се създава ал. 9 в чл. 120, с която се цели да се създадат гаранции за събирането на вземанията за летищни такси на летищата – държавна собственост, които се ползват от летищен оператор – търговско дружество, в което държавата е едноличен собственик на капитала.

2. По § 38, т. 1 - 3 относно чл. 122, ал. 1, 2 и 3:

2.1. Предлага се в ал. 1 думите „и на министъра на финансите“ да се заличат. Съгласно разпоредбата на чл. 122, ал. 1 от ЗГВ Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на министъра на финансите определя с наредба размера на таксите, реда и случаите, при които те се събират. Предвид естеството на обществените отношения, регулирани от наредбата, не следва на министъра на финансите да се вменяват отговорности, свързани с гражданското въздухоплаване.

2.2. Предлага се заличаване на изречение второ в чл. 122, ал. 2, което предвижда, че след влизане в сила на решението по чл. 122к (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 определя с решение размера на летищните такси) размерът на летищните такси се включва в наредбата по чл. 122, ал. 1

(Наредба за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България). С предлаганото заличаване на изречение второ ще се облекчи процесът на влизане в сила на решенията на летищния оператор.

2.3. Предлага се създаването на ал. 3 в чл. 122, като се предвижда размерът на таксите, установен с влязлото в сила решение по чл. 122к или чл. 122р, да бъде в сила от деня, начален за периода, за който се отнася, независимо от датата на влизане в сила на решението.

С предлаганата разпоредба се постига безспорност в урежданите обществени отношения между летищен оператор и ползвателите на летището и приложимост на разпоредба за предходни състояли се правоотношения, възникнали на основание индивидуален административен акт. С предложената правна норма се преследва легитимна цел, за постигането на която са предвидени разумно обосновани средства.

3. С § 42 от законопроекта в чл. 141а, ал. 2 се предлага промяна на наименованието на приложимия регламент с оглед на приетия нов Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/317 на Комисията от 11 февруари 2019 година за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС) № 390/2013 и (ЕС) № 391/2013.

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

1. С § 41 от законопроекта се предлага изменение на чл. 135:

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

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

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

2. С § 43, т. 3 от законопроекта се предлага изменение на чл. 143, ал. 6, т. 10, като се предвижда имуществена санкция за въздушен превозвач, който не отговаря на жалбите на пътниците „в срок до два месеца“.

Съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 превозвачите са длъжни да предприемат съответни действия при настъпване на хипотезите, посочени в чл. 4 - 6 от същия. При неизпълнение на задълженията на превозвачите,

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

V. По отношение на Преходните и заключителните разпоредби от законопроекта:

1. По § 47:

1.1. С ал. 1 се цели да се създаде законова възможност да бъдат събрани летищните такси на летищния оператор по чл. 122е, за които има започнали и неприключили съдебни производства, по реда, по който са започнали, предвид продължителността на съдебните производства и предложената отмяна на изречение второ от чл. 122, ал. 2.

1.2. С ал. 2 се определя началната дата на периода, за който се събират летищните такси, посочени в приложенията от наредбата, които са цитирани в текста.

2. С параграф 49 се създава непрекъсваемост на надзора за безопасност за летателните площадки, докато те придобият статут на различни видове летища по смисъла на чл. 43, и се предвижда срок за подаване на заявления по предложената класификация на летищата, като по този начин се предоставя възможност на заинтересованите субекти и на администрацията да предприемат действия във връзка с промяната на закона и предстоящото ѝ влизане в сила.

3. С § 50 се предлага летищните такси по чл. 120, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване да бъдат изрично изключени от приложното поле на Закона за държавните такси, тъй като спрямо тях е неприложим общият ред по същия закон, а се прилага специален ред за определянето им, регламентиран в Закона за гражданското въздухоплаване. По този начин ще се гарантира по-голяма сигурност, предвидимост и яснота в правоотношенията между летищната администрация/летищния оператор и въздушните превозвачи по повод установяването на размера на дължимите летищни такси и лихви по тях, като същевременно ще се улесни процесът на съдебното им доказване по основание.

4. С § 36 относно чл. 64б и § 48, ал. 1 - 5 от законопроекта авиационният оператор - Авиоотряд 28, извършващ полети със специално

предназначение, се преименува на Държавен авиационен оператор и се регламентира преминаването на активите, пасивите, архива и другите права и задължения на авиационен оператор - Авиоотряд 28, към Държавния авиационен оператор. В тази връзка е и предложението в § 51 от Преходните и заключителните разпоредби на законопроекта.

5. По § 52 се предлага разпоредбите, свързани с отпадането на термина „летателна площадка“, въвеждането на нова класификация на гражданските летища в чл. 43, ал. 2 от закона и понятията, свързани с тях в Допълнителните разпоредби, изменението на чл. 43, ал. 4, свързано с отпадане на определянето от Министерския съвет на гражданските летища, които обслужват международни превози, както и отпадане на удостоверяването на експлоатационна годност на ССНО, да влязат в сила 12 месеца след обнародването на закона. С отложеното влизане в сила на посочените разпоредби се цели да бъде предоставена възможност на стопанските субекти да приведат дейността си в съответствие с новите изисквания за съответните видове летища.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко/Борисов)

Становище на администрацията на Министерския съвет

Съгласуването се извършва на основание чл. 21, ал. 5 от Закона за нормативните актове

Проект на акт:	Вид оценка:	Частична
Закон за гражданското въздухоплаване	Становище по ред:	Единствено съгласуване
	Дата:	05.06.2020
	В отговор на №:	03-00-272/01.06.2020 г.
	Институция:	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
Диспозитив:	Съгласува с препоръки	
Основание:	Чл. 30б, ал. 3, т. 2, б. "а" от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация	

I. Относно раздел 1 „Дефиниране на проблема“

В този раздел са смесени елементите на проблеми, цели и предлагани решения.

В тази връзка предлагаме в подточка 1.1 да останат изброените проблеми, в т. 1.2 те да бъдат подкрепени с аргументи, данни или друга релевантна информация, а конкретните предложения за промяна следва да намерят място в раздел 4.

II. Относно раздел 3 „Идентифициране на заинтересованите страни“

Предвид въвеждането на такси и административнонаказателни разпоредби, трябва да стане ясно какъв е предполагаемия брой на засегнатите страни. Предлагаме пряко и косвено засегнатите страни да бъдат обособени по групи, с което ще се улесни и представянето на положителните и отрицателните въздействия за отделните групи в разделите 5 и 6.

III. Относно раздел 4 „Варианти на действие“

В този раздел следва ясно да бъдат посочени общите последици от реализирането на всеки от вариантите, като за Вариант 2 е необходимо подробно да се опишат конкретните предложения за промени в нормативния акт. С оглед на обстоятелството, че ще се въведат административни такси и наказания, следва да се изясни подхода, възприет за тяхното определяне, квалифицирането на нарушенията и размера на санкциите.

IV. Относно раздели 5 и 6 „Негативни и Положителни въздействия“

Необходимо е разделите да се попълнят коректно, като се опишат какви ще са очакваните икономически, социални, екологични или други специфични въздействия върху основните групи заинтересовани страни от раздел 3. При разглеждане на въздействията препоръчваме да се следват насоките от Ръководството за извършване на предварителна оценка на въздействието, 2019 г. - <http://www.strategy.bg/Publications/View.aspx?lang=bg-BG&categoryId=&id=297&y=&m=&d=> (стр. 28-37)

V. Относно раздел 8.1 „Административна тежест“

Необходимо е да се ревизира и аргументира твърдението *Няма ефект*, при положение че въвеждането на такси несъмнено води до увеличаване на административната тежест върху засегнатите страни.

VI. Относно раздел 8.2 „Създават ли се нови регулаторни режими?“

Предлагаме накратко да се опишат новите регулаторни режими относно познатите изпращачи, безпилотните въздухоплавателни средства и летищата за обслужване на полети от общата авиация.

