**СПРАВКА**

**ЗА**

**ПОСТЪПИЛИТЕ СТАНОВИЩА В СРОКА НА ОБЩЕСТВЕНОТО ОБСЪЖДАНЕ НА ПРОЕКТА НА ЗАКОН ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА ЗАКОНА ЗА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ ЗА ПЕРИОДА 24.11.2021 Г. -29.12.2021 Г.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***Изготвил предложението*** | **Бележки и предложения** | **Приема се/не се приема** | **Мотиви** |
| ***Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“*** | 1. Предлагаме текстът в чл. 16б, ал. 1, т. 19 да бъде прецизиран по следния начин:  „19. контролира прилагането на приемливите средства за съответствие, издадени от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ) и одобрява прилагането на алтернативни средства за съответствие, съгласувани с ЕААБ“.  Мотиви: В Европейското законодателство не е предвидено задължение за спазване на приемливите средства за съответствие (АМС), което да бъде предмет на контрол. Съгласно Приложение I на Регламент (ЕС) 2017/373: терминът „приемливи средства за съответствие“ (acceptable means of compliance — AMC) означава незадължителни стандарти, приети от Агенцията за поясняване на средствата за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане; и  терминът „инструктивни материали“ (guidance material) означава незадължителни материали, разработени от Агенцията, помагащи за разбиране на значението на изискванията или спецификациите и служещи за правилно тълкуване на Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане, както и на приемливите средства за съответствие.  Съгласно чл. 115 от регламент (ЕС) 2018/1139, когато Агенцията, съгласно член 76, параграфи 1 и 3, изготвя такива материали, тя определя процедура за предварителна консултация с държавите членки, след което публикува съответния документ. | 1. Приема се частично. | 1. При изготвяне на плана за сертификацията съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ е декларирало официално, че не възнамерява да използва алтернативни средства за съответствие (АltМOС).  Прилагането на приемливите средства за съответствие (АМС) или AltMOC гарантира изпълнение на изискванията на регламентите. Когато ДАНО счита, че даден проект на АМС е неприложим, може да даде своето мнение по време на предварителните обсъждания преди публикуването му, съгласно чл. 115 на Регламент (ЕС). 2018/1139 . Създаването и насърчаването на използването на помощни/методически/ ръководни материали от ААБЕС и ИКАО “guidance materials” е с цел постигане еднозначно прилагане на изискванията на европейското и международното законодателство. В тази връзка ГД ГВА следва да оценява прилагането на помощните материали и процедурите, издадени от ААБЕС и ИКАО.  Във връзка с изложеното предлагаме следната редакция на текста: „19. контролира прилагането на приемливите средства за съответствие, издадени от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ААБЕС), оценява използването на помощни материали, разработени от Агенцията и/или ИКАО за постигане на съответствие с нормативните изисквания~~,~~ и съгласувано с ААБЕС одобрява прилагането на алтернативни средства за съответствие“. |
|  | 2. ДП РВД да се изключи от обхвата на новосъздадената т. 8 в чл. 16б, ал. 3, съгласно която се създава правомощие за инспекторите „да разпоредят вземане на проба за употреба на психоактивно вещество на лица, свързани с осигуряване на безопасността в гражданското въздухоплаване“.  Мотиви: Съгласно Регламент (ЕС) № 965/2012, изискванията на ORO.GEN.140 се отнасят само до предоставянето на достъп до резултата от вътрешните проверки за психоактивни вещества, а не вземане на проба. Вземането на проба съгласно ARO.RAMP.106, касае само проверката, която може да бъде осъществена на перона. Ето защо не следва да се смесват изискванията на ORO.GEN.140 и ARO.RAMP.106. Вземането на проба от инспектори на ГД ГВА не следва да касае ДАНО.  