

## ЗАКОН

### за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване

(Обн., ДВ, бр. 94 от 1972 г.; изм. и доп., бр. 30 от 1990 г., бр. 16 от 1997 г.,  
бр. 85 от 1998 г., бр. 12 от 2000 г., бр. 34 и 111 от 2001 г., бр. 52 и 70 от 2004 г.,  
бр. 88 и 102 от 2005 г., бр. 30, 36, 37, 105 и 108 от 2006 г., бр. 10, 41 и 109 от  
2007 г., бр. 36, 66 и 67 от 2008 г., бр. 35, 47, 82 и 102 от 2009 г., бр. 63, 73 и 94 от  
2010 г. и бр. 41, 81 и 99 от 2011 г.)

**§ 1.** В чл. 16г, ал. 2 се създава т. 9:

„9. издава сертификати на персонала на:

- а) летищния оператор, който извършва контрол за сигурност;
- б) оператора по наземно обслужване, който извършва контрол за сигурност на товари и поща.”

**§ 2.** В чл. 16д се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 3 се изменя така:

„(3) В размера на летищните такси по чл. 120, ал. 1, събирани от летищния оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летищния оператор на летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България, се включват и разходите за изпълнение на функциите на Независимия надзорен орган.”

2. Създават се ал. 4 - 7:

„(4) Летищният оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летищният оператор на летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България не включва в размера на летищните такси по чл. 122, ал. 2 разходите за изпълнение на функциите на Независимия надзорен орган, когато за тези разходи не е постигнато съгласие с ползвателите на летището в хода на процедурата по глава X „В”.

(5) Летищният оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или летищният оператор на летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България предоставя на Независимия надзорен орган средствата, събрани като част от летищните такси по чл. 120, ал. 1, за изпълнение на функциите му.

(6) Условието и редът за определяне на частта от летищните такси по ал. 5, както и за тяхното предоставяне се определят с наредбата по чл. 122, ал. 1.

(7) Средствата от превишението на приходите на Независимия надзорен орган, предоставени от летищния оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или от летищния оператор на летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България над извършените и доказани разходи за изпълнение на функциите му в края на календарната година, се ползват през следващите финансови години, като целево се разходват за изпълнение на функциите му."

3. Досегашната ал. 3 става ал. 8.

**§ 3.** В чл. 16ж се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) В Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията се създава специализирано звено за разследване на авиационни събития, което е на пряко подчинение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.”

2. Създава се нова ал. 2:

„(2) Специализираното звено по ал. 1:

1. поддържа система за задължително и доброволно докладване на авиационни събития: авиационни произшествия, сериозни инциденти и инциденти;

2. организира, участва и ръководи разследването във връзка с безопасността;

3. съхранява документацията от разследванията и поддържа информационна база данни за авиационните събития;

4. изготвя и разпространява годишен анализ и информационни бюлетини за авиационните събития;

5. при разследване на авиационни събития анализира действията на физическите и на юридическите лица в областта на въздухоплаването и

функционирането на обектите и съоръженията, свързани с конкретното събитие;

6. събира и анализира данни за авиационната безопасност в съответствие с чл. 4, т. 4 от Регламент № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ, L 295, 12/11/2010), наричана по-нататък „Регламент № 996/2010“;

7. има право да преотстъпи разследването или част от него на орган за разследване по безопасност на друга държава след предварително съгласуване с него."

3. Досегашните ал. 2 и 3 стават съответно ал. 3 и 4.

4. Създава се ал. 5:

„(5) Функциите на специализираното звено по ал. 1 се осъществяват от инспектори по разследване."

**§ 4.** В чл. 43 ал. 6 се изменя така:

„(6) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министърът на отбраната определят условията и реда за съвместното ползване на гражданските летища за обществено ползване и на военните летища, както и за извършването на полети на граждански въздухоплавателни средства до и от военните летища."

**§ 5.** В чл. 120, ал. 4 се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 3 накрая се добавя „и сертификати на персонал по сигурността".