VII. Относно раздел 10 „Въздействие върху микро, малки и средни предприятия (МСП)“

Маркирано е, че *Актът засяга пряко МСП*. Следва накратко да се опише очакваното въздействие върху МСП, а при възможност това да бъде и остойностено.

VIII. Относно раздел 12 „Обществени консултации“

В раздела трябва да се опишат планираните дейности по провеждане на обществени консултации, включително изпълнение на разпоредбите на чл. 26 от Закона за нормативните актове.

* Съгласно чл. 17 от Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, изводите и относимата информация от извършената частична предварителна оценка на въздействието се включват във финансовата обосновка по чл. 35, ал. 1, т. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация.

** При съгласуването по чл. 32 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация се съпоставят кръгът от въпроси, проблеми и решения, разгледани в оценката на въздействието и кръгът от въпроси, засегнати от обхвата на нормативната намеса в проекта на акт.

*** На основание чл. 30б, ал. 4 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо окончателната оценка на въздействието да бъде съобразена с препоръките от становището.

**** На основание чл. 85, ал. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация е необходимо това становище да бъде публикувано заедно с преработената оценка на въздействието и проекта на акт при обществените консултации, провеждани в изпълнение на Закона за нормативните актове.

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ

„МОДЕРНИЗАЦИЯ НА АДМИНИСТРАЦИЯТА“

/КРАСИМИР БОЖАНОВ/

Формуляр за частична предварителна оценка на въздействието*

Институция: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Нормативен акт: Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване

За включване в законодателната

програма на Министерския съвет за периода: 01 юли 2020 г.- 31 декември 2020 г.

Дата:

Контакт за въпроси: Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“

Телефон: 02/937 10 47

1. Дефиниране на проблема:

1.1. Кратко опишете проблема и причините за неговото възникване. Посочете аргументите, които обосновават нормативната промяна.

I. В областта на авиационната безопасност промените са свързани с необходимостта от синхронизиране на националната уредба с уредбата на Европейския съюз.

1. Понастоящем липсват термини, касаещи подаването на документи, произтичащи от разпоредби на правото на Европейския съюз. Причината за липсата им в националното право е динамиката на законодателството на Европейския съюз.

Съществува нормативна празнота, която се преодолява със законопроекта с въвеждане на термина „атестация“, който е оправомощаващ документ, удостоверяващ професионална правоспособност за кабинния състав от летателния персонал. Регламентиран е в Регламент № (ЕС) 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и контрола върху тях. Въвеждането на този термин ще бъде основание за събиране на такса за извършвана административна услуга „издаване на атестации на кабинен екипаж“.

2. Понастоящем липсва правно основание за приемане на декларации, каквато уредба съществува в законодателството на Европейския съюз. Декларациите са два вида, подавани и приемани в два различни случая. Причина за възникване на проблема е съществуващата динамика в правото на ЕС, при която е необходимо синхронизиране на националното законодателство с нормите на ЕС.

а) Въвежда се термина „декларация“, който представлява документ, подаван в Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) при наличие на предпоставките, посочени в Регламент (ЕС) № 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011, допълващ Регламент (ЕС) № 1178/2011, по

отношение на декларираните организации за обучение. Организация може да предоставя обучение на пилоти, след подаване на декларация по чл. 10а, параграф 1, т. 2 от Регламент (ЕС) № 1178/2011 г. в ГД ГВА.

б) Другият случай на подаване на декларация произтича от Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, на основание ORO.DEC.100 от Регламент (ЕС) № 965/2012 г. Операторът на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, извършващи нетърговски операции или специализирани нетърговски операции, както и операторът, извършващ специализирани търговски операции, е длъжен да предостави на компетентния орган цялата свързана информация преди да започне да извършва операции. Създаването на нормативно основание за приемането на декларации съгласно посочения регламент е предпоставка за събирането на такса за извършваната административна услуга, която понастоящем се извършва безплатно.

3. За прилагането на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване е необходимо всяка държавата – членка да определи компетентен орган по прилагането му. Понастоящем в закона няма определен компетентен орган за прилагане на регламента.

4. Налице е задължение за определяне на компетентен орган за прилагане на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 година относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства. Същият ще се прилага от 01.07.2020 г., поради което се предлага ГД ГВА да бъде определена като компетентен орган по прилагането на регламента.

5. Понастоящем част от съществуващите летателни площадки не могат да обслужват международни полети от общата авиация, докато на гражданските летища за обществено ползване тези полети затрудняват експлоатационната дейност на летищата. Премахва се института на „летателните площадки“.

6. Понастоящем проверките за експлоатационна годност на системите и съоръженията за наземно обслужване на летищата отнемат значителен времеви, финансов и експлоатационен ресурс за надзорния орган и операторите по наземно обслужване. Причината за това е съществуващата нормативна уредба – Наредба № 20 от 24.11.2006 г. за удостоверяване експлоатационната годност на граждански летища, летателни площадки, системи и съоръжения за наземно обслужване, за лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване и за достъпа до пазара по наземно обслужване в летищата. С предлаганото изменение се отменя задължението на ГД ГВА да удостоверява поотделно за всяко съоръжение или система за наземно обслужване неговата експлоатационна годност. Става дума за системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари. По този начин се дава възможност на операторите по наземно обслужване да разработят система от процедури, с които да гарантират

спазването на изискванията и стандартите за безопасност. За компетентния орган остава задължението да осъществява надзор по спазването на посочените процедури. По този начин ще се оптимизира процеса по надзор върху дейността на операторите по наземно обслужване.

II. Изменения и допълнения в областта на авиационната сигурност.

1. Понастоящем в националното законодателство липсва института на „познат изпращач“, което представлява нормативна празнота. Липсата на уредба пречат дейността на стопанските субекти, като доставчици на пощенски или куриерски услуги и др.

2. Понастоящем липсват административнонаказателни разпоредби, свързани с неизпълнението на конкретни действия от определени субекти по прилагането на изискванията в областта на сигурността в гражданското въздухоплаване и се въвеждат такива за „познат изпращач“, във връзка със създаването на новия институт.

III. В областта на таксите за административни услуги, предоставяни от ГД „ГВА“ се въвеждат основания за събирането на нови такси. С това изменение и допълнение се преодолява законова празнота за събиране на такси за извършвани услуги, които произтичат от регламенти на ЕС.

По този начин се постига и изпълнение на констатациите, съдържащи се в Решение № 704/05.10.2018 г. на Министерския съвет за приемане на мерки за трансформация на модела на административното обслужване, съгласно които липсата в закон на основания за извършване на определени административни услуги, съдържащи се понастоящем в подзаконови актове, представлява нарушение на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

IV. В областта на правата на пътниците се предвиждат изменения, тъй като в множество случаи, установени в практиката на ГД ГВА като орган, отговорен за прилагането на Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91, представителството на засегнатите пътници, притежаващи права, произтичащи от регламента, е фиктивно.

1.2. Опишете какви са проблемите в прилагането на съществуващото законодателство или възникналите обстоятелства, които налагат приемането на ново законодателство. Посочете възможно ли е проблемът да се реши в рамките на съществуващото законодателство чрез промяна в организацията на работа и/или чрез въвеждане на нови технологични възможности (например съвместни инспекции между няколко органа и др.).

Понастоящем липсва законово основание за издаване на атестации на кабинния екипаж. Това е свидетелство за правоспособност, което ГД ГВА е длъжна да издаде при наличието на определени предпоставки. Съществуващият подзаконов акт съдържа редът за издаването им, основан на изискванията на Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за

определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и контрола върху тях. Необходима е синхронизация на уредбата.

