СПРАВКА ОТ ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ ПО ПРОЕКТ ЗА ИЗМЕНЕНИЕ И ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № 20 ОТ 24.11.2006 г. ЗА УДОСТОВЕРЯВАНЕ НА ЕКСПЛОАТАЦИОННАТА ГОДНОСТ НА ГРАЖДАНСКИ ЛЕТИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ, 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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№****по ред** | **Предложение** | **Приема се/ не се приема** | **Мотиви** |
| **Предложение от работна група № 9 (***становище на ДП РВД***)** |
| 1. | Проектът следва да отрази и новия глобален формат за докладване на условията на ПИК/ПР (ICAO GFR) в съответните части, както и че аварийно – спасителното осигуряване следва да бъде съобразено с изискванията на Наредба № 3 от 25.05.2009 г. за аварийно-спасителното осигуряване на гражданските летища и Наредба № 12 от 11.09.2020 г. за системата за търсене и спасяване при авиационно произшествие. Да се регламентира, в случай, че такова осигуряване ще се предоставя на всички летища, да бъде ясно определен районът им на отговорност, както и разделянето на отговорностите от тези на субектите по Наредба № 12 и Националния план за търсене и спасяване при авиационни произшествия. | Приема се. | Направени са промени в т. 3 на чл. 14, а именно:„3. обмен на аеронавигационна информация; като в него задължително се включват разпоредби относно каталога за аеронавигационни данни и относно глобалния формат за докладване за оценка състоянието на работната площ.“Включен е нов параграф 74, с който се извършва промяна на района на отговорност на летищата като се изменя Наредба № 3 от 25.05.2009 г. за аварийно-спасителното осигуряване на гражданските летища. |
| 2. | Да се преразгледат референциите към Наредба № 14 от 15.10.2012 г. за летищата и летищното осигуряване, която е значително остаряла и неактуална спрямо последните изменения на стандартите в световен и европейски мащаб (Приложение № 14 към Международната конвенция за гражданското въздухоплаване и Регламент (ЕС) № 139/2014 г.); да се ползва подход чрез референции към сертификационните спецификации на ЕASA (CS) към Регламент (ЕС) № 139/2014 г. Установеният процес по сертификация съгласно Регламент (ЕС) № 139/2014 с определянето на сертификационна база преди издаването на сертификат или одобрението на декларация е приложим и подходящ и за останалите летища, за които следва да се прилага по-облекчен сертификационен режим. | Приема се по принцип. | Понастоящем се изготвя проект за изменение на Наредба № 14. |
| 3. | Считаме, че собственикът/операторът на летища попада сред субектите по чл. 3, ал. 3 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469 за изменение на чл. 3 от Регламент (ЕС) 2017/373, които изготвят аеронавигационни данни и аеронавигационна информация, и следва да отговаря на изискванията към тях, посочени в регламента. | Приема се. | Виж § 50, т. 2 относно параграф 1б от Допълнителните разпоредби на наредбата. С текста се създава параграф, който предвижда следното: „§. 1б собствениците/операторите на летищата, които изготвят аеронавигационни данни и аронавигационна информация отговарят на изискванията посочени в ATM/ANS.OR.A.085 и ATM/ANS.OR.A.090 от Приложение № 3 на регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469“. |
| **Предложение от АБАИ** |
|  4 | В чл. 6 на наредбата е вписано „Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) или оправомощено от него длъжностно лице….“ В предложението за изменение на този член, както и по-нататък в предложените изменения ( чл., чл. 6, 11, 24, 26, 37, 38, 39, 46, 47, 48 ) отсъства думата „длъжностно“ и се предлага изразът „ Главният директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) или оправомощено от него лице …..“ . *В тази връзка в наредбата трябва да е пояснено кои категории лица или субекти могат да бъдат упълномощени от Главния директор на ГВА за изпълнение на посочените в наредбата действия и как това е съотнесено към останалата нормативна уредба.* | Приема се. | В чл. 16е, ал. 3 от ЗГВ се посочва, че тези лица са длъжностни лица, на които главният директор делегира някои свои правомощия. Посочените от АБАИ текстове са допълнени като думите в тях „оправомощено от него лице“ са заменени с „оправомощено от него длъжностно лице“. |
