**Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 11 от 5 май 1999 г. за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България**

(обн., ДВ, бр. 50 от 1999 г., изм. и доп., бр. 109 от 1999 г., бр. 34 от 2007 г.)

**§ 1**. В чл. 1, ал. 1 се изменя така:

„(1) С тази наредба се осигуряват мерки на национално ниво за прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатация 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 № 923/2012), (ОВ L 281 от 2012 г.), стандартите и препоръките от Анекс 11 на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) за обслужване на въздушното движение в обслужваното гражданско въздушно пространство на Република България.”

**§ 2.** В чл. 10 се правят следните изменения:

1. В ал. 1, т. 7 се изменя така:

„7. клас „G“ – в което са разрешени полети по ППП и ПВП и се осигурява полетно-информационно обслужване при поискване на ВС.“

2. Алинея 3 се изменя така:

„(3)Изискванията за полетите на ВС в границите на всеки клас обслужвано въздушно пространство са посочени в Допълнение № 4 на Регламент № 923/2012.“

**§ 3.** В глава първа, наименованието на раздел VІІ се изменя така:

„Навигация, основана на експлоатационни характеристики. Необходими комуникационни характеристики”.

**§ 4.** Член 12 се изменя така:

„Чл. 12 (1) Навигационните спецификации прилагани при използване на навигация, основана на експлоатационни характеристики се определят от ГД „ГВА“. Когато е приложимо, навигационните спецификации за определени райони, пътни линии или трасета за обслужване на въздушното движение (ОВД) се определят въз основа на регионални споразумения за въздушна навигация.

(2) Определената навигационна спецификация отговаря на нивото на комуникацията, навигацията и обслужването на въздушното движение, предоставяни в съответното въздушно пространство.”

**§ 5.** Създава се чл. 12а:

„Чл.12а. (1) Необходимите комуникационни характеристики се определят със заповед на главния директор на ГД „ГВА“. Когато е приложимо, типовете необходими комуникационни характеристики се определят въз основа на регионално споразумение за въздушна навигация.

(2) При определяне типовете необходими комуникационни характеристики се отчита изискването към предоставянето на обслужването на въздушното движение в съответното въздушно пространство.”

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

1. Алинея 4 се изменя така:

„(4) Установяването на трасета за ОВД, различни от схеми за стандартно отлитане и долитане, се осъществява съгласно приложение № 2.”.

2. Създава се ал. 7:

„(7) Разстоянието между паралелни пътни линии или между осите на паралелни трасета за ОВД, базирани на навигация, основана на експлоатационни характеристики, се определят в зависимост от съответната необходима навигационна спецификация.“

**§ 7.** В чл. 22, ал. 1 се изменя така:

„(1) Основни точки се установяват за определяне на трасе за ОВД или процедура за подход по прибори и/или във връзка с изисквания на органите за ОВД за протичане на информацията за полетите на ВС.

**§ 8.** Раздел XV с наименование „Координация между оператора и органите за обслужване на въздушното движение“ се отменя.

**§ 9.** В чл. 28, ал. 5 думите „глава пета „Проектиране и експлоатация на летища“, том I на Приложение 14 „Летища“се заменят с думите „дял трети „Светлини“, глава двадесет и трета „Светлини, които излагат на опасност ВС“ от Наредба № 14 от 15.10.2012 г. за летищата и летищното осигуряване от 2014 г. (обн., ДВ, бр. 86 от 2012 г., изм. и доп., бр. 48 от 2014 г.)“

**§ 10.** В чл. 29, ал. 1 думите „Наредба № 15 от 1999 г. за аеронавигационно информационно обслужване (ДВ, бр. 96 от 1999 г.)“ се заменят с „Наредба № 15 от 2011 г. за аеронавигационното информационно обслужване (обн., ДВ, бр. 37 от 2011 г., изм. и доп., бр. 48 от 2014 г.)

**§ 11**. В чл. 32 се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Множествата от електронни аеронавигационни данни се защитават при тяхното съхранение чрез 32 битова циклична контролна сума (CRC), осигурена от приложението, работещо с тези множества от данни.

2. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Изискванията по ал. 1 не се отнасят до комуникационни системи, използвани за пренос на данни.”

**§ 12.** В чл. 36 правят следните изменения:

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Въздухоплавателно средство, за което е известно или се предполага, че се намира в аварийно състояние или е обект на незаконна намеса, ако е оборудвано с линия за предаване на данни или транспондер, може да ги използва:

1. в режим А, код 7700 - за обозначаване на аварийно състояние;

2. в режим А, код 7500 - за незаконна намеса и/или

3. да активира аварийните възможности на ADS-B или ADS-C и/ или”

4. да предаде аварийно съобщение по линията за предаване на данни.