Необходимо да е се създаде предвидимост за авиационната индустрия относно професионалното сертифициране на кабинния състав. Лицата с професионална квалификация стюард/стюардеса, при желание да работят извън територията на страната в държави членки на Европейския съюз, трябва да разполагат с валидно в Европейския съюз удостоверение на професионалната им квалификация. Проблемът не може да се реши в рамките на съществуващото законодателство.

Понастоящем липсва законово основание за приемане на декларации от ГД ГВА, каквато уредба съществува в законодателството на Европейския съюз.

Съгласно Регламент (ЕС) № 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011, допълващ Регламент (ЕС) № 1178/2011, по отношение на декларираните организации за обучение дадена организация може да предоставя обучение на пилоти, след подаване на декларация по чл. 10а, параграф 1, т. 2 от Регламент (ЕС) № 1178/2011 г. пред компетентния орган.

По този начин се дава възможност на юридически лица, кандидати за извършване на обучение по реда на посочения регламент, да осъществяват такава дейност в съответствие със законодателството на ЕС и националната уредба.

Проблемът не може да се реши в рамките на съществуващото законодателство.

Съгласно Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, на основание ORO.DEC.100 от Регламент (ЕС) № 965/2012 г., операторът на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, извършващи нетърговски операции или специализирани нетърговски операции, както и операторът, извършващ специализирани търговски операции, е длъжен да предостави на компетентния орган заедно с декларацията цялата свързана информация преди да започне да извършва операции. Понастоящем липсва законова уредба, съдържаща основание за подаване на такива декларации.

С въвеждането на тези декларации ще се постигне синхронизиране на разпоредбите в закона с приложимото европейско законодателство и съответствие със Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност (ЗОАРКСД), като основание за извършване на административна услуга от ГД ГВА.

Проблемът не може да се реши в рамките на съществуващото законодателство.

Необходимо е за целите на прилагането на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване да бъде определен компетентен орган на

национално ниво. С определянето на ГД ГВА като компетентен орган по прилагането на този регламент се постига съответствие със законодателството на Европейския съюз.

Проблемът не може да бъде разрешен в рамките на съществуващото законодателство.

Следва да се определи компетентен орган по прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 година относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства. Регламентът се прилага от 01.07.2020 г. С определянето на такъв орган се постига съответствие със законодателството на Европейския съюз.

Проблемът не може да бъде решен в рамките на съществуващото законодателство.

На част от летателните площадки се осъществяват полети от общата авиация, които понастоящем са само вътрешни. Големите граждански летища за обществено ползване са претоварени с обслужването на нарастващия брой полети от общата авиация, част от които са международни.

С отмяната на института на „летателните площадки“ се дава възможност на част от съществуващите понастоящем площадки, когато отговарят на определени изисквания, да могат да обслужват международни полети от общата авиация. По този начин летищната дейност на големите летища ще бъде облекчена в значителна степен. Останалата част от сегашните площадки придобива статут на летища за обслужване на полети, различни от търговски въздушен превоз, с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 кг срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане.

Проблемът не може да бъде решен в рамките на действащото законодателство.

Понастоящем ГД ГВА удостоверява експлоатационната годност на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи, но осъществяването на цялостния контрол върху дейността на операторите по наземно обслужване е затруднен. Множеството на брой техника и съоръжения изискват постоянен контрол за тяхната експлоатационна годност. Това обстоятелство на практика затруднява надзорната дейност. Предложението създава нов подход за осъществяване на надзора, като създава задължение на операторите по наземно обслужване да носят отговорност за разработването на системи за поддържане на експлоатационната годност на системите и съоръженията, които използват.

Проблемът не може да бъде решен в рамките на действащото законодателство

Липсата на института на „познатия изпращач“ затруднява дейността на стопански субекти, предоставящи пощенски, куриерски и др. услуги, свързани с предоставяне на товари и поща на борда на въздухоплавателните средства. С въвеждането на института не само се постига съответствие със законодателството на Европейския съюз - Регламент № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 година относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 и т. 19 относно т. 6.4.1.2, буква „а“) от Приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) №

2017/815 на Комисията от 12 май 2017 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването, но и се дава възможност на стопанските субекти да осъществяват по-ефективно стопанската си дейност.

Проблемът не може да бъде решен в рамките на действащото законодателство.

Понастоящем липсват основания за търсене на административнонаказателна отговорност на определени субекти, напр. познатия изпращач. С въвеждането на административнонаказателни разпоредби в областта на авиационната сигурност се дава възможност за надлежното упражняване на контролни функции от страна на ГД ГВА при прилагането на изискванията на приложимата уредба от индустрията и физическите лица с отговорности по сигурността.

Проблемът не може да бъде решен в рамките на съществуващото законодателство.

Понастоящем в закона липсват редица основания за събиране на такси за административно обслужване от ГД ГВА. Със създаването на разпоредби, представляващи нови основания за събиране на такси за административно обслужване от ГД ГВА се създават условия за преодоляване на съществуваща празнота в законодателството. Част от административните услуги са в изпълнение на дейности, произтичащи от регламенти на Европейския съюз. Така например издаването на атестации на кабинен състав, произтичащи от Регламент (ЕС) № 1178/2011 г., е административна услуга, за която понастоящем не се събират такси, тъй като в чл. 120, ал. 4 от закона все още не се съдържа основание за това.

В Решение № 704 на Министерския съвет от 05.10.2018 г. за приемане на мерки за трансформация на модела на административното обслужване се съдържат констатации, че редица административни услуги, осъществявани от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ и съдържащи се в подзаконовата уредба, не са отразени като основания за събиране на такси по чл.120, ал. 4 от ЗГВ. Заключение, съдържащо се в констатациите в посоченото решение е, че липсата на такива основания в закона е в нарушение на Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност.

Проблемът не може да бъде решен в рамките на съществуващата нормативна уредба.

В областта на правата на пътниците предложените изменения и допълнения са продиктувани от съществуващите нелоялни практики на организации и физически лица, които представляват пътници с права, произтичащи от неизпълнение на задължения на въздушни превозвачи съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91. Нерядко такива организации представят пред авиокомпаниите пълномощни за получаване на обезщетения, които не са подписани от засегнатите пътници или се представят пълномощни от различни лица.

Проблемът не може да бъде решен в рамките на съществуващото законодателство.

1.3. Посочете дали са извършени последващи оценки на нормативния акт, или анализи за изпълнението на политиката и какви са резултатите от тях.

Не са извършвани такива.

2.Цели:

1 *Посочете целите, които си поставя нормативната промяна, по конкретен и измерим начин и график, ако е приложимо, за тяхното постигане. Съответстват ли целите на действащата стратегическа рамка?*

По отношение измененията и допълненията в областта на авиационната безопасност:

С въвеждането на термина „атестация“ като документ за правоспособност на кабинен екипаж се постига съответствие със законодателството на Европейския съюз- Регламент (ЕС) № 1178/2011. от друга страна - с подзаконовата уредба, издадена на основание посочения регламент - Наредба № 39 от 23.04.2015 г.

С въвеждането на термина „декларация“ се постига съответствие с Регламент (ЕС) № 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011, допълващ Регламент (ЕС) № 1178/2011, съответно с Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета. Организацията за обучение и авиационни оператори декларират пред ГД ГВА съответствие с изискванията на приложимите регламенти и национална уредба, и след приемането на декларациите от компетентния орган те могат да осъществяват своята дейност.

Определянето на ГД ГВА като контролен орган по изпълнението на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване цели конкретизация на отговорностите на държавата, свързани с докладването, анализа и предприемането на последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване. Целта е да се създадат предпоставки за диференциране на отговорностите на национално ниво на ГД ГВА и Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт.