| 5. | В чл. 10, новият текст на т. 9 е „извършва планови (периодични – не по-малко от веднъж годишно) и извънредни проверки на дейността, техниката и персонала на летищните оператори и операторите по наземно обслужване или самообслужване за спазване на изискванията за безопасност на въздухоплаването, включително и за установяване на съответствие с условията за издаване на лиценза;“ В новата т. 15 към същия чл.10 е записано: „извършва веднъж годишно планови проверки на годишния финансов отчет за предходната финансова година, заверен от регистриран одитор и одиторския доклад на операторите по наземно обслужване за съответствие на изискването по чл. 48д, ал.2. т.2 от ЗГВ;“ „ …Установяване на съответствие с условията за издаване на лиценза;“ от проверката по т.9 от чл. 10 включва и наличие на баланс, отчет за приходите и разходите и отчет за паричния поток, които са изискуеми елементи за кандидата за лицензиране и съставляват годишния финансов отчет за предходната финансова година, заверен от регистриран одитор. В същото време, съгласно предложената промяна в чл. 43, т. 3 „ в срок до 30 септември на следващата година да предостави в ГД ГВА годишен финансов отчет за предходната финансова година, заверен от регистриран одитор, и одиторски доклад“. От изложеното по-горе в настоящата т. 2 от становището следва:  | Приема се.  | Виж § 10 относно чл. 10 и § 37 относно чл. 43, т. 3. Според направените промени в ЗКПО и Закона за счетоводството, считано от 01.01.2021 г. срокът за проверка и заверка на годишният финансов отчет е до 30 септември на следващата година, като това е и срокът за публикуването му в Търговският регистър и регистър на ЮЛНЦ на Агенцията по вписванията. Поради факта, че при извършване на годишна проверка преди 30.09. е възможно дружествата да не са приключили с одиторската заверка, то се предлага да се планират проверките след този срок.Във връзка с направените промени в ЗКПО и Закона за счетоводството, касаещи сроковете за одиторска заверка на годишните финансови отчети на юридическите лица е необходимо да се извършват планови годишни проверки на дейността, техниката и персонала на летищните оператори и операторите по наземно обслужване за спазване на изискванията за безопасност. Тези проверки се планират целогодишно. Относно отчитане на финансовата стабилност предлага се тя да бъде проверявана в периода от 01.10. до 31.12 като летищните оператори и оператори по наземно обслужване имат задължение да изпратят заверените си годишни отчети в срок до 10 октомври на годината, следваща тази, за която се отнасят (новата ал. 3 на чл. 10).С новата ал. 4 на чл. 10 се предлага за новоучредени дружества, които сега започват своята дейност, за установяване на финансова стабилност да представят бизнес план за период от 3 години, в който задължително да фигурират баланс, отчет за приходи и разходи, отчет за парични потоци и отчет за собствен капитал. След приключване на финансова година, същите се предлага да представят заверен годишен отчет и анализ относно изпълнението на представеният бизнес план и причините за неговото отклонение. |
| 5.1 | А) Проверките, извършвани в съответствие с чл. 10. т. 9 не могат да включват елемента „ …установяване на съответствие с условията за издаване на лиценза;“, ако бъдат извършвани преди 29 септември на текущата година защото финансовите документ за предходната година са дължими към 30 септември.  | Приема се. | Виж чл. 10.Проверката за съответствие по отношение на финансовата стабилност ще се извършва веднъж годишно на базата на представен годишен финансов отчет за предходната финансова година, заверен от регистриран одитор и одиторски доклад.Инспекциите, които се извършват преди датата за представяне на годишните финансови отчети няма да разглеждат елемента финансова стабилност.Изменението има за цел да раздели двата процеса и да намали административната тежест за операторите, поради необходимост от представяне междинни финансови отчети и друга документация в зависимост от датата на проверката, каквато беше досегашната практика. |
| 5.2 | Б) Проверките, извършвани в съответствие с новата т. 15 от чл. 10 могат да се извършват също само след 29 септември | Приема се. | Виж коментара по б. „а“ и чл. 10. |
| 6. | В чл. 11 да се дефинират сроковете, в рамките на които да бъдат обобщени резултатите от проверките и изготвен доклада за тях. Тези срокове не би следвало да надвишават сроковете, определени при процедурата за издаване на лицензи. | Не се приема. | Резултатите от извършените планови и извънредни проверки на летищата и операторите винаги се съобщават на място в края на проверката. Ако има инспекторски предписания, същите се връчват също на място срещу подпис.  |
| 7. | При извършване на периодични проверки проверяваният субект трябва да бъде информиран предварително. Също така трябва да му бъде съобщено веднага след изготвянето на доклада за резултата от проверките, или за причините за забавяне в случай, че дефинираните срокове не бъдат спазени. | Не се приема. | Няма задължение да бъдат предварително уведомявани проверяваните субекти за проверките, напротив – в някои случаи се налага да бъдат извършени изненадващи извънредни проверки.Практиката при проверките на летища и оператори е да се уведомяват проверяваните субекти поне една седмица преди годишната проверка. |
| 8. | В случаите, когато в наредбата са дефинирани срокове, уточнението „работни дни“ води до удължаване на досега посочените срокове в Наредба № 20 за действия от страна на ГД „ГВА‘, които и без това са дълги и не водят до облекчаване комуникацията между индустрията и администрацията и приемане на своевременни бързи решения по конкретните процедури. Има случаи, когато администрацията вместо да информира субекта за възникнал въпрос или да изиска допълнително уточнение, използвайки възможно най-пряката линия за комуникация, прави това буквално в края на 30-дневния период, като по този начин след отговора на субекта си осигурява още 30 дни за отговор. | Не се приема.  | Работните дни осигуряват възможност на инспекторите да осъществяват ефективно контролните си правомощия. Такава е аналогично на уредбата в Наредба № 37. Предвид сложността на някои проверки, предварителното фиксиране на срока не е подходящо. Начинът на възлагане на задачите – чрез Евентис, гарантира своевременност при изпълнение на задачите.Уточнението „работни дни“ се налага, за да бъдат сроковете реалистични за изпълнение. Срок от 5 /пет/ дни е нереалистичен, когато включва почивни дни или празници. |
| 9. | В чл. 41 предложения текст за промяна на т. 2 не съответства с цитирания текст на § 3, т. 40 от ЗГВ, където отсъства израза „ …. отчет за собствения капитал“. Текстът в ЗГВ е: „финансово стабилно“ е лице, за което в резултат на анализ и оценка на представените баланс, отчет за приходите и разходите и отчет за паричния поток, заверени от регистриран одитор, се установи, че е в добро финансово състояние, платежоспособно е и може да осигурява необходимите финансови средства за осигуряване безопасността на полетите.“ Собствения капитал фигурира като показател в изброените в § 3, т.40 документи и сам по себе си не е може да бъде единствен или водещ критерий за финансовата стабилност на дадено юридическа лице. Не случайно в ЗГВ законодателят е посочил, че се извършва анализ и оценка на представените финансови данни. | Не се приема. | Посоченият в наредбата отчет за собствения капитал не е основен при определяне на финансовата стабилност на дружеството. Този отчет е част от основните отчети, необходими за анализа на стабилността, тъй като при чувствително намаление на основния капитал от него може да се анализира на какво се дължи това. В случая, когато не е представен отчет за собственият капитал при установяване на големи промени в капитала, ще се наложи проверяващата комисия да изисква допълнителна информация за причините за намаление, като по този начин ще може да се наложи удължаване на срока на проверката.В баланса, който се представя има информация относно собственият капитал към крайната дата на отчета. Когато се установи чувствително намаление и капитала е отрицателна величина, тогава чрез отчета за собствения капитал може да се анализира причината за неговото намаление. В случаите когато няма представен отчет за собствен капитал, ще се наложи да се изиска допълнително, което ще доведе до забавяне на проверката. Това се отнася само в случаите на междинен финансов отчет. При представяне на годишен финансов отчет, той е неразделна част от него |
| 10. | В предложените изменения в чл. 41, новосъздадената точка 6. с текст: „разполага със системи и съоръжения за обслужване на пътници, обслужване и осигуряване на ВС, товарене и разтоварване на багажи и товари (ССНО)“ не кореспондира с изискването в чл. 44, т. 4, където е посочено, че броят и видът на техническите средства трябва да са в съответствие с Приложение 12 към наредбата. В новата т. 6 отсъстват изисквания за системи и съоръжения, които също са част от наземното обслужване , но са различни от посочените по-горе. Такива например са системите и съоръженията за обработване на товари и поща (различни от необходимите за товарене и разтоварване). За да се избегне възникналото несъответствие е по-добре е в чл. 41, в новосъздадената точка 6 да се реферира към Приложение 12. | Не се приема. | Текстът в чл. 41 , т. 6 е общо изискване. Препратката към конкретните изисквания за всеки вид дейност е направена в чл. 44, т. 4. |
