

Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 за авиационните оператори

Информация

Откриване / Приключване: 25.10.2021 г. - 24.11.2021 г. Неактивна

Номер на консултация: #6370-K

Област на политика: Транспорт

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

С нея се въвеждат редица изменения, които целят и създават условия за повишаване на безопасността при експлоатацията на въздухоплавателните средства, предвиждат се нови изисквания към дейността на авиационните оператори и предпоставки за усъвършенстване на контрола, които Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ осъществява. Тази контролна дейност е както в изпълнение на правната уредба на Европейския съюз, така и в изпълнение на национална уредба, която се предлага с проекта.

В областта на организацията на работата на авиационните оператори се предвиждат гаранции за безопасността посредством осигуряване на заетост на пълен работен ден на лицата, имащи отговорности по безопасната експлоатация.

Въвеждат се изисквания към авиационните оператори при осъществяване на инспекциите на перона от инспекторите на контролния орган.

Предвиждат се образци за заявления за издаване на национално свидетелство за авиационен оператор за специализирани операции и на национално свидетелство за авиационен оператор за специализирани операции.

Предвиждат се също изменения, целящи актуализирането на отделни препратки към законодателството на Европейския съюз (ЕС). Навсякъде в проекта се изменят препратките към приложимия базов регламент за гражданското въздухоплаване в Европейския съюз. От септември 2018 г. влезе в сила 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, с който беше отменен Регламент

(ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО.

В чл. 10, ал. 1 от наредбата се създава т. 8а, с която се определя задължение за авиационния оператор да гарантира, че за всяко ВС, вписано в свидетелството за авиационен оператор (CAO), има назначен на пълен работен ден най-малко един екипаж. С предложението се цели гарантиране на необходимото ниво на безопасност, тъй като на практика само наетите на трудов договор екипажи преминават курс по запознаване с процедурите на авиационния оператор, както и проверка на уменията им. По този начин се препятства възможността да се наемат екипажи за извършване на конкретен полет при внезапно възникнала необходимост, поради невъзможността да са преминали запознаване с процедурите на авиационния оператор, както и проверка на уменията им. Изискването произтича от ORO.GEN.210 на 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).

В чл. 12 се създава ал. 3, с която се въвежда ограничение за българските оператори да наемат на мокър лизинг от оператор от трета страна най-много толкова броя ВС, колкото има вписани в издаденото им CAO. На авиационни оператори, регистрирани в трети страни, които отдават на мокър лизинг ВС на български авиационни оператори, като по този начин изпълняват техни полети и превозват техни пътници, не може да се позволява неограничено да се възползват от либерализирания вътрешен пазар в ЕС, предвид факта, че изискванията към ВС, регистрирани в държави членки на ЕС и такива, регистрирани извън ЕС не са еднакви. Извършването на полети на български авиационни оператори от такива от трета страна следва да бъде съобразено с рисковете за пътниците. Тези пътници се превозват от въздушен превозвач от ЕС, спрямо който има определени изисквания, които следва да се спазват постоянно. С предложението се цели да се осигури спазване на разпоредбата на чл. 13 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 (ЕО) на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 година относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Европейския съюз. Целта на разпоредбата е да се избегне прекомерно използване на споразумения за лизинг на въздухоплавателни средства, регистрирани в трети страни, особено мокрия лизинг. Такива възможности следва да се допускат само при изключителни обстоятелства, като например липса на подходящо въздухоплавателно средство на пазара на ЕС. Те следва да бъдат строго ограничени по време и да отговарят на стандарти за безопасност, съответстващи на правилата за безопасност в законодателството на Европейския съюз и националното законодателство. Необходимо е да има ясно дефинирани ограничения (както по обхват, така и по срок на действие) в националното законодателство, за да може да се спазва

ефективно разпоредбата и да се прилага по еднакъв начин спрямо всички. Създаването на новото изискване в наредбата няма да забрани авиационните оператори в Република България да наемат ВС на мокър лизинг, предвид разпоредбата на чл. 13, т. 1 от Регламент 1008/2008, а именно: „въздушните превозвачи от Общността могат свободно да обслужват въздухоплавателни средства, регистрирани в рамките на Общността при условията на мокър лизинг, освен в случаите, когато това би застрашило безопасността.“

С ограничаване на броя на наеманите ВС от трета страна се осигурява реципрочност при мокрия лизинг между заинтересованите държави-членки съобразно разпоредбата на чл. 13, т. 4 на Регламент 1008/2008. По този начин чрез разпоредбата на ал. 3 ще се осигури смекчаване, доколкото е възможно, на всяко потенциално нарушаване на пазарните условия при евентуално даване на одобрение за експлоатиране на мокър лизинг на ВС от трета страна.