Определянето на ГД ГВА като компетентен орган по прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 година относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства цели създаването на предпоставки – от една страна, за разработване на подзаконова уредба за експлоатацията на такива средства, и от друга страна – конкретизира отговорностите на държавата по изпълнение на посочения регламент. Цели се създаване на уредба, която да създаде предпоставки за контрол над бързо развиващата се дейност по производство, предлагане и експлоатация на безпилотните въздухоплавателни средства. По този начин ще се постигне удовлетворително ниво на

безопасност при експлоатацията им, при зачитане правата и законните интереси на гражданите и безопасността и сигурността в гражданското въздухоплаване на територията на страната.

Отмяната на института на „летателните площадки“ цели създаване на законова възможност за диференциране на обектите, на които се изпълняват полети. Целта е част от сега действащите летателни площадки, които разполагат с ресурси за това, да могат да осъществяват обслужване на международни полети от общата авиация. Те няма да обслужват полети от търговския въздушен превоз, поради невъзможност да отговорят на високите изисквания за такова обслужване, произтичащи от законодателството на Европейския съюз - Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 година за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета. По този начин се цели да се постигне облекчаването на маневрената площ на големите граждански летища за обществено ползване при обслужването на полети от общата авиация и спазване на изискванията за безопасност и сигурност в гражданското въздухоплаване.

С отмяната на задължението на ГД ГВА да удостоверява експлоатационната годност на системите и съоръженията за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на въздухоплавателни средства, товарене и разтоварване на багажи и товари се цели предоставянето на възможност на операторите по наземно обслужване да разработят система от процедури, с които да гарантират спазването на изискванията и стандартите за безопасност. Целта е за компетентния орган да остане задължението да осъществява надзор по спазването на посочените процедури. По този начин се цели да се оптимизира процеса по надзор върху дейността на операторите по наземно обслужване.

По отношение измененията в областта на авиационната сигурност:

С въвеждането на института на „познатия изпращач“ се цели постигане на съответствие с Регламент № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 година относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002 и Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/815 на Комисията от 12 май 2017 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването.

С въвеждането на административнонаказателни разпоредби за неизпълнение на задължения, произтичащи от разпоредби, свързани с авиационната сигурност, се цели постигането на високо ниво на сигурност от лицата с отговорности в тази област.

Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ извършва административни услуги в изпълнение на изискванията на редица регламенти на Европейския съюз и понастоящем тези услуги се извършват безплатно. С новите разпоредби се създават основания за събиране на такси за административно обслужване от ГД ГВА.

Целта е да бъдат изпълнени констатациите в Решение № 704 на Министерския съвет от 05.10.2018 г. за приемане на мерки за трансформация на модела на административното

обслужване, според които редица административни услуги, осъществявани от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ и съдържащи се в подзаконовата уредба, не са отразени като основания за събиране на такси по чл.120, ал. 4 от ЗГВ. Заключение, съдържащо се в констатациите в посоченото решение е, че липсата на такива основания в закона е в нарушение на ЗОАРКСД. .

В областта на правата на пътниците предложението цели преодоляване на съществуващите нелоялни практики на организации и физически лица, които заявяват представителни правомощия за пътници с права, произтичащи от неизпълнение на задължения на въздушни превозвачи съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91. Фирми представят пред авиокомпаниите пълномощни за получаване на обезщетения, които не изхождат от засегнатите пътници.

3. Идентифициране на заинтересованите страни:

Посочете всички потенциални засегнати и заинтересовани страни, върху които предложението ще окаже пряко или косвено въздействие (бизнес в дадена област/всички предприемачи, неправителствени организации, граждани/техни представители, държавни органи, др.).

1. Полетни екипажи;
2. Собственици на летателни площадки - 34;
3. Собствениците или ползвателите на безпилотни въздухоплавателни средства;
4. Фирми, обработващи товари и фирми за международни пощенски услуги;
5. Авиационната индустрия – летищни оператори- 5, авиационни оператори - 22, оператори по наземно обслужване - 41, организации за техническо обслужване - 32, авиационни учебни центрове - 12;
6. Граждани и пътници, чиито права са засегнати от авиокомпаниите по смисъла на Регламент № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91;
7. ГД ГВА;
8. Агенция „Митници“;
9. Главна дирекция „Гранична полиция“;
10. Държавна агенция „Национална сигурност“

4. Варианти на действие:

Вариант 1 "Без действие": Няма да се въведе уредба, касаеща предложените изменения и допълнения, с което дейността на редица юридически лица ще бъде възпрепятствана, няма да

бъде постигната синхронизация със законодателството на ЕС и няма да бъде спазен принципа за въвеждане в закон на административните услуги

Вариант 2 "Промяна в нормативната уредба": Ще се въведе уредба, която ще облекчи стопанската дейност, като ще бъдат въведени в закон административните услуги, предоставяни от администрацията на заинтересованите субекти, синхронизирани с приложимото европейското законодателство

С въвеждането на термина „атестации“ ще се даде възможност на заинтересуваните лица- членове на кабинния състав, да осъществяват професионалната си дейност в съответствие с уредбата на ЕС, в т.ч. да полагат труд в други държави-членки на ЕС.

С въвеждането на задължението за подаване на декларации от организации за обучение по реда на Регламент (ЕС) № 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011, допълващ Регламент (ЕС) № 1178/2011, по отношение на декларираните организации се дава възможност на тези организации да осъществяват своята дейност съгласно уредбата на ЕС. По този начин издаваните от тях удостоверителни документи ще имат приложение и в други държави-членки на ЕС.

С предложението за изменение, касаещо задължение за подаване на декларации съгласно Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета се дава възможност на операторите на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, извършващи нетърговски операции или специализирани нетърговски операции, както и на операторите, извършващи специализирани търговски операции, да осъществяват своята дейност в съответствие с уредбата на ЕС и националното законодателство.

С предлаганите изменения се създават основания за предоставяне на декларациите по б.а) и б), произтичащи от регламенти на ЕС, както и се постига изпълнение на изискванията на РМС № 704/2018 г. за приемане на мерки за трансформация на модела на административното обслужване, според които редица административни услуги.

С премахването на института на „летателните площадки“, същите ще попаднат в обхвата на гражданските летища, а именно по т. 3 на чл. 43, ал. 2, като с промяната ще се създаде единен термин „летища“..

С отмяната на задължението на контролния орган да извършва проверки за експлоатационна годност на системите и съоръженията за наземно обслужване на летищата ще постигне оптимизиране на контролната дейност. По този начин се дава възможност на операторите по наземно обслужване да разработят система от процедури, с които да гарантират спазването на изискванията и стандартите за безопасност, за да се оптимизира процеса по надзор върху дейността им. В рамките на осъществяваната дейност по надзора ще се проверяват само разработените от операторите процедури.

С въвеждането на института на „познат изпращач“ се постига синхронизация на националното законодателство с приложимото европейско законодателство, а именно: Регламент № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 година

относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002, както и съгласно т. 6.4.1.2а) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/815 на Комисията от 12 май 2017 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването се дава възможност на предприятия, извършващи куриерски и други услуги, свързани с предоставяне на багажи и поща на борда на въздухоплавателни средства. По този начин се дава възможност на тези юридически лица да осъществяват своята стопанска дейност в съответствие с уредбата на ЕС и националната уредба. С издаването за тях одобрение ще се спазват определени административни процедури, с които ще се постигне облекчаване на стопанска дейност на заинтересованите субекти.

Въвеждането на нови основания за събиране на такси в чл. 120, ал. 4 от закона е в следствие на дейностите, възложени на администрацията съгласно европейското законодателство. Включени са и такива, които се извършват и понастоящем, без да е налице законоустановено основание за извършването им, респективно те в момента не са част от Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (Тарифа 5).

Предложени са изменения и допълнения относно правата на пътниците, които са продиктувани от съществуващите нелоялни практики на организации и физически лица, които представляват пътници с права, произтичащи от неизпълнение на задължения на въздушни превозвачи съгласно Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91.