2. Алинея 4 се изменя така:

„(4) При действителна или предполагаема незаконна намеса органите за ОВД, в съответствие с установените местни процедури, незабавно уведомяват органите по опазване на въздушния суверенитет на страната и обменят необходимата информация с оператора или определен негов представител.“

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

1. Алинея 6 се изменя така:

„(6) Органът за ОВД може да предполага, че отклонило се или неопознато ВС е обект на незаконна намеса.“

2. Алинея 7 се изменя така:

„(7) В случай, че органът за ОВД прецени, че отклонило се или неопознато ВС може да е обект на незаконна намеса, незабавно уведомява органите, отговорни за осигуряване на действията при незаконна намеса съгласно местните инструкции за ОВД.“

3. Алинея 8 се отменя.

**§ 14.** Член 38 се отменя.

**15.** В глава първа, наименованието на раздел XXVI се изменя така: „Управление на безопасността”.

**§ 16.** Член 40а се изменя така:

„Чл. 40а. (1) С цел постигане на приемливо ниво на безопасност на гражданското въздухоплаване в Република България Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ изготвя Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване.

(2) Рамката за въвеждане и поддържане на Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване се съдържа в приложение № 11.”

**§ 17.** Член 40б се изменя така:

„Чл. 40б. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ определя в Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване приемливото ниво на безопасност, което трябва да бъде постигнато.”

**§ 18.** Член 40в се изменя така:

„Чл. 40в. (1) В изпълнение на Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване, ГД „ГВА“ изисква доставчикът на аеронавигационно обслужване да въведе система за управление на безопасността (СУБ), която да:

1. идентифицира рисковете за безопасността;

2. осигурява изпълнението на коригиращи действия, необходими за поддържане на определените нива на безопасност;

3. предвижда постоянно наблюдение и редовна оценка на нивото на безопасността;

4. осигурява постоянното подобряване на цялостното функциониране на системата за управление на безопасността.”

(2) Системата за управление на безопасността следва ясно да определя отговорността за безопасността на длъжностните лица от всички нива в структурата на доставчика на аеронавигационно обслужване, включително пряката отговорност за безопасността на неговото ръководство.

(3) Рамката за въвеждане и поддържане на система за управление на безопасността, се съдържа в приложение № 12.

(4) Всяка промяна в системата за ОВД, която оказва влияние върху безопасността, включително въвеждане на намален минимум за сепарация или нова процедура, се извършва след оценка на значимостта на промяната и оценка на безопасността, която показва, че ще се поддържа приемливото ниво на безопасност, и след консултации с потребителите.

(5) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ осъществява наблюдение над доставчика след въвеждане на промяната по ал. 3, за да се увери в постигането на определеното ниво на безопасност.

(6) Когато приемливото ниво на безопасност не може да бъде изразено в количествено отношение, оценката на безопасността може да се основава на експертна преценка.”

**§ 19.** В глава първа се създава раздел XXIX:

„Раздел ХХІХ

„Обща отправна система”

„Чл. 40е.(1) Световната геодезична система – 1984 (WGS-84), се използва като хоризонтална (геодезична) отправна система за нуждите на въздушна навигация. Докладваните аеронавигационни географски координати (указващи ширина и дължина) се изразяват спрямо геодезичния референтен датум на тази система.

(2) Вертикална отправна система за международна въздушна навигация е система с начало средното морско ниво (MSL), определяща гравитационно зависими относителни височини (превишения) спрямо повърхност, наречена геоид.

(3) Като отправна система за време в гражданската авиация се използва Грегорианският календар и универсалното координирано време (UTC).”

**§ 20.** В чл. 45, ал. 2 след думите „се изобразяват“ се добавя „от органа за КВД и/или от технически средства”.

**§ 21**. Член 46 се изменя така:

„Чл. 46. Органът за КВД, освен в случаите, посочени в раздел 8, SERA.8005 , б. „б“, т. 1 – т. 4 от Регламент № 923/2012 издава разрешение с осигуряване на сепарация между ВС, които изпълняват полети по ОПВП.“

**§ 22.** В чл. 47 се правят следните допълнения:

1. Създава се ал. 3:

„(3) За всяко въздушно пространство, в което се прилага намалена вертикална сепарация от 300 м (1000 ft) между полетно ниво 290 и полетно ниво 410 включително, се установява програма на регионално ниво, за наблюдение на точността на спазване на височината от ВС, опериращи на тези полетни нива, за да се гарантира, че непрекъснатото приложение на намаления минимум за вертикална сепарация отговаря на целите за безопасност. Обхватът на регионалните програми за наблюдение се изготвя така, че да е достатъчен за провеждането на анализи за груповата точност на ВС и оценката на стабилността на систематичната грешка при определянето на височината.“

2. Създава се ал. 4:

„(4) Споделянето на данни от програмите за наблюдение се урежда чрез междурегионални споразумения.”

**§ 23.** В чл. 54, ал. 2, т. 1 и т. 2 се изменят така:

„1. при използване на радарни или ADS-B данни необходимата информация включва информация за местоположението и при поискване пътната линия и скоростта на ВС по данните от радара или ADS-B, получени непосредствено преди предаването на контрола;

2. при използване на ADS-C данни необходимата информация включва четириизмерното местоположение на ВС и при необходимост друга информация.”

**§ 24.** Член 56 се отменя.

**§ 25.** Член 57 се отменя.

**§ 26.** Член 57а се отменя.

**§ 27.** Чл. 58 се изменя така:

„**Чл. 58.** Когато е издадено разрешение на ВС по контрол на въздушното движение за първоначалния етап от полета – само за ускоряване на излитането на ВС, последващото разрешение по маршрута се издава от РКЦ.“

**§ 28.** Член 59 се изменя така:

„**Чл. 59**. При предаване на последващо разрешение от ВС по контрол на въздушното движение след установена връзка със следващия орган за КВД по маршрута на полета, с използване на линия за предаване на данни, е задължителна двустранна речева комуникация между пилота и орган за КВД, издал разрешението.“

**§ 29.** Член 60 се отменя.

**§ 30.** Член 66 се изменя така:

„Чл. 66. (1) Радарът за наземно движение се използва за наблюдение на ВС и автотранспортни средства, които се движат по маневрената площ на летището:

1. наблюдение на движението на ВС и автотранспортни средства по маневрената площ;

2. предаване на ВС на информация при направляване на рулирането по искане на екипажа на ВС и автотранспортни средства или при необходимост;

3. предоставяне на помощ и препоръки за безопасно и ефективно движение на ВС и автотранспортните средства по маневрената площ.

(2) Радарните и ADS-B наземни системи осигуряват изобразяването на предупреждения и сигнали за опасности, свързани с безопасността, включително опасност от конфликт, предсказване на конфликти, предупреждения за минимални безопасни височини и неумишлено дублирани вторични кодове.”

**§ 31.** Член 67 се отменя.

**§ 32.** Член 69 се изменя така:

„(1) Информацията за опасността от сблъскване на ВС, които изпълняват полет във въздушни пространства – класове C, D, E, F и G включва само известни ВС, които могат да създадат опасност от сблъскване,

(2) Информацията за опасността от сблъскване на ВС може да бъде непълна, като органите за ОВД не носят отговорност за нейното постоянно излъчване или за нейната точност.“

**§ 33**. Член 70 се отменя.

**§ 34.** В чл. 71, ал. 1 се изменя така:

„(1) Метеорологичната и оперативна информация за радионавигационното обслужване и летищата, която се включва в полетно-информационното обслужване, се предоставя в обединена форма.”

**§ 35.** Член 75 се отменя.

**§ 36.** Член 80 се отменя.

**§ 37.** Член 81 се отменя.

**§ 38**. Член 82 се отменя.

**§ 39.** Член 83 се отменя.

**§ 40.** Член 92 се отменя.

**§ 41.** Член 93 се отменя.

**§ 42.** В чл. 94 се създава ал. 3:

„(3) В случаите, когато ГД ГВА е определила типове необходими комуникационни характеристики за функциите на УВД, органите за ОВД, в допълнение на изискванията по ал. 2, се снабдяват с комуникационно оборудване, което им позволява да осигуряват обслужване в съответствие с определения тип необходими комуникационни характеристики.”

**§ 43.** В чл. 98 се създава ал. 3:

„(3) В случаите, когато ГД ГВА е определила типове необходими комуникационни характеристики за функциите на УВД, органите за ОВД, в допълнение на изискванията по ал. 2, се снабдяват с комуникационно оборудване, което им позволява да осигуряват обслужване в съответствие с определения тип необходими комуникационни характеристики.“

**§ 44.** В чл. 106, ал. 1, т. 1 се изменя така:

„1. пряка речева комуникация – използва се отделно или в комбинация с комуникация по линия за предаване на данни, когато се използва за предаване на контролa при използване на радар или ADS-B, се установява незабавно, а за други цели комуникацията нормално се установява до 15 секунди;“

**§ 45.** В чл. 113, ал. 1, т. 2 се изменя така:

„2. средствата между РКЦ които обслужват съседни контролирани райони осигуряват пряка речева комуникация и когато е приложимо, комуникация по линия за предаване на данни с автоматичен запис, които позволяват незабавно установяване на връзка за предаване на контрола на ВС чрез използване на радарни, ADS-B или АDS-C данни, а за други цели комуникацията може да бъде установена до 15 секунди, освен ако регионално споразумение за въздушна навигация определя друго;“

**§ 46.** Член 116 се изменя така:

„Чл. 116. Комуникационните средства за осигуряване на връзка по чл. 114 и 115 осигуряват пряка речева комуникация, използвана отделно или в комбинация с линия за предаване на данни; осигурени са с автоматичен запис и позволяват незабавно установяване на връзка за предаване на контрола на ВС чрез използване на радарни, ADS-B или ADS-C данни; за други цели комуникацията може да бъде установена до 15 секунди.”

**§ 47.** В чл. 119 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „или от ADS” се заменят с „други системи (напр. ADS-B, ADS-C)”.

2. В ал. 2 думите „14 дни” се заменят с „30 дни”.

**§ 48.** Член 121 се отменя.

**§ 49.** Член 124 се изменя така:

„Чл. 124 (1) Центърът за полетна информация и районните контролни центрове се осигуряват с метеорологичната информация по т. 1.3 на приложение № 9 на Наредба № 3 от 7.03.2012 г. за метеорологичното обслужване на гражданското въздухоплаване (обн. ДВ, бр. 25 от 2012 г. изм. и доп., бр. 71 от 2014 г.), като особено внимание се обръща на наблюдавано или очаквано влошаване на времето.

(2) Сведенията и прогнозите за времето по ал. 1 покриват района за полетна информация или контролирания район и други райони, които са определени в регионално споразумение за въздушна навигация.”

**§ 50.** В чл. 126, ал. 1, т. 1 се изменя така:

„1. метеорологична информация, за въздушното пространство и съответните летища, както е описано в т. 1.2 на Приложение № 9 към чл. 128 от Наредба № 3 от 7.03.2012 г. за метеорологичното обслужване на гражданското въздухоплаване”.

**§ 51.** В чл. 130, ал. 1 се изменя така:

„(1) Летищните контролни кули се осигуряват с метеорологична информация за съответните летища, както е описано в т. 1.1 от приложение № 9 към чл. 128 от Наредба № 3 от 7.03.2012 г. за метеорологичното обслужване на гражданското въздухоплаване”

**§ 52.** В глава шеста наименованието на раздел ІІІ се изменя така: „Информация за експлоатационното състояние на навигационното обслужване”.

**§ 53.** В чл. 138 се правят следните изменения и допълнения:

1. Точка 1 се изменя така:

„1. радионавигационното обслужване и визуалните средства, които са важни за излитане, отлитане, подход и кацане, изпълнявани в границите на техните райони за отговорност;“

2. Точка 2 се изменя така:

„2. визуалните средства и радионавигационното обслужване, необходими за осигуряването на наземното движение.“

**§ 54.** В чл. 139 след думите „на средствата” се добавя „ и обслужването”.

**§ 55.** В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. точка 28 се изменя така:

„28. „Зонална навигация. Area navigation (RNAV)“ е метод за навигация, който позволява на въздухоплавателното средство да изпълнява полет по всяка желана траектория в границите на зоната на действие на наземни или орбитални навигационни средства, или в границите, определени от възможностите на автономни средства, или при комбинация от двете.

2. точка 56 се отменя.

3. точка 112 се отменя.

4. създават се точки 124 – 135:

**„т. 124.** **Система за управление на безопасността. Safety Management System”**е систематичен подход за управлението на безопасността, включващ необходимите организационни структури, отговорности, политики и процедури.

**т. 125.** **„Автоматичен зависим обзор – радиоразпръскване**“ (**Automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B)“** са средства, чрез които въздухоплавателни средства, летищни превозни средства и други обекти могат автоматично да предават и/или приемат данни за идентификация, местонахождение и допълнителни данни, каквото е уместно, в режим на радиоразпръскване по линия за предаване на данни.

**т. 126. „ADS контракт. ADS contract“** е средство, с помощта на което се осъществява обмен на информация за условията на ADS договора между наземните системи и въздухоплавателните средства. ADS контрактът определя условията, при които ще започне предаване на ADS доклади, и данните, които се съдържат в тези доклади. Терминът „ADS контракт“ е общ термин и означава в различните случаи епизодични ADS контракти, ADS контракти при поискване, периодични ADS контракти или бедствен режим. ADS докладите могат да бъдат предавани между наземните системи.

**т. 127.** **„Необходими комуникационни характеристики. Required communication performance (RCP)”** са заявени необходими характеристики на оперативните комуникации, поддържащи определени УВД функции.

**т. 128. „Тип необходими комуникационни характеристики. RCP Type”** е обозначение (напр. RCP 240),представляващо стойността назначена на RCP параметрите за времето на пренос, непрекъснатост, наличност и интегритет на комуникациите.

**т. 129.** **„Навигационна спецификация. Navigation specification”** са изисквания към въздухоплавателното средство и екипажа, необходими за осъществяване на навигация, базирана на експлоатационни характеристики в рамките на определено въздушно пространство.

**т. 130. „Спецификации на необходими навигационни характеристики. Required Navigation Performance (RNP) Specification.”** Навигационна спецификация, базирана на зонална навигация, която включва изисквания за наблюдение и предупреждение, обозначени с префикса RNP, напр. RNP 4, RNP APCH.

**т. 131.**  **„Спецификации на зонална навигация. Area Navigation (RNAV) specification.”** Навигационна спецификация базирана на зонална навигация, която не включва изисквания за наблюдение и предупреждение, обозначена с префикса RNAV, напр. RNAV 5, RNAV 1.

**т. 132.** **„Навигация, основана на експлоатационни характеристики. Performance based navigation (PBN)”** е зонална навигация, основана на експлоатационни характеристики, изисквани за изпълнение на полет по трасе за обслужване на въздушното движение, процедура за инструментален подход или в определено въздушно пространство.

**т. 133**. **„Радионавигационно обслужване. Radio Navigation Service“** е обслужване, предоставящо насочване или данни за местоположение за ефективното и безопасно изпълнение на полетите, осъществявано с помощта на едно или повече радионавигационни средства.

**т. 134**. **„Опорно начало. Datum”** е всяко количествена величина или множество от количествени величини, които могат да послужат като основа или отправна точка за изчисление на други количествени величини (ISO 19104).

**т. 135. „Препятствие. Obstacle.“** е всеки неподвижен (временен или постоянен) или подвижен обект, или част от него, която:

а) е разположена на повърхнина, предназначена за движение на въздухоплавателни средства; или

б) пробожда определена повърхнина, предназначена да защити въздухоплавателните средства в полет; или

в) е разположено извън тези повърхнини, но представлява опасност за въздушната навигация.“

**§ 56.** В преходните и заключителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. В § 2 думите „чл. 49, ал. 2“ се заменят с „чл. 49, ал. 1“.

2. Създава се § 2а:

„**§ 2а.** С тази наредба се въвеждат изискванията на Приложение № 11 към Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, издание 13 от 2001 г. с всички изменения до Поправки № 45, 46, 47, 48.“

3. В § 3 след думите „прилагането на наредбата“ се добавя „Регламент № 923/2012, , както и свързаните с него приемливи средства за съответствие (Acceptable means of compliance) и инструктивни материали за прилагане (Guidance Materials)“.

**§ 57.** Създава се § 4а:

„**§ 4а**. Навсякъде в наредбата думите „съгласно приложение № 1 от Наредба № 2 от 1999 г. за правилата за полети“ се заменят със „съгласно Допълнение № 3 към Регламент № 923/2012 г.“

**§ 58.** Приложение № 1 към чл. 10, ал. 3се отменя.

**§ 59.** В приложение № 2 към чл. 12 и 20 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 3.3. след думите „където не се използват радари” се добавя „или ADS-B”; а в изречение второ след думите „се контролират чрез радарно” се добавя „ или ADS-B”;

2. В т. 4.3., буква „г” след думите „не се осъществява радарно” се добавя „или ADS-B”;

3. В т. 4.5 се правят следните изменения и допълнения:

а) в изречение първо след думата „радарното” се добавят „или ADS-B”;

б) в изречение второ думите „радарното покритие” се заменят с „покритието”;

4. В т. 4.5.3. след думите „вероятността от пълен отказ на радар” се добавя „или ADS-B”.

**§ 60.** В приложение № 3 към чл. 20 се правят следните изменения и допълнения:

1. Наименованието на приложението се изменя така: „Принципи за обозначаване навигационните спецификации и трасета за ОВД, различни от стандартни схеми за отлитане и долитане.”

2. Точка 1 се изменя така:

„1. Индекси за обозначаване на трасета за ОВД и навигационните спецификации”

3. В т. 1.1. думите „типовете необходими навигационни характеристики” се заменят с „навигационните спецификации”.

4. Точка 1.1.1. се отменя.

5. В т. 1.1.2. след думите „за целите на планиране на полетите” се добавя „определената навигационна спецификация”, а думите „определеният тип необходими навигационни характеристики” се заличават.

6. В т. 2.4., буква „а” и буква „б” се заличават.

7. В т. 2.4.1. думите „допълнителните букви F, G, Y или Z” се заменят с „буквите F или G”.

8. В т. 4.4. думите „буквите F, G, Y или Z” се заменят с „буквите F или G”.

**§ 61.** Приложение № 4 към чл. 20 се отменя.

**§ 62.** В Приложение № 6 към чл. 21 и 22 се правят следните изменения и допълнения:

1. В точка 3.1. след думите „радионавигационно средство“ се добавя „и се използва за нуждите на КВД“

2. В точка 3.2. след думите „използван за ОВД“ се добавя „комуникации”.

3. Точка 3.4. се изменя така:

„3.4. Уникалното петбуквено и лесно за произнасяне кодово име на основна точка не се дава на друга основна точка. Когато е необходимо да се премести основна точка, се избира ново кодово име. В случаите, когато дадена държава желае да запази разпределението на конкретното кодово име за повторна употреба на друго място, това кодово име не се използва за период от най-малко шест месеца.”

4. Точка 3.5 се изменя така:

„3.5. Уникалните петбуквени и лесни за произнасяне кодови имена се определят след съгласуване с регионалното бюро на ИКАО.”

**§ 63**. Приложение № 8 към чл. 70 се отменя.

**§ 64.** В точка 3.2., буква „б” от приложение № 9 към чл. 40д, ал. 2 след думите „природните бедствия “ се добавя „критични ситуации, свързани с общественото здраве“.

**§ 65.** Създава се приложение № 11 към чл. 40а, ал. 2.

„Приложение № 11 към чл. 40 а, ал. 2

**Рамка за Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване**

Настоящото приложение дава рамката за въвеждането и поддържането на Националната програма по безопасност в гражданското въздухоплаване (НПБГВ). НПБГВ е система за управление на безопасността от страна на Република България. Рамката съдържа четири компонента и единадесет елемента, описани тук по-долу. Въвеждането на НПБГВ е съизмерима с големината и комплексността на авиационната система на Република България и изисква координация между множество органи, отговорни за отделните функции на съответните елементи в държавата. Рамката на НПБГВ, въведена в това приложение и рамката за системата за управление на безопасността (СУБ) следва да се разглеждат като взаимно допълващи се, въпреки че са отделни рамки. Това приложение включва и кратко описание на всеки елемент от рамката.

1. Държавна политика по безопасност и цели;

1.1. Държавна законодателна рамка за безопасност;

1.2. Държавни задължения и отговорности по безопасност;

1.3. Разследване на произшествия и инциденти;

1.4. Политика по прилагане.

2. Държавно управление на риска за безопасността;

2.1. Изисквания по отношение на безопасността към СУБ на доставчика на услуги (АНО);

2.2. Договаряне на нивото на безопасност на доставчика на услуги.

3. Държавно осигуряване на безопасността;

3.1. Надзор на безопасността;

3.2. Събиране, анализ и обмен на данни по безопасност;

3.3. Насочване на надзора към по-проблемни или нуждаещи се области въз основа на данни за безопасността.

4. Държавно популяризиране на безопасността;

4.1. Вътрешно обучение, осведомяване и разпространение на информация по безопасност;

4.2. Външно обучение, осведомяване и разпространение на информация по безопасност;

Забележка: По смисъла на това приложение, терминът „"доставчик на услуги“" се отнася до всяка организация, предоставяща авиационни услуги. Терминът включва одобрени организации за обучение, които са изложени на рискове за безопасността при предоставянето на своите услуги, авиационни оператори, одобрени организации за техническо обслужване, организации, отговорни за типовото проектиране и /или производство на въздухоплавателни средства, доставчици на аеронавигационно обслужване, както и лицензирани летища, когато е приложимо.

1. Държавна политика по безопасност и цели

1.1. Държавна законодателна рамка за безопасност

Министерството на транспорта, съобщенията и информационните технологии въвежда национална законодателна рамка и специфични правила, в съответствие с международните и националните стандарти, които определят как държавата ще извършва управлението на безопасността в Република България. Това включва участието на държавните авиационни организации в определени дейности, свързани с управлението на безопасността в държавата, както и определянето на ролите, отговорностите и взаимоотношенията на тези организации. Законодателната рамка по безопасността и специфичните правила се преразглеждат периодично, за да се гарантира, че те остават приложими и подходящи за държавата.

1.2. Държавни задължения и отговорности по безопасност

Министерството на транспорта, съобщенията и информационните технологии определя, дефинира и документира изискванията, задълженията и отговорностите, по отношение на въвеждането и поддържането на НПБГВ. Това включва насоки за планиране, организиране, развитие, поддържане, контрол и непрекъснато подобряване на НПБГВ по начин, отговарящ на държавните цели по безопасност. Това също включва ясна позиция за осигуряването на необходимите ресурси за осъществяване на ДПБ.

1.3. Разследване на произшествия и инциденти

Министерството на транспорта, съобщенията и информационните технологии чрез дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ координира и ръководи процеса за разследване на авиационни събития, произшествия и инциденти. Основната цел на този процес е предотвратяването на произшествия и инциденти, а не разпределянето на вина или юридическа отговорност. Тези разследвания трябва да подкрепят управлението на безопасността в държавата. При изпълнението на НПБГВ, държавата поддържа независимостта на организацията за разследване на произшествия и инциденти от другите държавни авиационни организации.

1.4. Политика по прилагане

Министерството на транспорта, съобщенията и информационните технологии въвежда политика по прилагане, която определя условията и обстоятелствата, при които на доставчика на АНО е позволено вътрешно да анализира и се справя със събития, касаещи определени отклонения от безопасността, в контекста на своята система за управление на безопасността (СУБ) и удовлетворявайки съответния държавен орган. Политиката по прилагане също определя условията и обстоятелствата, при които да се предприемат действия по отношение на отклоненията от безопасността чрез установени процедури за прилагане.

2. Държавно управление на риска за безопасността

2.1. Изисквания по отношение на безопасността към СУБ на доставчика на АНО

Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ създава механизми за контрол, които регулират как доставчика на АНО ще идентифицират опасностите и ще управляват рисковете за безопасността. Те включват изисквания, специфични оперативни правила и политики за въвеждане и прилагане на СУБ на доставчика на услуги. Изискванията, специфичните оперативни правила и политиките за въвеждане и прилагане се преразглеждат периодично, за да се осигури да останат приложими и подходящи за доставчика на услуги.

2.2. Договаряне на нивото на безопасност на доставчика на услуги

Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ се договаря с доставчика на АНО относно нивото на безопасност на техните СУБ. Договореното ниво на безопасност на СУБ на доставчика на АНО се преразглежда периодично, за да се осигури да остане приложимо и подходящо за доставчика на услуги.

3. Държавно осигуряване на безопасността

3.1. Надзор на безопасността

Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ въвежда механизми за осигуряване на ефективно наблюдение на осемте критични елемента на функцията за надзор на безопасността. Също се въвеждат механизми, които да гарантират, че идентифицирането на опасностите и управлението на рисковете за безопасността от страна на доставчиците на услуги следват утвърдената нормативна рамка (изисквания, специфични оперативни и прилагащи правила и политики). Тези механизми включват инспекции, одити и прегледи, за да се гарантира, че средствата за контрол на риска за безопасността са правилно интегрирани в СУБ на доставчика на услуги, че се прилагат както е предвидено, и че нормативните средства за контрол оказват предвиденото влияние върху рисковете за безопасността.

3.2. Събиране, анализ и обмен на данни по безопасност

Главна дирекция “Гражданска въздухоплавателна администрация“ въвежда механизми за осигуряване на събирането и съхранението на данни за опасностите и рисковете за безопасността, както на индивидуално, така и на общо държавно ниво. Също се въвеждат механизми за анализ на информация от събраните данни, както и за активен обмен на информация за безопасността с доставчиците на услуги и/ или други държави, когато е приложимо.

3.3. Насочване на надзора към по-проблемни или нуждаещи се области въз основа на данните за безопасността

Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ въвежда процедури за приоритизиране на инспекциите, одитите и прегледите към по-проблемните или нуждаещи се области, основавайки се на анализа на данни и опасности, на техните последици в дейностите, както и на оценка на рисковете за безопасността.

4. Държавно популяризиране на безопасността

4.1. Вътрешно обучение, осведомяване и разпространение на информация по безопасност

Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ осигурява обучение, подпомага осведомеността и двупосочната комуникация по отношение на свързаната с безопасността информация, в рамките на държавните авиационни организации, на развитието на организационна култура, която подпомага една ефективна и ефикасна НПБГВ.

4.2. Външно обучение, осведомяване и разпространение на информация по безопасност

Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ осигурява образование и подпомага осведомеността по отношение на рисковете за безопасността и двупосочната комуникация на свързаната с безопасността информация до доставчика на АНО, на развитието на организационна култура, която подпомага една ефективна и ефикасна СУБ.“

**§ 66.** Създава се приложение № 12 към чл. 40в, ал. 3.

Приложение № 12 към чл. 40в, ал. 3

**Рамка за система за управление на безопасността (СУБ)**

Това приложение определя рамката за въвеждане и поддържане на система за управление на безопасността (СУБ) от доставчик на аеронавигационно обслужване. СУБ е система за управление на безопасността от дадена организация. Тази рамка включва четири компонента и дванадесет елемента, които представят минималните изисквания за въвеждането на СУБ. Изпълнението на предвиденото в рамката трябва да е в съответствие с големината на организацията и комплексността на предоставяните услуги. Това приложение включва и кратко описание на всеки елемент от рамката.

1. Политика по безопасност и цели

1.1. Ангажименти и отговорности на ръководството

1.2. Отговорности за безопасността

1.3. Определяне на ключов за безопасността персонал

1.4. Координация при планиране на действия за справяне с извънредни ситуации

1.5. Документиране на СУБ

2. Управление на риска за безопасността

2.1. Определяне на опасностите

2.2. Оценка и смекчаване на риска за безопасността

3. Осигуряване на безопасността

3.1. Наблюдение и измерване на нивото на безопасността

3.2. Управление на промяна

3.3. Непрекъснато подобряване на СУБ

4. Популяризиране на безопасността

4.1. Обучение

4.2. Осведомяване по безопасност

**1. Политика по безопасност и цели**

* 1. 1.1 Ангажименти и отговорности на ръководството

Доставчикът на аеронавигационно обслужване (АНО) определя политиката по безопасност на организацията, която е необходимо да е в съответствие с международните и националните изисквания и която се подписва от отговорния ръководител на организацията. Политиката по безопасност трябва:

* да отразява ангажиментите на организацията по отношение на безопасността;
* да включва ясно заявление за осигуряването на необходимите ресурси за изпълнението на политиката за безопасност;
* да бъде разгласена в цялата организация с видимата подкрепа на ръководителите;
* да включва процедурите за докладване;
* да посочва ясно какво поведение в работата е недопустимо;
* да включва условията, при които не се прилагат дисциплинарни мерки.

На политиката по безопасност трябва периодично да се извършва преглед, за да се гарантира, че тя продължава да бъде приложима и подходяща за организацията.

1.2. Отговорности за безопасността

Доставчикът на аеронавигационно обслужване определя отговорен ръководител, които да носи изключителната отговорност от името на доставчика на аеронавигационно обслужване за въвеждането и поддържането на СУБ, независимо от другите му функции.

Доставчикът на аеронавигационно обслужване определя отговорностите на всички членове на ръководството, независимо от другите им функции, както и на служителите, свързани с функционирането на СУБ. Отговорностите по безопасност и правомощията се документират и разгласяват в цялата организация и включват определяне на ръководните нива, оправомощени да вземат решения по отношение на управлението на рисковете за безопасността.

1.3. Определяне на ключов за безопасността персонал

Доставчикът на аеронавигационно обслужване определя ръководител по безопасността, който ще бъде лицето, което ще отговаря и координира внедряването и поддържането на ефективна СУБ.

1.4. Координация при планиране на действия за справяне с извънредни ситуации

Доставчикът на аеронавигационно обслужване е необходимо да има план за мероприятия в случай на извънредни ситуации, който да предвижда последователен и ефикасен преход от нормална работа към работа в извънредни ситуации и обратно, който да бъде подходящо координиран с плановете за действия при извънредни ситуации на организациите, с които е необходимо да си взаимодейства при предоставянето на своите услуги.

1.5. Документиране на СУБ

Доставчикът на аеронавигационно обслужване разработва план за въвеждане на СУБ, одобрен от ръководството на организацията и определящ подхода на организацията за управление на безопасността по начин, който отговаря на целите по безопасност. Организацията създава и поддържа документирането на СУБ, описващо политиката и целите по безопасността, изискванията, процесите и процедурите на СУБ, отговорностите, задълженията и правомощията за процесите и процедурите, както и резултатите от СУБ. Като част от документирането на СУБ, доставчикът на аеронавигационно обслужване изготвя и поддържа наръчник по безопасност, за да разпространи подхода за управление на безопасността в организация.

**2. Управление на риска за безопасността**

2.1. Определяне на опасностите

Доставчикът на аеронавигационно обслужване разработва и поддържа официално описан процес, осигуряващ запознаването на опасностите в дейността си. Определянето на опасностите се основава на комбинация от реактивни, проактивни и предвиждащи методи за събиране на данни за безопасността.

2.2. Оценка и смекчаване на риска за безопасността

Доставчикът на аеронавигационно обслужване разработва и поддържа официално описан процес, осигуряващ анализа, оценката и контрола на риска за безопасността при обслужване на въздушното движение.

**3. Осигуряване на безопасността**

3.1. Наблюдение и измерване на нивото на безопасността

Доставчикът на аеронавигационно обслужване разработва и поддържа средства за проверка на постигнатото ниво на безопасност в организацията, както и за проверка на ефективността на средствата за контролиране на рисковете за безопасността. Постигнатото ниво на безопасност на организацията следва да се проверява спрямо индикаторите по безопасност и планираните цели за ниво на безопасност на СУБ.

3.2. Управление на промяна

Доставчикът на аеронавигационно обслужване трябва да:

* разработва и поддържа официално описан процес за идентифициране на промените в рамките на организацията, който може да засегне установени процеси и услуги;
* опише реда за постигане на определеното ниво на безопасност преди въвеждането на промените;
* премахва или променя средствата за контрол на риска за безопасността, които вече не са необходими или ефективни поради промени в оперативната среда.

3.3. Непрекъснато подобряване на СУБ

Доставчикът на аеронавигационно обслужване разработва и поддържа официално описан процес за:

* идентифициране на причините за функциониране на СУБ под определените изисквания;
* определяне последиците за оперативната среда от функционирането на СУБ под приетите изисквания;
* премахване или намаляване на тези причини.

**4. Популяризиране на безопасността**

4.1. Обучение

Доставчикът на аеронавигационно обслужване разработва и поддържа програма за обучение по безопасност, която да гарантира, че персоналът е обучен и компетентен да извършва задълженията си по СУБ. Обхватът на обучението по безопасност е необходимо да е подходящ за ангажираността на всеки служител в СУБ.

4.2. Осведомяване по безопасност

Доставчикът на аеронавигационно обслужване разработва и поддържа официално описани средства за осведомяване по безопасност, гарантиращи, че всички служители са напълно осведомени за СУБ, предаващи критичната за безопасността информация, и обясняващи защо се предприемат конкретни действия по безопасност и защо се въвеждат или променят процедури по безопасност.“

**Николина Ангелкова**

*Министър на транспорта,*

*информационните технологии и съобщенията*