

---

## Проект на ☐Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване

---

Публикуван на: 02.12.2011



Проектът е публикуван в електронен вид за обществено обсъждане и е на разположение в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

### Мотиви

С приемането на законопроекта ще се изпълни приоритет V.6 от Програмата на правителството за европейско развитие на Република България – повишаване на нивото на безопасността, сигурността и качеството на предоставяните транспортни услуги чрез предотвратяване на произшествия във всички видове транспорт.

Промените са в следните насоки:

#### 1. В чл. 16г:

Въвежда се изискването за притежаване на сертификат от лицата, персонал на летищния оператор и на оператора по наземно обслужване, които са натоварени с функции по сигурността. Посоченото изискване произтича от Регламент (ЕС) № 185 на Комисията.

#### 2. В чл. 16д:

Създава се правно основание във вътрешното право на Република България за уреждане на възможността, реда и начина за финансиране на дейността на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", чрез средства на 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 ("Летище София" ЕАД).

С член 16д от Закона за гражданско въздухоплаване Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" е определена за Независим надзорен орган на Република България по разглеждане на спорове за летищните такси между ползвателите на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или на летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България и летищния оператор на такова летище, съгласно Закона за гражданско въздухоплаване и Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ, L 70/11 от 11 март 2009 г.).

Ролята на органа е определена в чл. 11 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси .

За да упражнява правомощията си по безпристрастен, независим и прозрачен начин, на независимия надзорен орган трябва да бъдат осигурени от държавата необходимите финансови ресурси и капацитет за ефективно изпълнение на задачите, възложени му от

законодателството (чл. 11, ал. 5 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси и глава "X в" от Закона за гражданското въздухоплаване).

Разходите, направени от Независимия надзорен орган за осъществяване на дейността му, се предлага да бъдат включени като елемент от таксите по чл. 120, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване. Това ще осигури необходимите ресурси, без да натоварва допълнително държавния бюджет.

Правната възможност за финансирането е налице в действащото право на Европейския съюз. Финансирането на дейността на независимия надзорен орган по смисъла на чл. 11 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси се урежда в ал. 5 от същата разпоредба. Предвижда се създаване на механизъм за финансиране, който може да включва събиране на такси от ползвателите на летището и от управляващия летището орган.

С настоящото предложение се отчита обстоятелството, че в Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" е необходимо да бъдат назначени допълнително лица с подходяща квалификация. За целите на произнасянето по споровете независимият надзорен орган ще назначава експертизи и оценки, за които ще е необходимо да бъдат предвидени средства. За финансиране на дейността на независимия надзорен орган таксите от образувани производства пред него няма да бъдат достатъчни, за да се очаква този орган да е в състояние да заработи с влизането в сила на изменението в закона. Наред с това е необходимо да се отчита и обстоятелството, че приходите от тези такси (за образувани производства) не могат да бъдат разходвани за дейността на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", поради съществуващите бюджетни ограничения. Необходимо е да се предвиди възможност за постоянни финансови постъпления, които да гарантират не само създаването, но и постоянното функциониране на органа, като същевременно това финансиране не представлява прекомерна финансова тежест за заинтересуваните субекти и индустрията.

### **3. В чл. 16ж:**

С предложения законопроект се изпълняват мерки по прилагането на Регламент № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 година относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ L 295, 12/11/2010, стр.35-50).

Промените в чл. 16ж са във връзка с изискването за независимост на разследващия орган, съдържащо се в Регламент № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 година относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ L 295, 12/11/2010, стр.35-50) (Регламент № 996/2010). Уточнено е, че специализираното звено за разследване на авиационни събития е на пряко подчинение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, като по този начин се гарантира неговата самостоятелност при осъществяване на правомощията му, както и изискването на чл. 4, ал. 1 от Регламент № 996/2010 за наличие на постоянен орган за разследване във всяка държава-член на Европейския съюз, който да провежда или наблюдава провеждането на разследване във връзка с безопасността. Посочено е, че функциите на органа се осъществяват от инспектори по разследване.

### **4. В чл. 120, ал. 4, т. 3:**

Добавено е събирането на такса от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" за издаването на сертификати на персонала по сигурността на летищния оператор и на оператора по наземно обслужване.