С въвеждането на нови административни наказания се гарантира изпълнението на задълженията на „познатия изпращач“ при осъществяването на неговата дейност. . Предвиждат се санкции за непредставяне на програми за сигурност, допускане на лица, които не са получили специално одобрение, до извършването на определени дейности и др. Подходът е съсредоточен в квалифицирането на конкретни действия и бездействия, с отчитане на сериозността нарушенията.

Идентифицирайте основните регулаторни и нерегулаторни възможни варианти на действие от страна на държавата, включително варианта „Без действие“.

5. Негативни въздействия: няма негативни въздействия.

При Вариант 1 "Без действие": вариант без действие е неприложим.

При Вариант 2 "Промяна в нормативната уредба": При този вариант не се идентифицират негативни последици за заинтересованите страни, посочени в т. 3.

Не се очакват негативни икономически въздействия.

Не се очакват значителни финансови въздействия за субектите по т.3.

Разходите, които биха настъпили за субектите по т. 3 са свързани с такси за извършване на административна услуга по издаване на съответния удостоверителен документ, необходим заосъществяване на дейността им, регламентирани в закона или промени, свързани с него

....Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други негативни въздействия за всеки един от вариантите, в т.ч. разходи (негативни въздействия) за идентифицираните заинтересовани страни в резултат на предприемане на действията. Пояснете кои разходи (негативни въздействия) се очаква да бъдат второстепенни и кои да са значителни.

6. Положителни въздействия:

При Вариант 1 "Без действие": При този вариант не се идентифицира възможност за положително въздействие върху заинтересованите страни, посочени в т. 3.

При Вариант 2 "Промяна в нормативната уредба": *Опишете качествено (при възможност – и количествено) всички значителни потенциални икономически, социални, екологични и други ползи за идентифицираните заинтересовани страни за всеки един от вариантите в резултат на предприемане на действията. Посочете как очакваните ползи кореспондират с формулираните цели. По този начин ще се облекчи дейността на стопанските субекти-авиационни оператори, организации за обучение, фирми, предоставящи пощенски и куриерски услуги, собственици на летателни площадки, летищни оператори, оператори по наземно обслужване, част от които са малки и средни предприятия.*

Предлаганите изменения ще въздействат положително върху възможностите за развитие на авиационната индустрия – въздушни превозвачи, авиационни оператори, оператори по наземно обслужване, собственици на летателни площадки, лица от авиационния персонал - кабинен състав.

Като сериозна социална последица се създават гаранции за правата на пътниците

Регламентира се дейността на „познатия изпращач“.

С отмяната на института „летателни площадки“ ще се създаде възможност за обслужване на полети от общата авиация на тези площадки, които имат ресурс да придобият качеството „летище за обслужване на полети от общата авиация“.

С оптимизирането на контролната дейност на операторите за наземно обслужване ще се постигне облекчаване на дейността им, тъй като няма да заплащат разходи, свързани с удостоверяването на експлоатационната годност на системите и съоръженията за наземно обслужване, а на базата на разработени процедури ще могат да поддържат тази експлоатационна годност, което ще подлежи на контрол от ГД ГВА в рамките на годишния надзор над субекта.

7. Потенциални рискове:

Не са идентифицирани конкретни рискове при реализирането на Вариант 2 „Промяна в нормативната уредба“.

Посочете възможните рискове от приемането на нормативната промяна, включително възникване на съдебни спорове.

8.1. Административната тежест за физическите и юридическите лица:

☐ Ще се повиши

☐ Ще се намали

☒ Няма ефект

. Извършването на административните услуги е обосновано с изисквания, произтичащи от регламенти на ЕС и за дейности, които ГД ГВА извършва в рамките на вменените ѝ функции и към момента. В законопроекта не се съдържат стойности за извършваните административни услуги, те са предмет на Тарифа 5, като при подготовката на проект на изменение и допълнение на тарифата ще бъдат проведени обсъждания и консултации.

8.2. Създават ли се нови регулаторни режими? Засягат ли се съществуващи режими и услуги?

Създават се нови регулаторни режими относно познатите изпращачи, безпилотните въздухоплавателни средства и летищата за обслужване на полети от общата авиация.

По отношение на познатите изпращачи се предвижда тяхното одобряване, и одобряване на техните програми за сигурност и нает персонал.

По отношение на експлоатацията на безпилотните въздухоплавателни средства се предвижда ред за тяхното одобряване.

По отношение на летищата за обслужване на полети от общата авиация се предвижда възможност за осъществяване и на международни полети от тях, при изпълнение на съответните изисквания за това.

Засягат се съществуващи регулаторни режими, като серегламентират нови термини (атестации, декларации).

9. Създават ли се нови регистри? Не.

Когато отговорът е „да“, посочете колко и кои са те.....

10. Как въздейства актът върху микро-, малките и средните предприятия (МСП)?

☒ Актът засяга пряко МСП

☐ Актът не засяга МСП

☐ Няма ефект

Юридическите лица, извършващи дейности по пощенски и куриерски услуги, които ще бъдат определени за „познати изпращачи“, собствениците на летища за обслужване на авиация с общо предназначение, декларираните организации за обучение, операторите по наземно обслужване, операторите на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, извършващи нетърговски операции или специализирани нетърговски операции, както и операторите, извършващи специализирани търговски операции, ще трябва да отговарят на съответните нови изисквания в закона. В по-голямата си част те са малки и средни предприятия.

11. Проектът на нормативен акт изисква ли цялостна оценка на въздействието?

☐ Да

☒ Не

12. Обществени консултации:

Обобщете най-важните въпроси за консултации в случай на извършване на цялостна оценка на въздействието или за обществените консултации по чл. 26 от Закона за нормативните актове. Посочете индикативен график за тяхното провеждане и видовете консултационни процедури.

В хода на изготвяне на законопроекта са постъпили редица мотивирани предложения от страна на авиационната индустрия и други заинтересовани субекти, повечето от които са включени в него. По отношение на новите административни услуги и такси за административно обслужване, техните размери, след влизането в сила на закона, ще бъдат определени в Тарифа 5, като при подготовката на проект на изменение и допълнение ще се проведат обсъждания и консултации.

13. Приемането на нормативния акт произтича ли от правото на Европейския съюз?

☒ Да

☐ Не

Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване;

Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 година относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства; Регламент № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 година относно

общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002

Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/815 на Комисията от 12 май 2017 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на изясняване, хармонизиране и опростяване на някои специфични мерки, свързани със сигурността във въздухоплаването. Регламент № (ЕС) 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и контрола върху тях.

Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета

Моля посочете изискванията на правото на Европейския съюз, включително информацията по т. 8.1 и 8.2, дали е извършена оценка на въздействието на ниво Европейски съюз, и я приложете (или посочете връзка към източник).

14. Име, длъжност, дата и подпис на директора на дирекцията, отговорна за изработването на нормативния акт:

Име и длъжност: Христо Щерионов,

Главен директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“

Дата: 15.10.2020 г.

Подпис:



Министерство на транспорта,
информационните технологии и съобщенията
София 1000, ул. "Дякон Ипятий" №9, тел. 02 9409/568; 662; 650
Рег. № 04-00-78 / Дата 26.10.20

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

Изм. 04-11-85/

/моля цитирайте при отговор/

ДО

Г-Н ИВАН МАРКОВ

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,

ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И

СЪОБЩЕНИЯТА

На Ваше писмо с изх. рег. № 04-00-78/20.10.2020 г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МАРКОВ,

Приложено изпращам Справка за съответствие на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи на Съвета на Европа и с практиката на Европейския съд по правата на човека, съгласно чл. 28, ал. 3 от ЗНА.

С УВАЖЕНИЕ,

26.10.2020 г.