Предлагаме ДАНО бъде изключено от обхвата на разпоредбата. В ДП РВД са предприети необходимите действия по отношение спазването на забраната за употреба на психоактивни вещества, вкл. и извършването на проверки на случаен принцип чрез специализиран софтуерен продукт. В съответствие с изискванията в ATS.OR.305 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията в ДП РВД е въведена и нарочна процедура в тази връзка, утвърдена от ГД ГВА, в качеството й на надзорен орган. | 2. Не се приема. | 2. В Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/373 и Регламент (ЕС) № 2015/340 е забранена употребата на психоактивни вещества, вкл. и от персонала на доставчика на аеронавигационно обслужване (ДАНО), осъществяващ функции, свързани с безопасността на полетите. Същата забрана за употреба на психоактивни вещества се съдържа и в Наредба № 1 за свидетелствата на авиационният персонал, от всички лица, свързани с безопасността на полетите, вкл. и персонала на ДАНО, на които се издават свидетелства за правоспособност и атестации. В тази връзка, изключването на персонала на ДАНО е неуместно спрямо авиационния персонал, пряко свързан с безопасността. В момента има един ДАНО. През 2022 г. е възможно да има и други ДАНО, например на летищата, различни от летищата за обществено ползване. Още повече, че за всички видове авиационен персонал е безусловно задължително да не се употребяват психоактивни вещества преди и по време на работа – Приложения 1, Приложение 2 – 2.5 и 6 – глава 3 към Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване. |
|  | 3. Предлагаме новата т. 9 в 16б, ал. 3 да отпадне от законопроекта.  Мотиви: В пряко приложимото европейско и националното законодателство има редица актове, които регламентират достъпа до информация и документи, когато такъв е необходим за изпълнение на контролни или надзорни функции. Въвеждането на общ и непрецизиран текст, който не е подкрепен с мотиви, дава възможност за спорно тълкуване и неправилно прилагане, вкл. и не е ясно кой установява налице ли е пряко или косвено нарушение. | 3.Приема се частично. | 3. Текстът на чл.16б, ал. 3, т. 9 отпада, но в ал. 3, т. 4 на същия член текстът се допълва и с „документи“. В чл. 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2017/373, който касае надзора на ДАНО, е посочено, че „компетентните органи, когато това е необходимо за изпълнение на задачите им по сертифициране, надзор и правоприлагане съгласно регламента, се оправомощават: а) да изискват от подлежащите на надзор от тях доставчици на услуги да предоставят цялата необходима информация;……  г) да проучват, копират или правят извлечения от всеки документ, запис или данни, които се съхраняват от тези доставчици на услуги или те имат достъп до тях, независимо от носителя, на който се съхранява въпросната информация.“ |
|  | 4. Предлагаме в чл. 61а думите „радиочестотната лента“ да бъдат заменени с думите „радиочестотните ленти на радиослужбите“.  Мотиви: Съгласно ЗЕС, съществуват няколко радиочестотни ленти на радиослужбите, използвани в гражданското въздухоплаване. Относимите понастоящем са въздушна подвижна, въздушна радионавигация, респективно сателитните такива и радиолокация. За гарантиране на безопасността при извършване на полетите, понятието следва да се прецизира. Думите „радиочестотната лента“ да бъдат заменени с думите „радиочестотните ленти на радиослужбите“ | 4. Приема се частично. | 4. Приема се думите „радиочестотната лента“ да се замени с „радиочестотните ленти“, като текстът придобива следната редакция:  „Чл. 61а. „Забранява се неправомерното излъчване в радиочестотните ленти за гражданско въздухоплаване и/или създаването на електромагнитни смущения на средствата и системите, използвани в комуникацията, навигацията и обзора за гражданското въздухоплаване“. |
|  | 4. Да отпадне допълнението на в чл. 120, ал. 4, т. 8 от ЗГВ: „за одобряване на курсове за обучение на персонал в доставчик на аеронавигационно обслужване и издаване/продължаване на валидност на сертификат за авиационен учебен център за обучение на персонал в доставчик на аеронавигационно обслужване“.  4.1. В допълнение към това следва да се обмисли и за отпадането на чл. 116 и чл. 116а и чл. 116б от Тарифа № 5 за таксите, които се събират в системата на Министерството на транспорта и съобщенията, поради техния анахроничен характер.  Мотиви: Липсва основание и яснота кое налага въвеждането на такса за одобрение на курсове единствено за обучение за персонал на доставчик на аеронавигационно обслужване. Разпоредбата не касае одобрението на курсове за обучение на друг персонал, например пилоти.  Липсва основание и яснота за въвеждане на такса за издаване/продължаване на валидност на сертификат само за авиационен учебен център за обучение на персонал в доставчик на аеронавигационно обслужване. Разпоредбата не обхваща АУЦ, които обучава друг авиационен персонал.  Дейностите на ГД ГВА като национален надзорен орган (ННО) по чл. 16в от ЗГВ, се финансират изцяло чрез разходната база на ННО, която се калкулира в таксите за АНО при прелитане и в таксите за АНО в зоните и районите на летищата. В тази връзка, въвеждането на нови такси, свързани с дейности на АНО, които да се плащат от ДАНО или негов персонал, ще представляват нов източник на приходи за ННО и с тази сума следва да се намали издръжката на ННО, която се получава по линия на таксите. Подобен е случая с ДП РВД, напр. по отношение на приходите от продажби на АИП и периодичните публикации. Макар и незначителни, те се приспадат от разходите, които се включват в разходната база за АНО. Аналогично на ДП РВД, тъй като издръжката на ННО е елемент на разходната база на таксите за АНО и доколкото към разходите на ГД ГВА от началото на 2020 г. съгласно Регламент 2019/317 се прилага метода на пълно възстановяване на разходите, всякакви такива приходи от такси, следва да се приспаднат от финансирането по линия на разходната база. | 4.Приема се.  4.1. Не се приема. | 4.1. Предложението не се отнася до текст от законопроекта. |
|  | 5. Предлагаме в изменението на чл. 139, ал. 1, т. 1 думата „Центъра“ да се замени с „КЦТСАП“.  Мотиви: да се постигне терминологично съответствие с действащата нормативна уредба. | 5. Приема се. | 5. За по голяма яснота се предлага следната редакция:  „В чл. 139, ал. 1, т. 1 думата „службата за търсене и спасяване“ се заменя с „Координационния център за търсене и спасяване при авиационни произшествия“. |
|  | 6. Промяната в чл. 143, ал. 1, т. 4, с която се създава санкция за лице, което „откаже на служебно лице от авиационна структура или на инспектор от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ проба с технически средства за употребата им“ да не се отнася до ДАНО. Също така понятието „авиационна структура“ да отпадне.  Мотиви: Липсва основание за извършване на тази дейност от ГД ГВА. | 6. Приема се частично. | 6. Основанието за предложената промяна е в предложената т. 8 в 16б, ал. 3 от ЗГВ.  Изключването на персонала на ДАНО е в противоречие с уредбата на Приложение 1 и 2 от Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, цитирани по-горе, поради което предложението в тази част не се приема.  Приемаме думите „на служебно лице от авиационна структура или“ да отпаднат от текста*.* |
|  | 7. Предложението в чл. 143, ал. 1, т. 15 след думата „въздушна“ да се добави „комуникация*“* да отпадне. Мотиви: В действащата нормативна база няма предвидено изискване за издаване на удостоверение за експлоатационна годност за всички съоръжения за комуникация, вкл. по Наредба № 141 от 27.03.2002 г. за удостоверяване експлоатационната годност на навигационни съоръжения за въздушна навигация и кацане.  Издават се удостоверения за експлоатационна годност само  на системите за гласови комуникации. Думата „навигационно“ следва да се премахне. Думата „комуникация“ следва да отпадне или да се прецизира | 7. Приема се. |  |
|  | 8. Предложената т. 3а в чл. 143, ал. 3 да не се отнася за АУЦ на ДАНО.  Мотиви: В европейското законодателство липсват законови основания за налагане на наказания по отношение АУЦ на ДАНО. | 8. Не се приема. | 8. Съгласно чл. 131 „Санкции“ от Регламент (ЕС) 2018/1139 държавите членки установяват система от санкции, приложими при нарушаване на настоящия регламент и на делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на него и вземат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им. Санкциите трябва да бъдат „ефективни, пропорционални и възпиращи“. Посочената разпоредба предвижда да се въведат и санкции по изпълнението на Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/37, виж. АТСО.AR.B.010. Обучението на персонала се възлага на ДАНО, поради което не може да се изключи АУЦ, особено като се отчита, че на основание на сертификатите и удостоверенията издадени от АУЦ се издават свидетелства за правоспособност на авиационният персонал.  