В чл. 19 се създава ал. 4, съгласно която се изисква ръководствата по ал. 2 да се представят на български и английски език, съгласно изискването на чл. 14 от АПК и ORO.MLR.100 от Регламент (ЕС) № 965/2012.

В чл. 20 срокът за разглеждане на заявление се предлага да започва да тече от датата, на която са представени всички приложения към него. Това изискване е свързано с чл. 16е, ал. 1, т. 2 от ЗГВ, в който е посочено, че при необходимост от представяне на допълнителни документи и/или доказателства, административният срок спира да тече. Това предложение е съобразено с обстоятелството, че често заявителите пропускат да представят всички нормативно изискуеми документи към заявленията си. С това предложение администрацията няма да е в забава при разглеждане на непълни заявления.

В чл. 23 се предлага да се създаде изискването при вписването на нов тип ВС да се спази процедурата за първоначално издаване на CAO, предвид необходимостта от извършване на оценка за способността на авиационния оператор да експлоатира безопасно новия тип ВС. Касае се не само за вписване на нов самолет, а за нов тип такъв, т.е. машина, която има различни експлоатационни характеристики, изискващи различен вид организация на системата за съответствие.

В чл. 27 се предвижда заличаване на заглавието на посочената наредба, тъй като същата е отменена (ДВ бр. 87 от 2016 г., в сила от 4.11.2016 г.) и обществените отношения, предмет на уреждане с нея, са регламентирани с Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори.

Със създаването на нови т. 15, 16, 17 и 18 в чл. 28, ал.1 се цели следното:

По т. 15 - изискването произтича от ORO.GEN.210 на Регламент (ЕС) № 965/2012, където изрично са регламентирани задълженията на оператора по отношение квалифицирания персонал, имащ отговорности към безопасността на експлоатационната дейност.

По т. 16 и т. 17 - изискванията произтичат от предоставените възможности на държавите – членки на ИКАО, съгласно Приложение 19 към Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, напр. в Допълнение 1 – т. 4, да определят национални изисквания за гарантиране организацията за осигуряване на безопасността при експлоатацията на ВС от авиационните оператори.

По т. 18 – изискването произтича от Глава 3, т. 3.2. от Документ 9868 на ИКАО, където подробно се определят изискванията към лицата, извършващи обучение на летателния персонал.

В чл. 32, ал. 1 се предлага да бъде изменена, с оглед гарантиране безопасността на експлоатацията, тъй като вписването на нов тип ВС изисква установяване и проверка на подготовката на оператора да го експлоатира безопасно. Това се отнася и до изменението на разрешителното, защото промяната в дейността изисква установяване на предпоставки за осъществяване на безопасно упражняване на дейността.

В чл. 34 и 35 се актуализират препратките към действащата уредба на ЕС.

В чл. 37 се предвижда създаване на образци на свидетелства, които не са предвидени в документите на ИКАО или регламенти на ЕС, и са в правомощията на държавата да ги определи.

В проекта се съдържат изменения, предвиждащи уредба на дейности по пожарогасенето – чл. 40, ал. 2, т. 3 от проекта. По този начин се създава основание за издаване на национални свидетелства за високорискови специализирани търговски операции на въздухоплавателни средства, оборудвани с типово сертифицирани средства за пожарогасене, използващи сертифицирани технологии при доказана подготовка на екипажите за прилагането на всяка конкретна технология на пожарогасене с конкретното въздухоплавателно средство.

В чл. 40 се създава нова ал. 3, с която се предвижда провеждане на събеседване и тест на лицата, които ще бъдат определени за отговорни ръководители на операторите. По този начин се цели постигане на гаранция за професионалната подготовка и квалификация на лицата, които ще имат непосредствени задължения по осигуряване на безопасността при осъществяването на дейността на авиационните оператори.