X

Проф. д-р Николай Проданов, дн
Заместник-министър на правосъдието
Signed by: Nikolay Stanev Prodanov



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ПРАВОСЪДИЕТО

Изм. № 04-11-85/

/моля цитирайте при отговор/

СПРАВКА

ОТНОСНО:

Съответствието на проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи на Съвета на Европа и с практиката на Европейския съд по правата на човека, съгласно чл. 28, ал. 3 от ЗНА

В отговор на писмо с изх. рег. № 04-00-78/20.10.2020 г. на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията относно проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване и на основание чл. 28, ал. 3 от Закона за нормативните актове, дирекция „Процесуално представителство на Република България пред Европейския съд по правата на човека“ изразява становище, че предложеният законопроект не създава нормативни предпоставки за противоречие с Конвенцията за защита правата на човека и основните свободи и практиката на Европейския съд по правата на човека.

26.10.2020 г.

X

Проф. д-р Николай Проданов, дн
Заместник-министър на правосъдието
Signed by: Nikolay Stanev Prodanov

СПРАВКА

на постъпилите становища в срока на общественото обсъждане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване

Предложение		Приема се/ не се приема	Мотиви за не/ приемане на предложението
1. Предложения от господин Стефан Христов			
1.1.	По § 1 относно чл. 8, ал. 4, гласил „В ал. 4 след думите „наричан по-нататък „Регламент (ЕС) 2018/1139“ се добавя „както и по регламентите за изпълнение и делегираните регламенти“ и думата „неговото“ се заменя с „тяхното“: <i>Не става ясно за всички регламенти ли говорим? За свързаните с базовия ли само? Това би означавало 2019/945 да е включен, а не се среща по-нататък. Нито пък 1321/2014</i>	Не се приема.	Със ЗИДЗГВ се регламентира, че ГДГВА е компетентен орган по всички регламенти за изпълнение и делегираните регламенти към Регламент (ЕС) 2018/1139 (базов регламент), които са издадени към него до сега и които ще се издават към него в бъдеще. Делегиран регламент (ЕС) № 2019/945 регламентира нотифициращи органи. Член 8 от ЗГВ регламентира, че ГДГВА е компетентен орган по прилагането на базовия регламент, а с промените се предвижда ГДГВА да е компетентен орган и по регламентите за изпълнение и делегираните регламенти към базовия регламент.
1.2.	По § 3 относно чл. 16б, ал. 10: <i>Наредбата е с директно приложение. Не трябва ли да е с указание/я от компетентния орган? Допук ГДГВА в закона все още не е направена компетентен орган. В какво ще се изразява това съгласуване? Всички оператори на БЛС ли са престъпници или агенти?</i>	Не се приема.	Регламентът се прилага пряко, но в настоящия случай е необходимо да се издаде и национален нормативен акт, който да осигури национални мерки по прилагането му, какъвто е наредбата. По отношение на определянето на ГВА за компетентен орган, коментирате ни са по-горе. Предвижда се министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да съгласува наредбата с министъра на вътрешните работи и председателя на Държавна агенция „Национална сигурност“ преди да я издаде.
1.3.	По § 5 относно чл. 16г, ал. 2, т. 9: <i>Вероятно се има предвид т.</i>	Не се приема.	Бележката е неясна, поради което не може да се вземе отношение по нея.
1.4.	По § 14 относно чл. 33: <i>1. Наредбата и регламентът са с директно приложение. Обикновено България изоставя да осъвремени нормативната си база. 2. ... и изпитване/оценяване ... 3. Дистанционният екипаж, екипаж ли е?</i>	1. Не се приема. 2. Не се приема. 3. Не се приема.	Не се прави конкретно предложение по текста на наредбата. Към момента в законодателството на ЕС не е дефинирано понятие „дистанционен екипаж“ и Агенцията за авиационна безопасност на ЕС прилага политика за избягване неговото използване.

	4. Никъде не се упоменават операторите на дронове.	4. Приема се.	
1.5.	По § 24 относно чл. 51, в който ал. 3 се отменя: <i>Интересно какво имат да кажат катедра ВВС и ПВО във Военна академия.</i>	Не се приема.	Не се прави конкретно предложение по текста на разпоредбата.
1.6.	По § 26 относно чл. 55, където думите „само с разрешение от“ се заменят с „в контролираното въздушно пространство само с разрешение на органите за контрол на въздушното движение в“. <i>Предполага повече от един?</i>	Не се приема.	Не се прави конкретно предложение по текста на разпоредбата.
1.7.	По § 29 относно чл. 62, ал. 3: <i>Отива при министър-председателя</i>	Не се приема.	Не се прави конкретно предложение по текста на разпоредбата.
2.	Предложения от Държавно предприятие „Ръководство на въздушно движение“		
2.1.	В чл. 53в, ал. 11 се създава нова т. 3а: „3а. приема бизнесплана на предприятието в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията от 1 март 2017 година за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011, който съдържа и ключовите области на дейността, показатели и цели за ефективност и тяхното изпълнение, съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/317 на Комисията от 11 февруари 2019 година за определяне на схема за ефективност и за таксуване в Единното европейско небе и за отмяна на регламенти за изпълнение (ЕС)	Приема се.	

	№ 390/2013 и (ЕС) № 391/2013. Частта от бизнесплана на предприятието, отнасящата се за ефективността, трябва да съответства на поставените цели и задачи в Плана за ефективност разработван от Националния надзорен орган по чл. 16в“.		
2.2.	В т. 4 на чл. 53в, ал. 11 текстът след думите „съответствие с“ да се замени с „изискванията на т. 3а“.	Приема се.	
2.3.	В чл. 2, ал. 2 от Закона за публичните предприятия да се добави „и Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“.	Не се приема.	Законът за публичните предприятия е общ закон, регламентиращ публичните предприятия, а Законът за гражданското въздухоплаване е специален закон, съдържащ изрична и различна в сравнение с общия закон регламентация на публично предприятие, като специалният закон се прилага с предимство пред общия.
3.	Предложения от госпожа Лора Борисова		
3.1.	Във връзка с чл. 8 ал. 1 от ЗГВ, а именно: „Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията провежда държавната политика в областта на гражданското въздухоплаване“: следва ли да се промени чл. 16а? След като министърът на транспорта вече провежда само държавната политика, не следва ли да се вменят правомощията по т. 2 и 6 на ГДГВА, като компетентен орган по Регл. 1139/2018.	Приема се частично.	В чл. 16а, т. 2 се отменя, тъй като след изменението в чл. 8, ал. 1 от ЗГВ тези функции се изпълняват от ГДГВА. Правомощията на министъра по чл. 16а, т. 6 са в съответствие със Закона за нормативните актове и са свързани с политиката в областта на гражданското въздухоплаване.
4.	Предложения от господин Андрей Табаков		
4.1.	Създават ли се нови регулаторни режими при прилагането на Регламент за изпълнение 947 и въвеждането: - на регистрация на операторите на БЛС,	Не се приема.	Не се прави предложение по законопроекта, а се задават въпроси.