2. Точка 26 се отменя.

**§ 6.** В чл. 142 се правят следните изменения:

1. В ал. 2 след думата „съобщенията" се добавя „по предложение на специализираното звено по чл. 16ж, ал. 1."

2. Алинея 3 се изменя така:

„(3) До назначаване на комисия по ал. 2 дейностите по разследването се извършват от специализираното звено по чл. 16ж, ал. 1, което координира работата на комисията по време на разследването."

3. Алинея 6 се изменя така:

„(6) Разследването във връзка с безопасността се провежда независимо от съдебно или всяко друго административно разследване. Писмените материали от разследването и окончателните доклади не могат да бъдат използвани като доказателство пред съда. Установяването и степента на вината или отговорността не са предмет на дейността по разследването.“

**§ 7.** В чл. 143 се правят следните допълнения:

1. В ал. 1 се създават т. 17 - 19:

„17. възпрепятства инспекторите по разследване да изпълнят своите задължения, като не осигурява безпрепятствен достъп до мястото на произшествието, въздухоплавателното средство, персонал, оборудване, хангари и каквито и да са документи, записи, обяснения и помещения, имащи отношение към разследваното събитие;

18. отказва да предаде или укрие, повреди, подмени или унищожи обяснения, документи, записи и каквато и да е информация или материали, имащи отношение към разследваното събитие;

19. премести, укрие, подмени, повреди или унищожи останки на въздухоплавателно средство и каквито и да са доказателства за авиационно произшествие, както и извърши каквито и да са действия по отношение на останките на въздухоплавателно средство, които не са предварително одобрени от органа, извършващ разследването.“

2. В ал. 3 се създава т. 1а:

„1а. летищен оператор или оператор по наземно обслужване, който допусне до работа служител от персонала по сигурността, който не притежава сертификат, издаден от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“;“.

**§ 8.** В чл. 144 се създават т. 16 и 17:

„16. разполага с информация и не съобщи за авиационно произшествие или сериозен инцидент;

17. допусне разпространяването на информация, защитена съгласно изискванията на Регламент 996/2010 и наредбата по чл. 142, ал. 4.“

**§ 9.** В чл. 148 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 след думата „Нарушенията“ се поставя запетая, добавя се „с изключение на тези по чл. 143, т. 17 - 19 и чл. 144, т. 16 и 17“ и се поставя запетая.

2. Създават се ал. 4 и 5:

„(4) Нарушенията по чл. 143, т. 17 - 19 и чл. 144, т. 16 и 17 се констатираат с актове, съставени от лица, определени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

(5) Въз основа на съставените по ал. 4 актове министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или оправомощено от него длъжностно лице издава наказателни постановления."

**§ 10.** В § 3 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. Точка 2 се изменя така:

„2. „Авиационно произшествие” е събитие, свързано с експлоатацията на въздухоплавателно средство, което, в случай на пилотирано въздухоплавателно средство, е настъпило от момента на качването на борда на лице с намерение да извърши полет до момента, когато всички намиращи се на борда лица са напуснали въздухоплавателното средство или в случай на безпилотно въздухоплавателно средство - във времето от момента, когато въздухоплавателното средство е готово да потегли с цел да извърши полет, до момента, когато то спре окончателно в края на полета и основната система за задвижване бъде изключена, и по време на което:

а) дадено лице е получило смъртоносно или тежко нараняване в резултат на пребиваването на борда на въздухоплавателното средство; непосредствено съприкосновение с част от въздухоплавателното средство, включително с отделила се от него част; непосредствено излагане на реактивна струя от двигателите, с изключение на случаите, когато нараняванията са настъпили в резултат на естествена причина или самонараняване, или нараняване от други лица, или когато телесните повреди са причинени на пътници без билет, скрили се на места, които обичайно не се използват от екипажа или пътниците;