### **5. В чл. 142:**

**5.1.** С допълнението на чл. 142, ал. 2 се предоставя право на специализираното звено за разследване да предлага състава на комисията за разследване в зависимост от характера

и тежестта на разследваното събитие. Това се обуславя от следните причини:

а) разследването на всяко конкретно авиационно произшествие или сериозен инцидент налага привличането на специалисти от различни сфери на дейност в авиацията в случаите, когато с наличния щатен състав звеното по чл. 16ж, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване не може да извърши всички необходими действия по разследването;

б) звеното по чл. 16ж, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване има информация за наличието на съответни специалисти (в Република България или в чужбина), които могат да окажат най-добрата възможна помощ, така че да се реализират в максимална степен целите на разследването във връзка с безопасността – установяване на причините и набелязване на мерки за безопасност, които да гарантират, че такова събитие няма да се повтори.

**5.2.** С предложената промяна в чл. 142, ал. 3 се уточнява органът, който има право да извършва всички дейности по разследване на авиационно произшествие до назначаването на комисията по чл. 142, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване. Предложената промяна произтича от обстоятелството, че при възникване на авиационно произшествие е необходимо незабавно предприемане на действия по разследване.

**5.3.** Промяната в чл. 142, ал. 6 цели прецизиране на разпоредбата в съответствие с изискванията на параграф 5.4.1 от Анекс 13 към Конвенция за международното гражданско въздухоплаване и чл. 5, ал. 5 от Регламент № 996/2010.

## **6. В чл. 143, 144 и 148:**

Промените в чл. 143, 144 и 148 са мерки по прилагането на чл. 23 от Регламент 996/2010, съгласно който държавите-членове на Европейския съюз следва установяват система от санкции, приложими при нарушение на разпоредбите на регламента. Предложените състави са съобразени с параграф 35 от преамбюла на регламента, който дава насоки относно случаите на нарушения на регламента, за които следва да бъдат предвидени санкции. В чл. 143 са предвидени състави на по-тежки нарушения на Регламент 996/2010, които изискват създаване на санкции с необходимия възпиращ ефект, както с въвеждането на глоби, така и с отнемане на свидетелства за правоспособност за период до 1 година. Практиката при разследване на авиационни произшествия е констатирала най-различни по характер опити, включително и такива, които са свързани с преместване и укриване на останки от ВС, за укриване на следи и доказателства за авиационни произшествия и унищожаване на доказателства, което към момента е без административно-наказателни санкции за лицата, които извършват такива действия. Сериозността на нарушенията изисква санкции с възпиращ ефект, каквито са и предвидените в чл. 143 от закона.

Във връзка с предвидените санкции са предложени текстове, които определят лицата, които имат право да издават актове за констатиране на нарушения на Регламент 996/2010 и определят министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията като орган, който да издава наказателни постановления. Нарушенията по чл. 143, т. 17 – 19 от Закона за гражданското въздухоплаване, както и тези по чл. 144, т. 16 и 17 са изведени извън административните нарушения, констатирани от лица от състава на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", тъй като става въпрос за нарушения на изисквания, свързани с функциите на органа по разследване съгласно Регламент 996/2010.

## **7. В § 3 от Допълнителните разпоредби:**

Определенията за "авиационно произшествие", "сериозен инцидент" и "инцидент" са приведени в съответствие с дефинициите в чл. 2 от Регламент 996/2010 и Глава 1 от Анекс 13 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

Със законопроекта се дава определение на "инспектор по разследване", което понятие до този момент не е било дефинирано и отразява специфична дейност на лицата,

извършващи разследването. Предвидени са и определения за понятията "смъртоносно нараняване" и "тежко нараняване" съгласно дефинициите в чл. 2 от Регламент № 996/2010.

Приемането на предложениния проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване няма да окаже пряко и/или косвено въздействие върху държавния бюджет, поради което финансова обосновка не е изготвяна и такава не се прилага. Разпоредбите относно дейността на независимия надзорен орган не предвиждат и не изискват финансиране от държавния бюджет.

Допълнителното осигуряване на средства за дейността на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" за дейността ѝ като орган, разрешаващ спорове между ползвателите на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България и летищният оператор на такова летище, е разчетено като част от летищните такси.

Във връзка с изложеното и на основание чл. 8, ал. 4, т. 1 от Устройствения правилник на Министерския съвет и на неговата администрация, предлагам Министерският съвет да приеме предложениния проект на решение.

Пълният текст на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване можете да намерите в **Приложението**.

**Лице за контакт:**

Красимира Стоянова – Директор на дирекция "Правна" в МТИТС  
тел.: 02/ 9409432,  
e-mail: [krstoyanova@mtitc.government.bg](mailto:krstoyanova@mtitc.government.bg)

---

**Приложение**

» [Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване](#) (72.5 KB)