- с приемане на декларации за извършване на професионална дейност в неограничена категория, - с издаване на разрешение за експлоатация в специфична категория, - с издаване на разрешение за експлоатация в рамките на клубове и асоциации по авиомоделизъм, - с издаване на удостоверение за оператор на лека БЛС?		Да, предвижда се регулиране на дейността в съответствие с Регламент (ЕС) № 2019/947. Ще бъдат регламентирани изискванията за регистрация на операторите на БЛС, приемането на декларации за извършване на професионална дейност в неограничената категория, издаването на разрешения за експлоатация в специфичната категория и издаването на разрешение за експлоатация в рамките на клубове и асоциации и клубове по авиомоделизъм.	
4.2.	Ще се създава ли електронен регистър във връзка с прилагането на Регламент за изпълнение 947?	Не се приема.	Не се прави предложение по законопроекта, а е зададен въпрос. Електронният регистър е предвиден в чл.16б, ал.1, т.18.
4.3.	Във връзка с прилагането на Регламент за изпълнение 947 ще се предвидят ли основания за събиране на такси за услуги, свързани с дроновете - напр. за регистрация, издаване, изменение и допълнение на удостоверение за оператор на лека БЛС; разрешение за експлоатация в специфична категория; разрешение за експлоатация на БЛС в рамките на клубове и сдружения за авиомоделизъм; разглеждане на декларации, за обучение, оценяване и издаване на свидетелства за правоспособност на дистанционно управляващи пилоти? Тези услуги ще бъдат безвъзмездни, или ще се дължи такса за извършването им?	Не се приема.	Не се прави предложение по законопроекта, а се задават въпроси. Услугите, свързани с експлоатацията на БЛС, няма да бъдат безвъзмездни. Основанието за събирането на таксите се създава в закона, а по размер те ще бъдат определени в Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.
4.4.	Предвижда ли се в България въвеждането на така нареченото U-пространство?	Не се приема.	Не се прави предложение по законопроекта, а се задава въпрос. Липсва нормативно основание, произтичащо от регламент или приложения на ИКАО. След създаването на съответна европейска нормативна уредба, изискването за въвеждане на U-Space ще стане приложимо за Република България.

4.5.	Ще се предвиждат ли допълнителни санкции, освен съществуващите, за допускане да се извърши или извършване на полет с дрон в нарушение на закона?	Не се приема.	Не се прави предложение по законопроекта, а се задават въпроси. Санкции се предлагат с § 42, т. 1 относно чл. 143, ал. 1, т. 20.
4.6.	Предлагам да се включат дефинициите на понятията, свързани с експлоатацията на дронове.	Приема се.	
4.7	С цел последователност на информацията в закона предлагам алинеите, с които се предлагат въвеждането на нови наредби (ал. 8 и 10 към чл. 166 и ал. 6 към чл. 8) да бъдат в чл. 1, където са изброени други наредби, като се изпише за какво се отнасят те, а не по кой регламент са.	Не се приема.	Законопроектът е изготвен в съответствие с разпоредбите на Закона за нормативните актове и Указ № 883 за прилагане на Закона за нормативните актове, където са регламентирани изисванията към изготвянето на нормативните актове. Бележката е редакционна, направени са редакции.
4.8	Относно новата ал. 9 към чл. 166: приемам, че с изменението на чл. 8, ал. 4 отпада необходимостта от уточняване, че ГДГВА е компетентен орган по регламент 947. В случай че не уважите мнението, смятам, че тази алинея първо трябва да се премести в чл. 8, където става въпрос за компетенции и второ да се промени текстът, че ГДГВА е компетентен орган, а не, че изпълнява функциите на такъв.	Не се приема.	Разпоредбите са организирани в съответствие с правилата, регламентирани в Закона за нормативните актове и Указ № 883 за прилагане на Закона за нормативните актове.
4.9.	По § 3, т. 2: при изброяването е пропуснато „декларации“; По § 31: в т. 5 е пропуснато „разрешения, декларации“; в т. 6 е пропуснато „разрешения“.	Приема се.	
5.	Предложения постъпили от Асоциация на собствениците на въздухоплавателни средства и пилотите в България (АОРА Bulgaria)		
	1. Подкрепяме заличаването на термина „летателните площадки“ и считаме за правилно и за положителна стъпка към осъвременяването на нормативната база съгласно добрите международни практики.	Приема се.	

2. Подкрепя въвеждането на термина „международни летища за обслужване на авиация с общо предназначение“, което е в съответствие с реалностите и нуждите на авиацията с общо предназначение и ще удовлетвори нейните ползватели.	Приема се.	
3. Следва да се има предвид, че на летищата, които до сега се отнасят терминологично като летателни площадки се извършват, както полети на авиацията с общо предназначение, така и полети, свързани с изпълнението на специализирани операции (aerial work - AW). Този вид операции се извършват на практика от всички видове летища при изпълнение на съответните специфични изисквания от летищния оператор. В тази връзка предлагаме добавянето на нова точка в § 18, за да се даде възможност на всички летища по чл. 43, ал. 2 от ЗГВ да се извършват полети, свързани с изпълнението на специализирани операции (aerial work - AW): „На летищата по чл. 43, ал. 2, т. 1, т. 2 и т. 3 се извършват полети, свързани с изпълнението на специализирани операции (aerial work - AW)“	Приема се, но с редакционна промяна в законопроекта.	Предложени са промените с § 22 от-проекта: в чл. 43 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 1 думите „и летателните площадки“ се заличават. 2. В ал. 2: а) точка 2 се изменя така: „2. международни летища за обслужване на авиация с общо предназначение; б) точка 3 се изменя така: „3. летища за обслужване на авиация с общо предназначение срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане; в) създава се т. 4: „4. летища за обслужване на полети, различни от търговски въздушен превоз, с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 кг срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане.“ Ограничението за максимална излетна маса не се отнася за вертолеги.“
4. По отношение на § 18, т. 2, буква „б“ относно промяната в чл. 43, ал. 2, т. 3: предлагаме да отпадне текста „с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 кг“ и текста „Ограничението за максимална излетна маса не се отнася за вертолеги“. Мотиви: В гражданската авиация съществуват различни категории, класове и кодове на	Приема се.	Направена е нова редакция на чл. 43, ал. 2, т. 3 и е предложено създаването на т. 4 в чл. 43, ал. 2. С чл. 43, ал. 2, т. 3 се предвижда определянето на „летища за обслужване на авиация с общо предназначение срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане“, в какъвто смисъл е предложението на АОПА. В чл. 43, ал. 2 се създава т. 4, съгласно която се предвижда определянето на „летища за обслужване на полети, различни от търговски въздушен превоз, с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 кг срещу заплащане или без

въздухоплавателните средства, определени в различните Приложения на Чикагската конвенция за гражданско въздухоплаване в зависимост от съответните нужди. Например Приложение 6 на ICAO (Annex 6 - part I, part II) прави класификация на самолети с максимални излетни тегла (MTOW) под 5700 kg и определен брой пътници и MTOW над 5700 kg, както и на хеликоптери с тегла под 3175 kg и определена пътническа конфигурация и над 3175 kg. Тази класификация се използва предимно за нуждите на нормите за летателна годност, както при проектиране на ВС и неговото оборудване, така и за стандартите за техническо обслужване, летателна експлоатация и лицензиране на екипажите на ВС. За нуждите на проектирането и експлоатацията на летищата се прилага класификация съгласно Приложение 14 на ИКАО (ICAO Annex 14), свързана с физическите характеристики на пистата за излитане и кацане, като дължина на ПИК, ширина на ПИК, носимоспособност на ПИК и др. В този смисъл, лимитирането за използване на едно летище от ВС под 5700 kg MTOW, считаме за <u>некоректно</u>, защото води до смесване на изисквания, некореспондиращи помежду си. Ограниченията за използване на едно летище от ВС са функция от физическите и оперативните характеристики на летището, съвместими към характеристиките на ВС. Техническите и физическите характеристики на всяко едно летище и неговите ограничения в експлоатацията са описани в „Акт за основните технически и експлоатационни характеристики“ и се публикуват в Сборника за	заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане. Ограничението за максимална излетна маса не се отнася за вертолети.“ Създават се повече възможности за категоризиране на обектите, като по този начин бележката на АОПА е съобразена, но от гледна точка безопасността при експлоатацията на втория вид обекти – по т. 4, се гарантира задължението на ползвателите им да оперират с малки ВС – под 5700 kg.
---	--

аеронавигационна информация. Тази публикация дава възможност на авиационните оператори и ползвателите да се запознаят с условията на даденото летище и да вземат решение за извършване на съответните операции. Още повече, че в авиацията за общо предназначение и при специализираните авиационни работи се използват и въздухоплавателни средства с по-големи MTOW от 5700 кг.