В чл. 40 се създават ал. 5 и 6, с които се цели постигане на гаранции за експлоатационната годност на оператора да осъществява дейностите, за които е сертифициран. Тези предложения са свързани с обстоятелството, че нерядко екипажите не могат да бъдат постоянно окомплектовани поради трудовата мобилност на пилотите. В този смисъл е и изискването на ORO.GEN.210 на Регламент (ЕС) № 965/2012.

В чл. 44, ал. 1 се изменя, за да се осигури безопасността при експлоатацията на ВС, представляващо нов тип, което да се впише в CAO. Това е така, защото тази експлоатация предполага установяване на различни обстоятелства, които отново

трябва да бъдат проверени в рамките на производство, аналогично на определеното в чл. 40 и 41 от наредбата.

В чл. 45, ал. 4 от проекта се предвижда при продължаване на срок на издадено национално свидетелство за високорискови специализирани търговски операции той да бъде 24 месеца, вместо, както досега - 18 месеца. По този начин се постига облекчаване на административната тежест на авиационните оператори. Безопасността ще бъде гарантирана с извършването на инспекторски проверки за посочения период, които ще бъдат съответно планови и извънредни.

В чл. 57 се създава нова ал. 4, с която се цели да се конкретизира отговорността на инспекторите, които ще осъществяват надзора над дейността на авиационните оператори. Предвижда се също основание за ротацията им, с която ще се гарантира безпристрастното изпълнение на инспекторските задължения.

В чл. 60 се създава ал. 12 и в чл. 61 се предвижда създаването на ал. 2, с които се предоставя правомощие на инспекторите да извършват проверки на перона за употреба на алкохол и психоактивни вещества. Предложението е в изпълнение на изискванията на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз, както и на ARO.RAMP.106 от Регламент (ЕС) № 965/2012. В т. 81 от § 3 от Допълнителните разпоредба на Закона за гражданското въздухоплаване се съдържа легална дефиниция за „психоактивно вещество“, поради което тя е приложима към посочената разпоредба.

Със създадения нов Раздел Ia в глава осма се предвижда ред, по който да се анализират резултатите от проведените инспекции на перона от надзорните органи на други държави спрямо оператори с издаден лиценз от ГД „ГБА“ и предприемането на мерки от страна на ГД „ГБА“ за отстраняване на несъответствията. Предвиждат се задължения на националния координаторът при т.нар. SAFA инспекции (Safety Assessment of Foreign Aircraft) да уведомява началниците на отдели, имащи компетентност по провеждането на инспекции на перона, за резултатите от анализите, изготвяни от Европейската комисия за резултатите от проведени инспекции на перона - SAFA инспекции и достигнатия от авиационните оператори коефициент по безопасност. Инспекциите за безопасност по перона са в изпълнение на програма на Европейския съюз за проверка на оператори от ЕС и от трети страни в момента, в който те кацат на летищата на територията на Европейския съюз. Коефициентите по безопасност се формират чрез прилагане на сложна формула, разработена от Европейската комисия, която отчита броя ВС, притежавани от оператора, броя извършени проверки, броя на проверените ВС, установени несъответствия и т.н.

Въз основа на тях с чл. 60а, ал. 3, т. 1-3 по отношение на авиационни оператори, достигнали коефициент над 1,01, се планират и провеждат извънредни инспекции, а с чл. 60а, ал. 3, т. 4 спрямо оператори с коефициент над 3,5 се предприемат действия спрямо издаденото CAO. Спрямо авиационни оператори с коефициент до 1 е възприета наложилата се в последните години практика в ЕС да не бъдат предприемани извънредни действия, Счита се, че тези оператори са с приемливо

ниво на безопасност. Изборът на коефициентите при достигането, на които ще бъдат предприемани допълнителни действия спрямо операторите е както вече беше споменато въз основа на европейската практика. При оператори с коефициент от 1,01 до 2 рискът се покачва, като е необходимо те да бъдат проследявани по-често и затова спрямо тях цикълът на одити се скъсява на 6 месеца и се провеждат извънредни инспекции. Когато оператор е с коефициент над 2,01, Европейската комисия включва съответния оператор в приоритетен лист и всеки компетентен орган може да извършва неограничени проверки на този оператор. Това налага спрямо оператор с коефициент над 2,01 цикълът на одити да бъде скъсен на всеки 3 месеца и да се провеждат извънредни инспекции. Оператори с коефициент над 3,50 се включват от Европейската комисия в ограничителен списък с оператори, които нямат право да оперират в зоната на Европейския съюз, тъй като е налице сериозен спад в нивото на безопасност. Това налага предприемане на по-категорични мерки спрямо такива оператори, както е разписано в проекта с цел предотвратяване на инциденти. Избран е период от 6 месеца за проследяване на достигнатия от операторите коефициент по 60а, ал. 3, т. 1-3, тъй като на 6 месеца Европейската комисия прави анализ на статуса на операторите. Предложеното изменение на наредбата в тази част е в изпълнение на препоръки при извършен одит от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз – BG 21405 – Action 9, за които е налице одобрен от агенцията план за коригиращи действия, изпратен от ГД „ГВА“. В изпълнение на него се предлага това изменение, с оглед повишаване безопасността на полетите.

В чл. 60а от проекта се предвижда извършване на оценка на риска. Тя се прави в изпълнение на изискванията на Част ARO.RAMP от Регламент (EC) № 965/2012. Съгласно ARO.RAMP.100 от регламента, в рамките на разработването на програмата за надзор, установена в съответствие с ARO.GEN.305, компетентният орган установява годишна програма за извършването на наземни инспекции на въздухоплавателните средства. Тази програма се основава на методика на изчисляване, която отчита историческа информация относно броя и естеството на операторите и броя на кацанията извършени от тях на нейните летища, както и рисковете за безопасността. Оценката на риска се извършва по процедура, определена в Наръчник на инспектора летателна експлоатация – 965, AIR Operations, Част 1, Раздел 1, Глава 3 – Надзор.

Измененията в чл. 64, 65 и 66 са свързани с изпълнението на чл. 4, пар. 2 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 година за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО. Съгласно посочената разпоредба Европейската комисия, действайки по своя собствена инициатива или по молба на държава-членка, решава актуализирането на списъка на въздушните превозвачи на Европейския съюз, най-малко веднъж на всеки три месеца. При наличието на данни за висока степен на несъответствие с приложимите изисквания, на даден авиационен оператор може да бъде забранено да оперира на

територията на ЕС след включването му в забранителния списък съгласно посочения регламент.

В чл. 67, ал. 1, т. 4 от проекта се предлага да се допълни текстът като се предвиди, че авиационният оператор, когато подава заявление за даване на изключения по смисъла на чл. 14, ал. 1, 4 и 6 от Регламент (ЕС) № 216/2008, трябва да приложи към заявлението си и доказателства за подготовката на летателния и техническия състав по тези задачи или за реда, по който ще се подготвят при положително специфично одобрение, в случаите, когато ще се използват допълнителни устройства или конструкции с авиационно приложение за специфични или нови операции, както и нови методики за тяхното изпълнение. Когато е налице специфично одобрение, се въвеждат нови специализирани операции и процедури за тях, които е възможно да възникнат, предвид динамиката на стопанските дейности. По този начин ще се постигне гъвкавост, без да се нарушават изискванията за безопасност. Тази правна възможност е предвидена в чл. 71 от 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.

Предложеният проект на наредбата не оказва пряко/или косвено въздействие върху държавния бюджет и не са необходими финансови и други средства за прилагането на новата уредба.

Към предлагания проект на наредба не е изготвяна и към този доклад не се прилага таблица за съответствието с правото на Европейския съюз, тъй като разпоредбите, представляващи препращащи разпоредби са към регламенти, с които действащата наредба е вече съобразена.

Проектът на наредбата е публикуван на електронната страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на ГД „ГВА“, както и на портала за обществени консултации, съгласно изискванията на чл. 26, ал. 2 от Закона за нормативните актове.

Лице за контакт: Милена Иванова Старши юрисконсулт, ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“, Телефон: 02/9371075, E-mail: mivanova@caa.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 37 за авиационните оператори - вер. 1.0 | 25.10.2021](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

История

Начало на обществената консултация - 25.10.2021

Приключване на консултацията - 24.11.2021

Справка за получените предложения

Справка или съобщение.

Окончателен акт на Министерския съвет