| 11. | По отношение на изискваното в чл. 41. ал. 2 „Ръководство за поддържане на системите и съоръженията“ не са посочени никакви критерии по отношение на структура, обем и същност на съдържанието, което предпоставя възможност проверяващите да прилагат субективни критерии при неговото оценяване. | Не се приема. | Ръководството за поддържане на системите и съоръженията е документ, който се издава от производителите на системите и съоръженията за наземно обслужване. В чл. 41, ал. 2 се изисква операторът да притежава такова ръководство от производителя за системите, с които оперира. |
| 12. | По текстовете в чл. 43, т. 3. и чл. 44, т. 5 - при направените формулировки излиза, че когато кандидатът за лиценз не е новосформирано дружество, документите за кандидатстване и съответно одобрение на същия не могат да бъдат разглеждани преди законоустановения срок за готовност на финансовите документи. Това лишава кандидата от възможност да започне извършване на дейност от момента, в който той фактически е имал готовност за това. В такива случаи при оценка финансовата част е по-добре да се процедира както при новосформирано дружество, т.е. да се изисква бизнес план. | Не се приема. | Когато дружеството не е новообразувано, то годишната заверка на притежаваните лицензи може да бъде разглеждана и по-рано, тъй като срокът за подаване на годишна данъчна декларация е 30 юни и е възможно дружеството да е приключило своята одиторска проверка преди крайния срок. Също така при съставяне на плана за годишни заверки трябва да се съобразят сроковете за финансовите отчети. При представяне на бизнес план ще се наложи след приключване на одиторска проверка да се предоставят отново годишен финансов отчет и междинен отчет и да се извършва повторна проверка. След като бъдат съобразени проверките със сроковете, посочени в наредбата, няма да бъде проблем операторът по наземно обслужване да продължи да извършва своята дейност без прекъсване. |
| 13 | По чл. 44, т. 8 - в каква степен дефинираното като „ръководство за експлоатация и техническа поддръжка на съответните ССНО“ се различава и/или припокрива с посоченото в чл. 41. ал. 2 „Ръководство за поддържане на системите и съоръженията“. Необходимо е да се направи категорично изясняване. | Не се приема. | Виж коментара на въпрос 11. |
| 14. | По чл. 44, т. 9 - тази точка е безсмислена поради наличието на декларацията за съответствие по Приложение 18. | Не се приема. | Индивидуализирането на лицата дава възможност на контролния орган при необходимост да проверява тяхната квалификация, като напр. да прави справка за валидността на дипломите и т.н. Списъкът, който се изисква по чл. 44, т. 9 съдържа конкретните правоспособни лица, извършващи дейностите по техническа поддръжка и/или експлоатация и техническо обслужване на обекта, които не се съдържат в декларацията по Приложение 18. |
| 15. | По чл. 44, т. 11 - регистърът по новосъздаденото Приложение 20 не изчерпва различните видове системи и съоръжения. Вижте коментарите в т. 7 от настоящето становище. И накрая нещо положително. Като безспорно постижение на наредбата е достигнатото и реализирано прозрение, че издаваните по нея лицензи по наземно обслужване трябва са безсрочни, като в тях ще отсъства регистрирането на годишните заверки и да се надяваме, че те няма да бъдат „съхранявани“ в ГВА докато трае и приключи съответната годишна проверка. Но! Остава въпросът какво се случва с досега издадените такива, и ако предстоят някакви действия как и кога те се случват. Да се надяваме, че ще бъде пояснено допълнително, защото отсъства в Преходните и заключителни разпоредби. | Частично се приема.Приема се. | Списъкът по Приложение 20 няма за цел да съдържа цялата техника и оборудване, с които разполага операторът, а само тази която има отношение към основните изисквания на наредбата. Към Преходните и заключителните разпоредби се добавят нови разпоредби, както следва:§ 81. В срок до 24.02.2022 г. ГД „ГВА“ предприема необходимите действия за служебно издаване на безсрочни лицензи за оператор по наземно обслужване по образеца на Приложение № 14, на операторите, които имат валидни лицензи за оператори по наземно обслужване.§ 82. Издадените до 23.02.2022 г. лицензи за оператор по наземно обслужване са валидни до 24.02.2022 г. |
| 16 | Също така настоящото становище съдържа принципни бележки и предложения, за които бихме искали да бъде проведена обстойна разяснителна кампания от страна на ГД ГВА и МТИТС сред авиационната индустрия, тъй като предлаганите промени са сериозни по обем, съдържат доста препращащи норми основно към Регламент 139/2014 и опасяваме се не отговарят на редица практически въпроси, които стоят пред собствениците и операторите на летателните площадки, а именно : какви са конкретните стъпки, които следва да бъдат предприети от тяхна страна с цел успешното завършване на процеса им по сертификация като летища за обществено ползване, обслужващи търговски въздушен превоз или процеса им на регистрация - като летища, ангажирани само и единствено с ВС под 5700 кг. | Частично се приема. | След приемане на НИД на Наредба 20, ГД „ГВА“ ще изпрати писмени разяснения и указния до операторите на летища и операторите по наземно обслужване относно действията, свързани с тяхната дейност и лицензиране, свързани с новите разпоредби. |
| 17 | В мотивите към проекта на нормативен акт е посочено, че „ *Със създаването на глава десета се създава ред за регистрация и надзор на най-малките по технически характеристики и обем на трафика летища.* ***Тези летища понастоящем се класифицират като летателни площадки.*** *на тях оперират самолети с ограничение в максималната излетна маса или вертолети. предвид по-ниската категория на риска на полетните операции, за тези летища се предлага регистрацията да се извършва по облекчен ред.“* Същевременно на интернет страницата на ГД ГВА е наличен списък-регистър на 36 бр. летателни площадки (https://www.caa.bg/bg/category/622/letatelni-ploshtadki). В ПЗР към проекта на наредба за изменение и допълнение на Наредба 20 №/2006 единствено е споменато (§76 от ПЗР), че УЕГ на летателните площадки са валидни 6 месеца от влизане в сила на наредбата, но не е указано дали абсолютно ново, като за първоначален субект сертифициране ли следва да им бъде приложено, в случай, че възнамеряват да продължат да функционират като летище за търговски въздушен превоз и не биха се ограничили да приемат само ВС под 5700кг ? | Приема се частично. | В ПЗР е предвидена разпоредба, която урежда въпроса със сертифицирането на вече издадените УЕГ за летателните площадки:„§ 76. В срок до 24.02.2022 г. ГД „ГВА“ предприема необходимите действия за извършване на служебна регистрация, с дата на валидност от 24.02.2022 г., по Приложение № 8 на летища за обслужване на полети, различни от търговски въздушен превоз, с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 kg срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане и на вертолетни летища по чл. 43, ал. 2, т. 4 от ЗГВ, които имат валидни удостоверения за експлоатационна годност на летателна площадка и вертолетна площадка.“ Когато кандидатите искат промяна в обхвата на дейността, те ще трябва да отговарят на изискванията за по-висока категория летище. Виж отговора на въпрос 16. |
| 18 | Да бъде разяснено как си кореспондират взаимно и си съответстват следните разпоредби: 1) §76 от ПЗР от проекта, § 46 „Глава Седма. Издаване, изменение, спиране и отнемане на единен сертификат за летище и летищен оператор по смисъла на Регламент № 139/2014“ и Член 6 Преобразуване на сертификати („*1.Сертификатите, издадени от компетентния орган преди 31 декември 2014 г. въз основа на националните законодателства, остават валидни, докато не бъдат преиздадени в съответствие с настоящия член или, ако не бъдат преиздадени — до 31 декември 2017г“.*) от Регламент № 139/2014? И в тази връзка налице ли е промяна в подхода по прилагането на Регламент № 139/2014, а именно: да бъде издаван единен сертификат на летище, при положение, че ADR.AR.C.035 „Издаване на сертификати“ от цитираният регламент допуска да бъде издаден единен сертификат на летище или два отделни сертификата — един за летището и един за летищния оператор.  | Приема се. | Цитираните разпоредби се отнасят към различни сертификати и удостоверения.§ 76 (окончателен § 78) се отнася до сертификати и удостоверения, които няма да са валидни след 23.02.2022 г.§ 46 регламентира издаване, изменение, спиране и отнемане на единен сертификат за летище и летищен оператор по смисъла на Регламент № 139/2014 г.НИД на Наредба 20 не води до промяна в подхода по прилагането на Регламент № 139/2014, включително ADR.AR.C.035. |
|  | § 73 от ПЗР и § 48 „Глава Девета. Издаване, изменение, спиране и отнемане на единен сертификат за оператор на летищни съоръжения за обслужване на пътници за летищата, попадащи в обхвата на Регламент 2018/1139“, като в тази връзка бихме искали в проекта на нормативен акт да бъдат направени съответните препратки към конкретните в случая разпоредби от съответните приложими регламенти, уреждащи **единния сертификат за оператор на летищни съоръжения за обслужване на пътници за летищата** (в случай че има такива, а в случай, че няма – да се допълнят и прецизират мотивите откъде произтича този нов документ и какво налага издаването му)**.** Не на последно място в предлагания чл. 90, ал. 1, т. 6 е указано, че *„Кандидатът за* ***единен сертификат за оператор на летищни съоръжения за обслужване на пътници*** *подава заявление в ГД „ГВА“, съдържащо данни за идентификация на лицето (единен идентификационен код (ЕИК), код по БУЛСТАТ или друго съгласно националното законодателство на лицето), към което прилага: …….т.6. документ за платена такса по чл. 120, ал. 4, т. 2 от ЗГВ.“* Чл. 120, ал. 4, т. 2 от ЗГВ гласи : *„издаване на* ***лицензи за летищни оператори*** *и оператори по наземно обслужване“.* Накратко – в 6 месечен срок от влизането в сила на измененията в Наредба 20 администрацията предвижда да издава единен сертификат за оператор на летищни съоръжения за обслужване на пътници, заменящ съществуващите понастоящем удостоверения за експлоатационна годност на гражданско летище за обществено ползване и лиценз за летищен оператор и за този нов документ да събира такса за издаване на лиценз за летищен оператор?! Не става ясно отникъде обаче каква е тогава съдбата на лицензите за летищни оператори (ако изхождаме от § 73 от ПЗР – този вид лицензи подлежат на подмяна), които притежават всички граждански летища за обществено ползване в България, при положение, че чл. 48г от ЗГВ, регламентиращ именно лицензите на летищните оператори, нито е отменен, нито е изменян напоследък?  | Приема се по принцип. | Необходимостта от издаване на единен сертификат за оператор на летищни съоръжения за обслужване на пътници за летищата, попадащи в обхвата на Регламент 2018/1139 е разяснена в мотивите към наредбата, а именно:Понастоящем обхватът на правата и задълженията, произтичащи от лиценза за летищен оператор и удостоверението за експлоатационна годност по смисъла на Наредба 20 от 2006 г. е по-широк от обхвата по Регламент (ЕС) 2018/1139, в който все още не се съдържат изисквания спрямо летищното обслужване на пътници, пътнически терминали и свързаните с тях процедури, летищни системи и съоръжения.Понастоящем Регламент (ЕС) 2018/1139 се отнася до зоните, оборудването и процедурите, свързани с въздухоплавателните средства. Все още в него липсват разпоредби относно обслужването на пътници, пътнически терминали и свързаните с тях оборудване и процеси, които съществуват в националната ни уредба. Съгласно § 73 (окончателен §75) от ПЗР на проекта „§ 75. В срок до 24.02.2022 г. ГД „ГВА“ предприема необходимите действия за служебно издаване на единен сертификат по Приложение № 16 за оператор на съоръжения за обслужване на пътници за летищата, попадащи в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/1139, които имат валидни удостоверения за експлоатационна годност на гражданско летище за обществено ползване и лиценз за летищен оператор.“По смисъла на проекта се приема, че летищата, попадащи в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/1139, които имат издадени удостоверения за експлоатационна годност, отговарят на изискванията за издаване на единен сертификат за оператор на съоръжения за обслужване на пътници за летищата. За тях ГД „ГВА“ ще издаде единен сертификат за оператор на съоръжения за обслужване на пътници без да изисква за това подаване на заявление и плащане на такса. Съгласно § 76 (окончателен §78) „издадените до 23.02.2022 г. удостоверения за експлоатационна годност на гражданско летище за обществено ползване и лиценз за летищен оператор на летищата, попадащи в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/1139, удостоверения за експлоатационна годност на летателна площадка, удостоверения за експлоатационна годност на вертолетна площадка и удостоверения за експлоатационна годност на системи и съоръжения за наземно обслужване, са валидни до 24.02.2022 г.“След този срок горецитираните сертификати и лицензи няма да са валидни.За останалите летища, които са извън обхвата на Регламент (ЕС) 2018/1139, се запазва досегашния режим на издаване УЕГ и лиценз за летищен оператор.  |
|  | Предлаганият чл. 96, ал. 2, т. 6 и чл. 120, ал. 4, т. 1 от ЗГВ – за регистрацията на летище за обслужване на полети, различни от търговски въздушен превоз, с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 kg срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане и на вертолетно летище ще се събира такса за издаване на удостоверения на летища, при положение, че за този вид летища е предвидено регистрационен, а не удостоверителен режим.  | Приема сепо принцип. | Съгласно § 74 (окончателен § 76) „в срок до 24.02.2022 г. ГД „ГВА“ предприема необходимите действия за извършване на служебна регистрация, с дата на валидност от 24.02.2022 г., по Приложение № 8 на летища за обслужване на полети, различни от търговски въздушен превоз, с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 kg срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане и на вертолетни летища по чл. 43, ал. 2, т. 4 от ЗГВ, които имат валидни удостоверения за експлоатационна годност на летателна площадка и вертолетна площадка“.По смисъла на проекта се приема, че летателните площадки, които имат издадени удостоверения за експлоатационна годност, отговарят на изискванията за регистрация на летища за обслужване на полети, различни от търговски въздушен превоз, с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 kg срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане и на вертолетни летища. За тях ГД ГВА ще извърши регистрация без да изисква за това подаване на документи за регистрация и заплащане на такса. |
|  | В заключение и отчитайки гореизложеното, моля преди да се пристъпи към подписването на наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 20/2006, да бъде проведена разяснителна кампания от администрацията, насочена към заинтересованите лица от индустрията, в рамките на която да се разясни ясно и точно колко и какви документи ще се издават за всеки конкретен случай след приемането на промените в Наредба 20 и има ли „препокриване“ на регламентираните въпроси от съществуващите документи с новопредлаганите такива, и съответно това да не бъде допускано; издаването на указания, допълване и корекции на текстовете на предложения проект на нормативен акт и мотивите към него от страна на вносителите; определяне от страна на ГД ГВА на дати за консултации със съответните експерти от администрацията – инженери, юристи и др., които са компетентни по темата и т.н. | Частично се приема. | Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ изразява готовност да обсъди с индустрията промените, които обхващат предприетите изменения, но предвид изтичането на нормативно установения срок на общественото обсъждане съгласно ЗНА и късно постъпилите бележки, организирането на една такава среща на този етап не е възможно. С оглед бележката и § 50 от ПЗР на ЗИДЗГВ (изм. и доп., бр. 16 от 23.02.2021 г.), голяма част от промените влизат в сила от 24.02.2022 г. – виж § 83, т. 1 от ПЗР на НИД на Наредба № 20. В преходния период – до влизането в сила на голяма част от наредбата (24.02.2022 г.), остава задължението операторите по наземно обслужване, които имат валидни удостоверения за експлоатационна годност на системи и съоръжения за наземно обслужване (ССНО), да предадат в ГД „ГВА“ списък на ССНО.  |
| АОПА |
|  | В мотивите относно класификацията на летищата е посочено следното: С предложения проект се отменя института „летателни площадки“. Това произтича от чл. 43 от ЗГВ, в който е заличен терминът „летателни площадки“ и въведен термина „летища“.“ Нашето становище е, че механичното заместване на „летателни площадки“ с „летища“ оставя без промяна ситуацията, която съществува и в момента. Промяната на сертификационния режим в регистрационен е напълно безсмислена и от нея не произтича никаква полза както за потребителите, така и за администрацията. | Не се приема. | С въвеждането на регистрационен режим се създава предпоставка за облекчаване на административната тежест за собствениците на летателни площадки и ангажирането им с изискванията за безопасност, които следва да спазват. |
|  | В предложените промени за изключително важните за нас, като потребители, нови два типа летища „международни летища за обслужване на авиация с общо предназначение срещу заплащане“ и „летища за обслужване на авиация с общо предназначение срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане“, не намираме подробно разписани концепция и изисквания как те ще функционират и на какъв режим на сертифициране /регистриране и контрол от страна на ГД ГВА/ ще подлежат.  | Не се приема. | Регистрационният режим се урежда в чл. 13 и 14 от проекта, където се предвижда ред за осигуряване на аеронавигационното обслужване с ДАНО.  |