Предложението е в нарушение на общия принцип и създава потенциално негативно въздействие върху безопасността на полетите. Разпоредбата се отнася за всички субекти във въздухоплаването и не следва ДАНО да бъдат изключение. Също така съгласно чл. 5, т. 4 от Регламент (ЕС) 2017/373, компетентните органи предприемат или инициират **необходимите правоприлагащи мерки**, за да гарантират, че доставчиците на услуги, на които са издали сертификат или, когато е приложимо, от които са получили декларация, отговарят и продължават да отговарят на изискванията на настоящия регламент.  Изискванията към персонала в ДАНО са посочени в ATM/ANS.OR.B.005 „Система за управление“, съгласно които доставчикът на услуги въвежда и поддържа система за управление, която включва процес за гарантиране, че персоналът на доставчика на услуги е **обучен и компетентен да изпълнява задълженията си по безопасен, ефективен, непрекъснат и устойчив начин**. В този контекст доставчикът на услуги установява политики за наемане и обучение на своя персонал.  Обучението на част от персонала в ДАНО подлежи и на допълнителен надзор съгласно изискванията на Регламент (ЕС) № 2015/340, което се сертифицира като организация за обучение за ръководители полети. съгласно Регламент (ЕС) № 2015/340. Другият персонал може да се обучава в АУЦ съгласно Наредба № 27 за авиационните учебни центрове или организация за обучение съгласно чл. 24 на Наредба № 1 за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал.  Във връзка с гореизложеното може да се направи извод, че твърдението за липса на изисквания в европейското законодателство за наказания към организации за обучение или АУЦ, са неоснователни, особено като се отчита фактът, че на основание на сертификатите и удостоверенията, издадени от организации за обучение или АУЦ се издават свидетелства за правоспособност на авиационният персонал. |
|  | 9. Предлагаме чл. 143 , ал. 3, т. 4а да не се прилага за АУЦ на ДАНО.  Мотиви: В приложимото европейско законодателство няма основание за прилагане на подобна схема за санкциониране към организация за обучение на ДАНО. | 9. Не се приема. | 9. Виж мотивите по т. 8. |
|  | 10. Предлагаме чл. 143, ал. 3, т. 7а да не се прилага за АУЦ на ДАНО.  Мотиви: В приложимото европейско законодателство няма основание за прилагане на подобна схема за санкциониране към организация за обучение на ДАНО. | 10. Не се приема. | 10. Виж мотивите по т. 8. |
| *.* | 11. Предлагаме изменението в чл. 143, ал. 3, т. 9 да не се приема.  Мотиви: Организацията за обучение на ДАНО няма пряко отношение към осигуряване безопасността на полетите. | 11. Не се приема. | 11. Всяка организация за обучение, независимо в кой субект е ситуирана, има отношение към безопасността. С цел подобряване на безопасността, тъй като при повечето инциденти, които са разследвани се откриват допускането на грешки в резултат на недостатъчно или непълно обучение, се въвежда тази норма. Трябва да се отчита и факта, че обучение се извършва и на работно място. Разпоредбата се отнася за всички организации за обучение във всички субекти във въздухоплаването и не следва ДАНО да бъдат изключение. |
|  | 12. Предлагаме чл. 143а, ал. 3, с която се въвежда санкция за неизпълнение на Регламент (ЕС) 376/2014 да отпадне от законопроекта.  Мотиви: Текстът противоречи на основни принципите в Регламент (ЕС) 376/2014 – в това число културата на справедливост (just culture) и необходимостта за осигуряване на защита на докладващите. Съгласно този регламент, целта на докладването на събития е предотвратяването на произшествия и инциденти, а не търсенето на вина или отговорност. Следва да се предвиди, че непредумишлените или неволните нарушения, които са станали известни на органите на държавите членки единствено в резултат на докладване съгласно този регламент, не следва да са предмет на дисциплинарни, административни или наказателни производства. Служителите е необходимо да бъдат насърчавани да докладват за събития и да им се позволи по-добре да оценят положителното въздействие от докладването на събитията. Въвеждането да глоба (валидна за всички авиационни организации) е в противоречие на тези принципи. | 12. Не се приема. | 12. Съгласно чл. 21 „Санкции“ от Регламент (ЕС) № 376/2014 държавите членки установяват система от санкции, приложими за нарушение на настоящия регламент. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки съобщават на Комисията тези разпоредби и всички последващи изменения, които ги засягат.  Нормата се отнася до всички субекти в гражданското въздухоплаване и при невъвеждане съществува риск от образуване на наказателна процедура от ЕК. |
|  | 13. Предлагаме в чл. 144, т. 18 думите „радиочестотната лента“ да бъде заменена с думите „радиочестотните ленти на радиослужбите“  Мотиви: Съгласно ЗЕС, съществуват няколко радиочестотни ленти на радиослужбите, използвани в гражданското въздухоплаване. Относимите понастоящем са въздушна подвижна, въздушна радионавигация, респективно сателитните такива и радиолокация. За гарантиране на безопасността при извършване на полетите, понятието следва да се прецизира. | 13. Приема се частично. | 13. Приемаме думите „радиочестотната лента“ да се заменят с „радиочестотните ленти“, като текстът придобива следната редакция:  „18. излъчва неправомерно в радиочестотните ленти за гражданско въздухоплаване и/или създава електромагнитни смущения на средствата и системите, използвани в комуникацията, навигацията и обзора за гражданското въздухоплаване“. |
|  | 14. Предлагаме чл. 150, съгласно който се предвижда за нарушенията по този закон, актовете по прилагането му и относимите регламенти на ЕС, да не се прилагат чл. 28 и 58г от Закона за административните нарушения и наказания, да отпадне от законопроекта.  Мотиви*:* Липсват мотиви за това предложение за изменение. В чл. 28 от ЗАНН се разглежда маловажен случай на административно нарушение. Възможно е в немалък брой случаи нарушението да бъде твърде формално, без от това да са произтекли негативни ефекти. Така или иначе, при евентуално обжалване на наказателното постановление съдът разглежда този аспект при мотиви в тази връзка. | 14. Не се приема. | 14. Нарушенията на установените изисквания при изпълнение на авиационните дейности водят пряко до застрашаване сигурността и безопасността във въздухоплаването, поради което квалифициране на тези нарушения като малозначителни на извършените нарушения е неприложимо. Авиационните дейности са високорискови, и представляват източник на повишена опасност. |
| ***Министерски съвет*** | В проекта на доклад до Министерския съвет липсва информация относно Регламент с № 2019/947 и Регламент № 2020/639, за които, съгласно мярка 77 от Плана за действие за 2021 г. с мерките, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз, са предвидени изменения в законопроекта. | Не се приема. | С промените в ЗГВ ( обн., ДВ, бр. 16 от 2021 г.) са въведени разпоредби относно безпилотните въздухоплавателни средства (БЛС), които ГД ГВА контролира – чл.19а.  Регламент за изпълнение (ЕС) № 2020/639 изменя Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947, като въвежда различни видове основни сценарии за експлоатация на безпилотните летателни средства (БЛС) в специфична категория чрез Допълнение 1. При разработването на проекта на Наредба за експлоатация на БЛС са взети под внимание изискванията, произтичащи от Регламент за изпълнение (ЕС) № 2020/639, а именно – чл. 1, ал. 1, т. 7;  Глава трета, раздел I „Свидетелства за правоспособност“, включваща изискванията за дистанционно управляващ пилот извършващ полети с БЛС съгласно основните сценарии и Глава осма „Условия и ред за подаване на декларация за експлоатация в съответствие с основен сценарий в специфична категория“, която включва разпоредбите за административната процедура. В тази връзка основните изисквания са отразени в настоящия ЗГВ, а техническите изисквания и административни процедури са отразени в проекта на Наредбата за реда и условията за експлоатация на БЛС, която предстои да бъде приета. |
| ***Министерство на икономиката*** | Номерацията в доклада следва да се поправи. | Приема се. |  |