На територията на Република България се намират голям брой изоставени бивши военни летища с физически характеристики и потенциал за развитие на авиацията с общо предназначение в пълния и обем, който в никакъв случай не се изчерпва със самолети с максимална излетна маса до 5700 кг. Ограничаването на операциите на ВС спрямо максимална излетна маса от 5700 кг, без оглед на физическите и експлоатационни характеристики на едно летище, ще отнеме този потенциал.

Отмяната на това ограничение от 5700 кг ще даде възможност тези летища да повишат броя на полетните операции, да увеличат своите приходи, което ще доведе до по-добра финансова ефективност и експлоатационна гъвкавост.

Не на последно място в Приложение 14 на ИКАО (ICAO Annex 14) и в Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 година за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата, където са определени сертификационните и експлоатационните

изисквания за летищата, отсъства изискване за сертифициране на летище по максимална излетна маса.			
5. Нарастването на броя на операциите на авиацията с общо предназначение ще даде възможност и за развитие на аеронавигационното обслужване на летищата. Смятаме, че в ЗГВ трябва да се даде възможност на ГДГВА да одобрява разработени процедури за определяне вида и начина на аеронавигационното обслужване на летищата, които да се актуализират чрез консултации с операторите.	Приема се частично.	Направено е изменение в чл. 43з, където се предлага „видовете обслужване на въздушното движение, включително летищно полетно информационно обслужване, се осъществява по ред и при условия, определени с наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.“ В наредбата ще бъдат предвидени случаите, в които ГДГВА ще одобрява разработените процедури за определяне вида и начина на аеронавигационното обслужване на летищата от определена категория.	
Предложения от „ЛЕТИЩЕ СОФИЯ“ ЕАД			
С писмо с вх. № 40-02-338/03.07.2020 г. е постъпил проект на частична предварителна оценка със следните предложения: Да се допълни чл. 122, ал. 2, изр. второ от ЗГВ, като се предвиди, размерът на летищните такси, да се прилага за периода, определен с решението по чл. 122к.	Приема се с редакция.	Следната редакция е направена: „В чл. 122 се правят следните изменения и допълнения: 1. В ал. 2, изречение второ се заличава. 2. Създава се ал. 3: „(3) Размерът на таксите, установен с влязлото в сила решение по чл. 122к или чл. 122р, е в сила от деня, който е начален за периода, за който се отнася, независимо от датата на влизане в сила на решението.“	
Да се предвиди възможност за принудително събиране на летищните такси, като се създаде изрична норма в ЗГВ и чл.162, ал.2 от ДОПК, уреждаща характера на вземанията за летищни такси и лихви по тях, реда на тяхното установяване, органът, овластен да издава актовете за неплатени задължения и пр.	Приема се частично.	В чл. 120 се създава ал. 9, с която се урежда характерът на летищните такси и лихвите по тях, когато се събират по чл. 120, ал. 5, т. 1 или на гражданско летище за обществено ползване, държавна собственост, което се ползва от летищен оператор – търговско дружество, в което държавата е едноличен собственик на капитала. Редът за установяване и събиране на публични държавни вземания е уреден в ДОПК.	
Да се предвиди възможност за предварително изпълнение на АУПДВ за летищни такси и лихви по тях, тъй като е налице забавяне и затруднения в процеса на тяхното събиране, при липса на доброволно погасяване	Не се приема.	Предварителното изпълнение на административен акт е уредено в чл. 60 от АПК, където изрично са предвидени случаите, при които то е допустимо. При издаването на административния акт може да бъде включено разпоредба за предварителното му изпълнение, но такава може да бъде допусната и след постановяването на акта.	

В ПЗР да се създаде параграф, в който да се предвиди публикуването в Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България до влизането в сила на закона размери на летищни такси, да се прилагат за периода, определен в съответното решение по чл. 122к на летищния оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летищния оператор на летището с най-големия брой превозени пътници на територията на Република България.	Приема се с редакция.	Предлага се следната редакция: § 46. (1) Разпоредбите на този закон се прилагат и за започналите, но неприключили, производства по определяне на летищните такси от летищния 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, включително когато летищните такси са предмет на неприключили съдебни производства, като в тези случаи не се прилага изискването за включването на размера на летищните такси в наредбата по чл. 122, ал. 1.“
Да се създаде възможност за задържане на ВС при наличие на неизплатени задължения от летищни такси, както за ВС, извършващи редовни, така и за нередовни полети и отпадане на разпоредбата на Пф 2, ал. 1 от Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България.	Не се приема.	Римската конвенция от 2 май, 1933 г., нератифицирана от България, предвижда задържането на ВС да става с акт на съдебен или друг публичен орган. В случая летището не визиращ такъв. Понастоящем е налице уредба – в чл. 48а, ал. 3, т. 5 от ЗГВ, съгласно която летищната администрация може да задържи излитането на ВС (освен при изпълнение на редовни превози), ако ползвателят му не е заплатил дължими такси или не е дал достатъчно гаранции за това.
Предлага се изменение в ДОПК и създаване на основания за предварително изпълнение на АУПДВ.	Не се приема.	Редът за издаване на АУПДВ се съдържа в ДОПК. Предварителното изпълнение на административен акт е уредено в чл. 60 от АПК, където и за него са изрично са предвидени случаите, при които то е допустимо. При издаването на административния акт може да бъде включено разпореджане за предварителното му изпълнение, но такова може да бъде допуснато и след постановяването на акта. В тази връзка, при наличие на достатъчно мотиви за разпореджане или допускане на предварително изпълнение, съществуват правни възможности в различни етапи от производството, така че да бъдат защитени интересите на страните в административното производство.
В Закона за държавните такси в § 2 от Преходните разпоредби след „събирани по“ да се добави „чл. 120, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване	Приема се.	



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

Препис

РЕШЕНИЕ № 967

от 30 декември 2020 година

ЗА ОДОБРЯВАНЕ НА ЗАКОНОПРОЕКТ

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ

РЕШИ:

1. Одобрява проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване.
2. Предлага на Народното събрание да разгледа и приеме законопроекта по т. 1.
3. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията да представи законопроекта по т. 1 в Народното събрание.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ: /п/ Бойко Борисов

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ: /п/ Веселин Даков

Вярно,

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
"ПРАВИТЕЛСТВЕНА КАНЦЕЛАРИЯ":

/Апостол





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

№...02.01-138.....

...30. декември 2020 г.

ДО

НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вх.№	002-01-45
Дата	30 / 12 2020 г.

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

г-жа ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАЯНЧЕВА,

На основание чл. 87, ал. 1 от Конституцията на Република България изпращам Ви одобрения с Решение №...967..... на Министерския съвет от 2020 г. проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване.

Приложения:

1. Мотиви към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване.
2. Частична предварителна оценка на въздействието.
3. Справка от Министерството на правосъдието за съответствие с Конвенцията за защита на правата на човека и основните свободи и с практиката на Европейския съд по правата на човека.
4. Справка за постъпилите предложения от обществените консултации.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ЧЕТИРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

РАЗПОРЕЖДАНЕ

НА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

№ 150-01-4/07.01. 2021 г.

На основание чл. 8, ал. 1, т. 1 и чл. 77, ал. 1 и 2 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание

РАЗПОРЕЖДАМ:

Разпределям законопроект за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване, № 002-01-75, внесен от Министерски съвет на 30.12.2020 г., на следните постоянни комисии:

Водеща комисия:

- Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения

Комисии:

- Комисия по вътрешна сигурност и обществен ред
- Комисия за контрол над службите за сигурност, прилагането и използването на специалните разузнавателни средства и достъпа до данните по Закона за електронните съобщения
- Комисия по икономическа политика и туризъм
- Комисия по бюджет и финанси

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ



ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА