**МОТИВИ**

към проект на Закон за изменение и допълнение на

Закона за гражданското въздухоплаване

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) включва най-общо четири групи промени, а именно:

І. Промени в областта на авиационната безопасност.

ІІ. Промени в областта на авиационната сигурност.

ІІІ. Промени в областта на административните такси за административни услуги.

ІV. Промени в административнонаказателните разпоредби.

I. С първата група предложения се цели съобразяване на законовите текстове с настъпили промени в правото на Европейския съюз в областта на авиационната безопасност, като се предлагат и нови разпоредби, свързани с прилагането на текстовете.

1. С § 1 от законопроекта относно изменението в чл. 2, ал. 2 се цели конкретизиране на зоните от въздушното пространство, в които може да бъде ограничавано въздухоплаването. Съгласно чл. 2, ал. 2 от ЗГВ Министерският съвет определя зоните във въздушното пространство, в които може да се ограничава въздухоплаването. С изменението се предлага зоните от въздушното пространство, които са с временен характер, а именно – временно отделените или резервираните зони, ограничените или опасните зони и ad-hoc опасните зони на тактическо ниво, в които може да се ограничава въздушното пространство, да не се определят от Министерския съвет с цел постигане на по-голяма бързина и оперативност. Предвижда се редът и условията за определянето на тези зони да се регламентира с наредбата, предвидена в чл. 2а, ал. 2 от закона, относно въвеждането и правилата за работа на единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство. Резервирането на въздушното пространство за изключително или специфично използване от различни категории ползватели е с временен характер и се прилага за ограничени периоди от време на базата на действителното използване, като следва да се освобождава незабавно след като се прекрати дейността, причинила резервирането. В тази връзка и с оглед на постигане на необходимата оперативност при прилагане на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство, в правомощията на Министерския съвет остава определянето на зоните, които имат постоянен или дългосрочен характер.

2. С § 2 се конкретизира актът, с който министърът на транспорта и съобщенията съгласувано с министъра на отбраната определя въвеждането и правилата за работа на единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство.

3. Предложенията в § 3 относно чл. 7 се отнасят до назначаването на въздушни превозвачи, извършващи превози по редовни международни линии по силата на международни договори.

С редакцията на чл. 7, ал. 2 от законопроекта се предлага назначаването на такива въздушни превозвачи да се извършва със заповед на министъра на транспорта и съобщенията. В ЗГВ и в Наредба № 847 от 15.01.2010 г. за въвеждане на национална процедура за достъп до пазара на въздушни превозвачи на Общността, установени в Република България, по въздушни линии, договорени съгласно международни договори на Република България с държави извън Европейския съюз (Наредба № 847/2010 г.), не се посочва изрично кой е органът, извършващ назначаването, поради което назначаването на превозвача се извършва от Министерския съвет или от министъра на транспорта и съобщенията. Съгласно тълкуване от 2002 г. и 2003 г. на Министерството на външните работи е възприето разбирането, че след като страна по спогодбата за въздушен транспорт е правителството, за Република България назначаването на въздушен превозвач по редовна линия следва да се извършва от Министерския съвет. Спогодбите за въздушен транспорт, сключвани между правителствата на държавите, се изготвят съгласно стандартите и препоръчителните практики на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ICAO Doc 9587). В Ръководството на ИКАО за регулиране на международния въздушен транспорт (ІСАО Doc 9626) е посочено, че орган по назначаването са съответните въздухоплавателни власти. Въз основа на извършено проучване на публикуваните в „Официален вестник” на Европейския съюз (ЕС) аналогични на Наредба № 847/2010 г. национални процедури на останалите държави членки бе установено, че в другите държави членки назначаването не се извършва с акт на правителството, а от министерството/министъра, отговарящ за въздушния транспорт, или от въздухоплавателната администрация/генералния директор на въздухоплавателната администрация. В допълнение, съгласно чл. 3 от одобрения през 2009 г. от Министерския съвет типов проект на спогодба, който се използва при сключване на спогодби за въздушен транспорт между Република България и страни извън Европейския съюз, назначаването се извършва от „въздухоплавателните власти на всяка Договаряща страна“. В резултат на това назначенията по всички сключени след 2009 г. нови двустранни спогодби с държави извън ЕС се извършват от министъра на транспорта и съобщенията, а по сключените преди 2009 г. – от Министерския съвет. Предложената промяна е съобразена с чл. 8 от ЗГВ, съгласно който министърът на транспорта и съобщенията провежда държавната политика в областта на гражданското въздухоплаване и поради това е обосновано назначаването да се извършва именно с акт на министъра на транспорта и съобщенията.

В чл. 7, ал. 3 се предлага да отпадне текстът „или чрез възлагане, когато за участие в конкурса за дадена линия се е явил само един кандидат“. Терминът „възлагане“ предполага назначаването да се извършва директно, а съгласно националната процедура се извършва „избор“ на кандидат след преценка дали лицето отговаря на поставените условия. В тази връзка се предлага нова ал. 4 на чл. 7, с която да се определи редът за назначаването при участие в конкурса за дадена линия само на един кандидат – по наредбата по чл. 7, ал. 3.

4. С допълнението в чл. 8, ал. 5 (§ 4, т. 1 от законопроекта) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) се определя за орган по „културата на справедливост“ по чл. 16, параграф 12 от Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията.

Със създаването на новата ал. 6 (§ 4, т. 2 от законопроекта) и съгласно чл. 11, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2023/2405 на Европейския парламент и на Съвета от 18 октомври 2023 за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт инициатива ReFuelEU ̶ сектор „Авиация“ (Регламент (ЕС) 2023/2405), ГД ГВА се определя за компетентния орган, отговорен за осигуряване на прилагането на Регламент (ЕС) 2023/2405 и за налагането на санкции при неизпълнение на същия от въздушните превозвачи, доставчиците на авиационно гориво и летищните оператори. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ е посочена като компетентен орган в публикувания на 14 юни 2024 г. на интернет-страницата на Европейската комисия Списък на компетентните органи на държавите членки, отговорни за прилагането на ReFuelEU Aviation.

И с двете нови алинеи се цели изпълнение на поетите ангажименти пред Европейската комисия, както и приемане на мерки на национално ниво за изпълнение на нормите на посочените регламенти.

5. С предложението за промяна, съдържащо се в § 5 относно чл. 16а, се привеждат текстовете по т. 11 и 15 в съответствие с действащото право на ЕС.

С изменението в чл. 16а, т. 11 от ЗГВ (която не е променяна от 2004 г.) се цели постигане на съответствие с чл. 22, ал. 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (Регламент (ЕО) № 1008/2008), съгласно който въздушните превозвачи определят свободно тарифите за редовни и чартърни въздушни превози. В тази връзка с предложената промяна отпада основанието с наредбата по чл. 16, т. 11 от ЗГВ да се определят изискванията относно тарифите за редовни и чартърни въздушни превози.

С отмяната на чл. 16а, т. 15 се цели актуализиране на нормативната уредба. Действащата разпоредба на чл. 16а, т. 15 от закона, съгласно която министърът на транспорта и съобщенията издава наредби за въвеждане на изисквания за безопасност при управление на въздушното движение на Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол) отразява уредба, която не е актуална. Относно управлението на въздушното движение пряко действие имат:

- Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 година, относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета и делегираните регламенти и регламентите по неговото изпълнение;

- Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията от 1 март 2017 година за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011.

6. По отношение § 6 относно промените в чл. 16б:

С изменението в ал. 1, т. 3а на чл. 16б се урежда чие е задължението за издаване на Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване, като то се възлага на ГД ГВА.

С предложената промяна в ал. 1, т. 5 на чл. 16б се посочват регистрите, които ГД ГВА води и поддържа. Предложението е във връзка с Решение № 298 на Министерския съвет от 2 април 2020 г., с което е приета Актуализирана стратегия за развитие на електронното управление в Република България 2019-2025 г., Приложение № 2 към която е Концепцията за регистрова реформа. С Концепцията за регистрова реформа се цели да се оптимизира организацията на регистрите на държавната администрация, поради което се предлага те да бъдат регламентирани на едно систематично място в закона.

В допълнение, съгласно Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност за всеки административен режим трябва да се извършва вписване в публичен регистър. Уреждането със закон е необходимо, за да се осигури съответствие с нивото на регламентация на регулаторните режими. Регистрите, изброени в чл. 16б, ал. 1, т. 5, не са нови и са разписани в различни подзаконови актове по прилагането на закона. В тази връзка е и предложението за предвиждането им на законово ниво.

В чл. 16б, ал. 1, т. 7 се прецизира наименованието на органа – доставчик на аеронавигационно обслужване. Възлагат се нови функции на ГД ГВА (§ 6 относно чл. 16б, ал. 1, т. 19) за контрол по прилагане на приемливите средства за съответствие, издадени от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ААБЕС) (например приетите от изпълнителния директор на ААБЕС стандарти и др.), за оценяване използването на помощни материали (циркулярни писма, бюлетини и др.) в областта на авиационната сигурност и безопасност, разработени от ААБЕС и/или от Международната организация за гражданското въздухоплаване (ИКАО), както и за одобряване прилагането на алтернативни средства на съответствие, представляващи алтернатива на издадените от ААБЕС приемливи средства за съответствие. Предложението е съобразено с Документ 9734 Safety Oversight Manual CE-5 на ИКАО, в който са посочени ръководните, надзорните и контролните функции на авиационната власт.

С предложената нова т. 8 в чл. 16б, ал. 3 се предвижда ново правомощие за инспекторите – да разпореждат вземането на проба за употреба на психоактивно вещество на лица, свързани с осигуряване на безопасността в гражданското въздухоплаване. Това правомощие произтича не само от разпоредбите на ARO.RAMP.106 от Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (Регламент (ЕС) № 965/2012), но и от приложимите актове на ИКАО относно забраната за употреба на психоактивни вещества от авиационния персонал.

7. По отношение § 7 относно чл. 16ж – с ал. 1а се определя националният компетентен орган по прилагането на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 година относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО – Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт.

8. С предложената нова ал. 3 в чл. 32 (§ 9 от законопроекта) се въвежда изискването управлението, обслужването, осигуряването на въздухоплавателните средства и обслужването на пътниците да се извършва от авиационен персонал с валидно свидетелство или атестация. С предложението се постига съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (Регламент (ЕС) 2018/1139) и регламентите по изпълнението му. Също така се създава и основание за търсене на административнонаказателна отговорност при неизпълнение на предвиденото изискване.

19. По отношение § 10 относно чл. 34:

Съгласно чл. 34, ал. 2 от ЗГВ до работа в гражданското въздухоплаване се допускат и чужденци, с разрешение на министъра на транспорта и съобщенията, за срок, не по-дълъг от една година.

С предложението за изменение в ал. 3 се актуализира действащата разпоредба с изискванията на Делегиран Регламент (ЕС) 2020/723 на Комисията от 4 март 2020 година за определяне на подробни правила относно признаването на извършеното от трети държави сертифициране на пилоти и за изменение на Регламент (ЕС)

№ 1178/2011 (Делегиран Регламент (ЕС) 2020/723), в който се съдържат изискванията за преобразуването и потвърждаването на свидетелства за правоспособност на пилоти, издадени от трети държави.

10. С изменението в § 11 относно чл. 39, ал. 1 се посочва актуалният документ за правоспособност, който следва да притежава командирът, ръководещ полета на всяко гражданско въздухоплавателно средство, а именно – съответното свидетелство за летателна правоспособност на пилот, издадено съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 или признато от ГД ГВА съгласно чл. 34 от ЗГВ, Регламент (ЕС) № 1178/2011 и делегиран Регламент (ЕС) 2020/723. Предложената промяна цели привеждането на текста в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 1178/2011 и Делегиран Регламент (ЕС) 2020/723.

11. Предложението в § 12 за създаване на чл. 39а предвижда забрана по време на управлението, обслужването на въздухоплавателното средство, обслужването на пътниците, както и при управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване лицата, извършващи съответната дейност, да са под въздействието на психоактивни вещества. Целта на разпоредбата, от една страна, е да се повиши безопасността и сигурността на въздухоплаването, а от друга – да се съобразим с европейските и международните документи, като например Doc 8984 (Наръчник по авиационна медицина) по прилагането на Приложение І към Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване и Doc 9654 (Ръководство по предотвратяване на риска от употреба на психоактивни вещества на работното място) и множество други.

12. С предложението по § 13 относно чл. 41, ал. 1 се предлага промяна на наименованието на службата за управление на полетите, като се посочва актуалното наименование на службата – орган за обслужване на въздушното движение.

13. По отношение § 14 относно създаването на чл. 61а – разпоредбата създава забрана за неправомерно излъчване в радиочестотните ленти за гражданско въздухоплаване и/или за създаването на електромагнитни смущения на средствата и системите, използвани в комуникацията, навигацията и обзора за гражданското въздухоплаване. Целта е гарантиране на безопасността при извършване на полетите, като се създава и основание за търсене на административнонаказателна отговорност при подобни актове, застрашаващи безопасността.

14. С предложението по § 15 относно чл. 68 се предлага промяна на наименованието на въздухоплавателната администрация, като се посочва актуалното наименование на структурата – Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

15. По отношение § 17 относно чл. 122к, ал. 3:

С предложението се създава възможността жалба срещу решение на летищен оператор за определяне на летищни такси да могат да подават ползвателите на летището или представители или сдружения на ползватели на летища по чл. 122е, ал. 1. Предложението се прави в изпълнение на указанията на Европейската комисия, съдържащи се в мотивирано становище № C (2021) 4366 final от 15.07.2021 г. на Европейската комисия по процедура за нарушение (infringement) № 2014/4241 срещу Република България за неправилно прилагане на Директива 2009/12/EО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси и на Регламент (EО) № 1008/2008 относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността, въз основа на член 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Според Европейската комисия страната ни е нарушила разпоредбите на Директива 2009/12/ЕО относно летищните такси в частта относно възможността за обжалване на решенията на летищния оператор по чл. 1, параграф 2 от директивата. Комисията е счела, че в закона не е ясно дали сдружения на ползватели на летища извън тези на летище София могат да подават такива жалби пред независимия надзорен орган. В тази връзка със законопроекта се предлага редакция на чл. 122к, ал. 3 с цел избягване на евентуално сезиране на Съда на Европейския съюз за нарушение на правото на ЕС.

16. С предложението по § 18 относно чл. 139 се предлага промяна на наименованието на службата за търсене и спасяване, като се посочва актуалното наименование на структурата – координационен център за търсене и спасяване при авиационни произшествия.

17. По отношение § 19 относно изменението в чл. 141:

Органите на Министерството на вътрешните работи участват във, а не провеждат аварийно-спасителните работи, които не се извършват само от тях. При извършването им те взаимодействат с летищни власти, въздухоплавателна администрация, медицински структури, разследващи власти и др., както и с НБРПВВЖТ.

С предложената промяна в ал. 2, т. 1 се цели определяне на границите на площта, в рамките на която следва да се осъществява аварийно-спасително и противопожарно обслужване, като се конкретизира, че то се извършва на територията на летището, т.е. в границите на летището. Същата промяна се предлага и в ал. 2, т. 3 на чл. 141.

В ал. 2, т. 2 на чл. 141 се предвижда ясно определяне на обхвата на действие на органите на Министерството на вътрешните работи при извършване на аварийно-спасителни дейности, а именно на „летищата за обществено ползване“. Поради това думата „летището“ се заменя с „летищата за обществено ползване“.

С промяна в ал. 3 и ал. 4 на чл. 141 се посочват органите, които осъществяват търсенето и спасяването, а именно – летищният авариен ситуационен център и координационният център за търсене и спасяване към ГД ГВА, както и ръководителят на операцията на място.

Отмяната на ал. 8 се налага поради настъпили промени в средствата за комуникация от технологично естество, като например не се ползват вече телеграми и други подобни.

II. С втората група предложения се цели съобразяване на законовите текстове с настъпили промени в европейското законодателство в областта на авиационната сигурност, като се предлагат и нови разпоредби, свързани с прилагането на текстовете.

1. По отношение § 6 относно предложените изменения в чл. 16б, ал. 1, т. 11 - поддържането на единна база данни за лицата, които изпълняват служебните си задължения в зоните за сигурност на летищата и за членовете на полетните екипажи, е част от контролната дейност на контролния орган по авиационна сигурност – ГД ГВА.

2. Предложеният с § 8 чл. 16у предвижда задължение за летищните оператори, въздушните превозвачи и субектите, определени в националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване, да идентифицират и защитават своите информационни и комуникационни технологични системи и данни от критично значение от кибератаки, които могат да засегнат сигурността на гражданското въздухоплаване. С предложението се цели да се постигне пълно съответствие с последното изменение на приложение 17 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, с което е въведен стандарт 4.9.1 във връзка с прилагане на превантивни мерки за киберсигурност, както и с изискванията на т. 1.7.1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1583 на Комисията за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/1998 по отношение на мерките за киберсигурност.

III. В третата група се съдържат изменения и допълнения в частта относно административните такси за извършване на административни услуги.

С предложенията по § 16 относно чл. 120, ал. 4 се предвиждат основания за събиране на такси за извършването на следните административни услуги:

1. По т. 1 – за регистрация и годишна проверка за съответствие на летища. Предложението е свързано с промените в ЗГВ относно класификацията на видовете летища (обн., ДВ, бр. 16 от 2021 г.). Съгласно измененията в чл. 43 от ЗГВ (ДВ, бр. 16 от 2021 г.) категорията „летателни площадки“ отпада и се въвежда нова група на най-малките „летища за обслужване на полети, различни от търговски въздушен превоз, с въздухоплавателни средства с максимална излетна маса под 5700 кг срещу заплащане или без заплащане, както и за технологични нужди на собственика без заплащане“. За тази група летища, предвид оперирането с по-малки въздухоплавателни средства и по-ниската категория на риск, се преминава от режим на издаване на удостоверение за експлоатационна годност към регистрационен режим. Също така за тях няма да се извършва годишна заверка на удостоверение за експлоатационна годност, а годишна проверка за съответствие с условията, при които е извършена регистрацията. В тази връзка е и предложението за въвеждане на такси за регистрация и годишна проверка за съответствие на посочените по-горе летища, която на практика ще замести събираните преди това такси за издаване/заверка на удостоверение на експлоатационна годност на „летателните площадки“. Новата такса за регистрация и годишна проверка за съответствие на летищата по чл. 43, ал. 2, т. 4 от ЗГВ заменя досегашната такса за издаване на удостоверение за експлоатационна годност и годишна проверка на летателна площадка.

2. По т. 3 – за вписване/продължаване на валидност/подновяване на квалификационен клас към свидетелства за правоспособност. Това са отделни административни производства, като за всяко от тях се подава отделно заявление от заявителя, с което той кандидатства за придобиване на квалификация или за продължаване на валидност на квалификация, или за подновяване на права на квалификация и квалификационен клас. В зависимост от спецификата на заявеното от кандидата съответната квалификация се вписва в съществуващо свидетелство за правоспособност или се издава ново. С горепосочените вписвания в свидетелство за летателна правоспособност и включването им в единна база данни ГД ГВА гарантира, че съответният притежател на свидетелство може да извършва дейности по експлоатация на въздухоплавателни средства, като осигурява експлоатационна безопасност на въздухоплавателното средство. Тези административни действия отнемат административен ресурс – човешки и материален, чийто резултат е крайният административен акт. Услугите се предоставят на основание на изискванията на Регламент (ЕС) № 1178/2011, Регламент за изпълнение (ЕС) № 2018/395 на Комисията от 13 март 2018 година за определяне на подробни правила за въздушните операции с аеростати в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/358 на Комисията от 4 март 2020 година за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1976 по отношение на свидетелствата за правоспособност на пилоти на планери, Наредба № 1 от 16.01.2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал и Наредба H-1 от 9.01.2014 г. за регистрация, първоначално определяне, поддържане на летателната годност, експлоатация на свръхлеки въздухоплавателни средства, обучение и издаване на свидетелства за правоспособност на пилотите и контрола върху тях. Така предложените такси са съобразени и с обстоятелството, че срокът на тези квалификационни класове е различен от срока на валидност на свидетелствата за правоспособност, към които те се вписват. Това, от своя страна, предполага допълнителни действия във времето от страна на администрацията, свързани с прегледа на отделни заявления по вписването/продължаването на валидността/подновяването на квалификационен клас към свидетелства за правоспособност.

3. По т. 23а – за назначаване на 24-битов идентификационен код на транспондер, работещ в режим S-mode. Административната услуга е на основание на разпоредбите на Международната организация за гражданска авиация, посочени в глава 3 „Системи за наблюдение“, раздел 3.1.2.5.2.1.2 „IC - код за запитване“ от Приложение 10 на ИКАО „Аеронавигационни комуникации“, том 4, „Системи за наблюдение и избягване на сблъсък във въздуха“. Тя се извършва и съгласно Регламент № (ЕО) 262/2009 на Комисията от 30 март 2009 година за определяне на изисквания за координираното разпределение и използване на кодове за запитване в режим S за Единното европейско небе и в изпълнение на чл. 7, ал. 3 от Регламент за изпълнение № (ЕС) 1207/2011 на Комисията от 22 ноември 2011 година за определяне на изисквания относно функционирането и оперативната съвместимост на наблюдението в рамките на системата Единно европейско небе, където се посочва, че „държавите членки гарантират, че назначаването на 24-битови адреси на въздухоплавателните средства по ИКАО, оборудвани с транспондери, работещи в режим S, е в съответствие с условията на глава 9 от приложение 10, том 3“. Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ назначава S-mode кодовете и впоследствие контролира въвеждането и излъчването на данни от транспондерите, за да може да се осигури безопасното и ефективно функциониране на наблюдението на въздушното движение съгласно Регламент (ЕО) № 262/2009 на Комисията. Назначаването на S-mode код предхожда процедурата по регистрация на въздухоплавателното средство и се извършва при първоначалното вписване на въздухоплавателното средство в Регистъра на гражданските въздухоплавателни средства. За предоставянето на тази услуга се използва специален софтуер с алгоритъм за назначаване и разпределяне на кодове, така че да се осигури разграничаването на държавни въздухоплавателни средства, граждански въздухоплавателни средства и всяко наземно оборудване, което е кодирано с такъв идентификационен код, за да се осигури ефективното наблюдение и контролиране на въздухоплавателните средства и цялото въздушно пространство. Кодирането на транспондери е свързано с изпълнението на процедурата по регистриране на въздухоплавателните средства в гражданския регистър, тъй като изисква от администрацията извършване на проверка дали назначеният код е въведен в транспондера и дали излъчва коректна информация за съответното въздухоплавателно средство. Посочената по-горе административна услуга, за която се предвижда събиране на такса, се извършва по заявление, към което се прилага голям обем от документация, която изисква цялостен преглед на съответното въздухоплавателно средство и отнема времеви и експертен ресурс.

4. По т. 24 – за събиране на такса за издаване на специално разрешение за извършване на полет за летателни апарати без съответствие със сертификат за тип.

В Регламент (ЕС) 2018/1139 е предвидено, че без да се засягат задълженията на държавите - членки по Чикагската конвенция, въздухоплавателните средства, обхванати от приложение I към същия регламент и регистрирани в държава членка, могат да бъдат експлоатирани в други държави членки със съгласието на държавата членка, на чиято територия се извършва експлоатацията. Такова въздухоплавателно средство може да бъде обслужвано технически или неговата конструкция може да бъде променяна в други държави членки, при условие че въпросните промени в конструкцията и дейностите по техническото обслужване се извършват под надзора на държавата членка, в която е регистрирано въздухоплавателното средство, и в съответствие с процедурите, установени в националното право на тази държава членка. При извършване на полети с такива въздухоплавателни средства от една държава в друга се издава разрешение за полет. В Приложение I от цитирания регламент са предвидени категориите пилотирани въздухоплавателни средства, за които посоченият регламент не се прилага – такава категория са експерименталните и любителски построените въздухоплавателни средства (наричани ЛАБС), като за тях се прилага изцяло национално законодателство, с което се урежда редът за сертифицирането им и допускането до експлоатация. В националното ни законодателство това е уредено с Процедурата за регистрация и издаване на специално разрешение за извършване на полети на летателни апарати без съответствие със сертификат за тип (обн. ДВ, бр. 96 от 2021 г.). С посочената процедура се отменят Процедурите за освидетелстване на любителски построени експериментални въздухоплавателни средства, утвърдени от министъра на транспорта и съобщенията на 16.06.2000 г., съгласно които за ЛАБС се издава специално удостоверение за летателна годност. С действащата процедура е предвидено издаването на специално разрешение за извършване на полети на летателни апарати без съответствие със сертификат за тип за всеки отделен полет. Това е нова отделна административна услуга, осъществяването на която изисква значителен времеви и експертен ресурс.

5. По т. 33 – за издаване на единен сертификат за оператор на съоръжения за обслужване на пътници за летищата, попадащи в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/1139, както и за годишна проверка за съответствие с условията, при които е издаден. Административната услуга е в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 139/2014 и на Регламент (ЕС) 2018/1139. Посоченият сертификат се издава на летищен оператор, притежаващ единен сертификат за летищен оператор на летище по реда на Регламент (ЕС) № 139/2014, и представлява нова административна услуга, във връзка с която е предложената такса.

Посочените в т. 1-5 предложения за такси са съобразени с Методиката за определяне на разходоориентиран размер на таксите по чл. 7а от Закона за ограничаване на административното регулиране и административния контрол върху стопанската дейност и разходването им.

IV. В четвъртата група се съдържат предложения за промени в административнонаказателните разпоредби:

1. По отношение § 20 относно промените в чл. 143:

С предложената промяна в ал. 1, т. 3 се уточнява, че предвидената глоба в чл. 143, ал. 1 от ЗГВ се отнася до лицето, което управлява или участва в управлението, обслужването, осигуряването на въздухоплавателното средство или обслужването на пътниците, без да притежава свидетелство за правоспособност или атестация или е с невалидно свидетелство за правоспособност или с невалидна атестация, както и този, който разпореди или допусне това. Аналогично, с новата т. 3а в ал. 1 се предвижда глоба за този, който управлява или участва в управлението, обслужването, осигуряването на въздухоплавателното средство, без да притежава валидни квалификации, удостоверения и права, вписани в свидетелството за правоспособност, както и този, който разпореди или допусне това. Предложените промени са във връзка с изисквания на Регламент (ЕС) № 1178/2011, Наредба № 1 от 16.01.2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал и Наредба № Н-1 от 9.01.2014 г. за регистрация, първоначално определяне, поддържане на летателната годност, експлоатация на свръхлеки въздухоплавателни средства, обучение и издаване на свидетелства за правоспособност на пилотите и контрола върху тях. Според посочените актове управлението, обслужването, осигуряването на въздухоплавателното средство или обслужването на пътниците следва да се извършва от правоспособен авиационен персонал. Това обстоятелство се удостоверява със свидетелство за правоспособност с вписани в него квалификации, съответно с атестации. Необходимо е тези свидетелства и вписаните в тях квалификации да бъдат валидни.

С изменението на ал. 1, т. 4 разпоредбата се привежда в съответствие с направеното в законопроекта предложение за създаване на чл. 39а.

С предложеното допълнение в ал. 1, т. 5 се предвижда глоба при отказ на проверка за употреба на психоактивни вещества. Предложението е във връзка с изискванията на Регламент (ЕС) № 965/2012 относно извършването на тестове за психоактивни вещества и цели недопускането на извършване на полет от лице, което би могло да се намира под влияние на такива вещества.

С допълнението в ал. 1, т. 7 се уточнява, че предвиденото административно наказание се отнася и за случаите на кацане на несертифицирано или нерегистрирано летище. Предложението е съобразено с обнародваните в бр. 16 от 2021 г. на „Държавен вестник“ промени в ЗГВ относно видовете граждански летища, за една част от които (летищата по чл. 43, ал. 2, т. 4 от ЗГВ) в Наредба № 20 е предвиден регистрационен режим.

Предложените нови т. 3а, 4а, 7а и 8а в ал. 3, в т. ч. изменението на т. 9 в ал. 3, предвиждат административно наказание – имуществена санкция за организации за обучение/учебни центрове, в случаите когато не изпълнят/извършат определени изисквания или действия, произтичащи от приложимото законодателство. Организациите за обучение са сертифицирани или декларирани. Това се удостоверява със сертификат или с приета декларация и съответни одобрени програми за обучение от ГД ГВА. Съгласно Регламент (ЕС) № 1178/2011 посочените организации подлежат на надзор и текущ контрол от ГД ГВА с цел потвърждаване на съответствие с приложимите изисквания на регламента. Целта е посредством предвидените административни наказания да се предотвратят възможни случаи, които биха застрашили безопасността (живота и здравето) на инструктори, обучаеми, технически персонал, трети лица и околната среда.

2. По отношение § 21 относно промените в чл. 143а:

С предложението за нова ал. 3 се предвижда санкция за неизпълнение в срок на задължение по Регламент (ЕС) № 376/2014. Предложената разпоредба е в съответствие с чл. 21 от Регламент (ЕС) № 376/2014.

С предложението за създаване на ал. 4 се предвижда санкция за ползвател на въздушно пространство и/или доставчик на аеронавигационно обслужване при неизпълнение в срок на задължения, произтичащи от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116 на Комисията от 1 февруари 2021 година относно установяването на първия съвместен проект в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение, предвиден в Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета, за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията и за отмяна на Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията (Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116.). В т. 3.3, 4.3, 5.3 и 6.3 от Приложението към посочения регламент са предвидени срокове за внедряването на редица функции за управление на въздушното движение. Функциите трябва да бъдат внедрени от ползвателите на въздушното пространство и доставчиците на аеронавигационно обслужване по смисъла на Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 година за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе в определените срокове в периода от края на 2022 г. до края на 2027 г. При неизпълнението на тези задължения, на основание чл. 9 от Регламент (ЕО) № 549/2004, държавите членки са длъжни да предвидят в националното си законодателство санкции, които да са „ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект“. С предложената промяна за определяне на санкция ще се гарантира спазването на приложимите изисквания и на сроковете, произтичащи от Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/116.

С предложението за създаването на новите ал. 5 и 6 се предвиждат санкции за неизпълнение на задължения по Регламент (ЕС) № 2023/2405. Предложените разпоредби са в съответствие с чл. 12 от Регламент (ЕС) № 2023/2405. В тази връзка, в новата ал. 6 е предвидено, че при установяване на нарушение на чл. 4 и 5 от Регламент (ЕС) № 2023/2405, ГД ГВА следва да наложи санкция на съответното лице, като конкретният ѝ размер се определя от главния директор на ГД ГВА в съответствие с чл. 12 от Регламент (ЕС) № 2023/2405.

3. По отношение § 22 относно промените в чл. 144:

Предложената нова т. 18 цели гарантиране на безопасността на полетите посредством въвеждането на санкция за неправомерно излъчване в радиочестотните ленти за гражданско въздухоплаване и/или създаване на смущаващи електромагнитни въздействия на средствата и системите, използвани в комуникацията, навигацията и обзора за гражданското въздухоплаване.

С предложената нова т. 19 се предвижда санкционирането на лица, които предават неверни или заблуждаващи съобщения, в следствие на които е активирана системата за търсене и спасяване при авиационни произшествия. Задействането на плана за провеждане на операция по търсене и спасяване при авиационно произшествие е свързано с ангажирането на голям брой участници, материален и човешки ресурс. Подаването на сигнал за настъпил инцидент по своя характер предполага в най-кратки срокове ангажирането на спешна помощ с оглед риск за живота, здравето, сигурността и имуществото на гражданите. Когато сигналът е неверен или заблуждаващ се стига до неоправдано изразходване на наличния обществен ресурс, поради което се предлага предвиждането на посочената санкция, с цел превенция на подобно поведение.

4. По отношение § 23 относно чл. 147 – с изменението се посочва приложимото законодателство на ЕС, неспазването на което би довело до предвидената в нормата санкция. В случая това е Регламент (ЕС) 2018/1139, регламентите по неговото прилагане или по делегираните такива.

5. Предложението за промяна в § 24 относно създаването на чл. 150 е свързано с измененията и допълненията в чл. 28 и разпоредбата на чл. 58г от Закона за административните нарушения и наказания (обн., ДВ, бр. 109 от 2020 г.)

С чл. 150 от законопроекта се предвижда за нарушенията по ЗГВ, актовете по прилагането му и относимите регламенти на ЕС да не се прилагат чл. 28 и 58г от Закона за административните нарушения и наказания (ЗАНН) относно маловажните случаи на административно нарушение. Това предложение е съобразено с обстоятелството, че нарушенията на изискванията на авиационната сигурност и авиационната безопасност се отнасят до обществени отношения, които пряко застрашават живота и здравето на хората и имуществото на трети лица. В този смисъл никое нарушение на изискванията на авиационната безопасност и авиационната сигурност не може да се квалифицира като „маловажно“, тъй като то е от степен на обществена опасност, която не е незначителна. Направеното предложение е в съответствие със законовата възможност по чл. 28, ал. 7 от ЗАНН за неприложимост на института за маловажност, когато в закон е предвидено друго.

Предложението за неприлагане на чл. 58г от ЗАНН е свързано с обстоятелството, че възможността за постигане на споразумение между административнонаказващия орган и извършителя на дадено административно нарушение произтича от вида и характера на нарушението. Видът и характерът на нарушенията на разпоредбите на закона и приложимите регламенти на ЕС са предназначени да възпират ефективно евентуалните нарушители. Определените размери на глобите и имуществените санкции в ЗГВ са предвидени в необходимата степен да възпират извършването на нарушения. Налагането на глоба или имуществена санкция в намалени размери, така, както се предвижда в ал. 8 на чл. 58г от ЗАНН, ще доведе до демотивиране на евентуалните извършители да спазват законовите изисквания. Още повече, че нарушенията на закона и приложимите регламенти на ЕС пряко застрашават живота и здравето на едно или повече от едно лица, поради което облекчен режим за налагане на наказания в тези случаи е неподходящ и непропорционален. Предложението е в съответствие със законовата възможност по чл. 58г, ал. 17 от ЗАНН за неприложимост на института за маловажност.

По отношение § 26 от Преходните и заключителните разпоредби относно предложеното изменение в чл. 26, ал. 1, т. 3, б. „а“ от Закона за обществените поръчки (ЗОП), са съобразени редица особености на поръчките, възлагани от Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВД). Целта на предложението за изменение в ЗОП е съобразена с това, че обектите и съоръженията на ДП РВД, чрез които се осъществяват дейностите, свързани с безопасността на въздухоплаването, с управлението на въздушното пространство и с осигуряването на аеронавигационното обслужване, са част от критичната инфраструктура от значение за националната сигурност и публикуването на информацията за тяхното разположение, параметри и конкретни характеристики не следва да бъде публично достъпна.

С измененията и допълненията на ЗОП, обн., ДВ, бр. 88 от 2023 г., са приети редакции на чл. 26, ал. 1, т. 3, б. „а“ и нова т. 18 на чл. 36, ал. 1 от закона. Съгласно тези изменения възниква задължение за публикуване в Регистъра на обществените поръчки и в профила на купувача на обявления за възлагане на поръчки на стойност равна или по-голяма от 50 000 лв., проведени на основание чл. 53, ал. 10 от ЗГВ, както и сключените договори и приложенията към тях за възлагане на тези поръчки. Посочената разпоредба на чл. 53, ал. 10 от ЗГВ предвижда, че за осъществяване на дейността си ДП РВД възлага обществени поръчки по реда на ЗОП освен за дейностите, свързани с безопасността на въздухоплаването, с управлението на въздушното пространство и с осигуряването на аеронавигационното обслужване. Предвид това, че по отношение на обществените поръчки в ЗОП са предвидени общи изисквания към всички възложители да публикуват обявления за възлагане на съответните поръчки и договорите за тяхното възлагане, новата редакция се отнася до втората хипотеза на изречение първо от чл. 53, ал. 10 от ЗГВ. За дейностите, свързани с безопасността на въздухоплаването, с управлението на въздушното пространство и с осигуряването на аеронавигационното обслужване не се прилага ЗОП въз основа на изричното изключение в посочената разпоредба на специалния закон – ЗГВ. Разпоредбата е императивна, в защита на обществения интерес и дава възможност за прилагане на изключението единствено при поръчки, свързани с безопасността на въздухоплаването, с управлението на въздушното пространство и с осигуряването на аеронавигационното обслужване.

Аеронавигационното обслужване и управлението на въздушното пространство се предоставя непрекъснато и със специфични технически средства и съоръжения, които следва постоянно да са в изправност за постигане на безопасност, ефективност и редовност на полетите в обслужваното гражданско въздушно пространство, както и с цел постигане на сигурността на същите съгласно Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 година относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и Регламент (ЕС) № 2015/1998 на Комисията от 5 ноември 2015 година за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването.

Приложимото европейско законодателство подробно регулира дейността по предоставяне на аеронавигационно обслужване от доставчиците на аеронавигационно обслужване при спазване на необходимите нива на безопасност. Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ изпълнява Регламент (ЕС) 2017/373 за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационно обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение.

 С оглед специфичния предмет на дейност предприятието е определено като стратегически обект от сектор „Транспорт“ съгласно Постановление № 181 на Министерски съвет от 2009 г. за определяне на стратегическите обекти и дейности (обн., ДВ, бр. 59 от 2009 г.; изм. и доп. бр. 71 и бр. 77 от 2011 г., бр. 67 от 2012 г., бр. 5 и бр. 21 от 2013 г., бр.107 от 2014 г., бр. 28 и бр. 57 от 2015 г., бр. 22, бр. 27 и бр. 51 от 2016 г., бр. 86 от 2017 г., бр. 9 и бр. 81 от 2019 г., бр. 33 и бр. 87 от 2021 г., бр. 41, бр. 47, бр. 83 и бр. 97 от 2022 г., бр. 100 от 2023 г.). Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ изпълнява възложените със ЗГВ държавни функции по предоставяне на аеронавигационни услуги посредством планиране, осигуряване, внедряване, експлоатация и поддържане на съоръжения, системи и оборудване за комуникационно, навигационно, обзорно, енергийно, метеорологично и аеронавигационно осигуряване на обслужваното въздушно движение и съпътстващата инфраструктура.

 Инфраструктурата, необходима за осигуряване на посочените дейности, е определена като критична инфраструктура от значение за националната сигурност, като обектите на ДП РВД представляват особен интерес за външно неблагоприятно влияние съгласно информация от Държавната агенция „Национална сигурност“. В тази връзка общественият интерес налага да не се обявява публично нейното разположение, параметри и конкретни характеристики, която информация като съдържание е налична в договорите, сключвани при условията на чл. 53, ал. 10 от ЗГВ. Регламентираното в чл. 53, ал. 10 от ЗГВ изключение се прилага при придобиването и внедряването на посочените системи и съоръжения при силно стеснен пазар поради специфичността на оборудването и услугите. Доставчиците най-често са чуждестранни лица, чиито оферти съдържат конфиденциална информация по отношение на техническите спецификации, конкретни характеристики и ценови условия. Публикуването на такава информация би създало предпоставки при обезпечаване на основната дейност на предприятието да са налице рискове от застрашаване безопасността, ефективността и непрекъсваемостта при предоставяне на аеронавигационно обслужване и с посоченото предложение се цели именно избягването на такива.

Законопроектът не подлежи на нотифициране съгласно изискванията на Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 година установяваща процедура за предоставянето на информация в сферата на техническите регламенти и правила относно услугите на информационното общество, тъй като не урежда обществени отношения, попадащи в нейния обхват.

Предложеният законопроект няма да окаже влияние върху държавния бюджет.