б) въздухоплавателното средство е получило повреда или нарушение на конструкцията, при които е настъпило нарушение в здравината на конструкцията или влошаване на техническите или летателните характеристики на въздухоплавателното средство, което обикновено би изисквало голям ремонт или замяна на засегнатия компонент, с изключение на случаите на отказ или повреда на двигател, когато е повреден само един двигател (включително неговите обтекатели или спомагателни агрегати), или са повредени само въздушните витла, краищата на крилото, антените, сондите, лопатките, гумите, спирачните устройства, колелата, обтекателите, панелите, створките на колесника, предните стъкла, обшивката на

въздухоплавателното средство (като например малки вдлъбнатини или пробойни) или при леки повреди на лопатите на носещия винт, колесника и тези вследствие на градушка или сблъскване с птица (включително пробойни в обтекателя на радиолокатора);

в) въздухоплавателното средство е изчезнало безследно или достъпът до него е невъзможен."

2. Точка 34 се изменя така:

„34. „Сериозен инцидент" е инцидент, свързан с експлоатацията на въздухоплавателно средство, обстоятелствата във връзка с който сочат, че е имало голяма вероятност да настъпи произшествие, който в случай на пилотирано въздухоплавателно средство е настъпил във времето от момента, когато едно лице се качва на борда на въздухоплавателното средство с намерение да лети, до момента, когато всички такива лица са напуснали борда на въздухоплавателното средство, или в случай на безпилотно въздухоплавателно средство - във времето от момента, когато въздухоплавателното средство е готово да потегли с цел да се извърши полет, до момента, когато то спре окончателно в края на полета и основната система за задвижване бъде изключена."

3. В т. 35 думата „всяко" се заличава, думата „използване" се заменя с „експлоатацията" и думата „въздухоплаването" се заменя с „експлоатацията".

4. Създават се т. 67 - 69:

„67. „Инспектор по разследване" е длъжностно лице от състава на специализираното звено по чл. 16ж, ал. 1, чиято задача е да участва и да извършва разследване във връзка с безопасността.

68. „Смъртоносно нараняване" е нараняване, което е претърпяно от лице при произшествие и е довело до неговата смърт в рамките на 30 дни от датата на произшествието.

69. „Тежко нараняване" е нараняване, което е претърпяно от участник в произшествие и което има някоя от следните последици:

а) хоспитализация за повече от 48 часа, започнала в рамките на седем дни от датата на получаване на нараняването;

б) счупване на кост (с изключение на прости счупвания на пръсти на ръцете, на краката или на носа);

в) разкъсвания, причиняващи силни кръвоизливи или увреждане на нерв, мускул или сухожилие;

г) нараняване на вътрешен орган;

д) изгаряния от втора или трета степен или каквото и да е изгаряне на повече от 5 на сто от телесната повърхност;

е) доказано излагане на заразни вещества или вредна радиация."

Законът е приет от 41-ото Народно събрание на .....  
2012 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА  
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:**

**(Цецка Цачева)**

## **М О Т И В И**

### **към проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване**

Предложеният проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване съдържа посочените по-долу основни изменения и допълнения, като целите, които се постигат със съответното изменение и/или допълнение, са дадени на съответното място.

С приемането на законопроекта ще се изпълни-приоритет V.6 на Програмата на правителството за европейско развитие на Република България - повишаване на нивото на безопасността, сигурността и качеството на предоставяните транспортни услуги чрез предотвратяване на произшествия във всички видове транспорт.

Промените са в следните насоки:

1. В чл. 16г:

Въвежда се изискване за притежаване на сертификат от лицата - персонал на летищния оператор и на оператора по наземно обслужване, които са натоварени с функции по сигурността. Посоченото изискване произтича от Регламент (ЕС) № 185 на Комисията.

2. В чл. 16д:

Създава се правно основание във вътрешното право на Република България за уреждане на възможността, реда и начина за финансиране дейността на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ чрез средства на летищния оператор на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или на летищния оператор на летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България („Летище София“ ЕАД).

С чл. 16д от Закона за гражданското въздухоплаване Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ е определена за Независим надзорен орган на Република България по разглеждане на спорове за летищните такси между ползвателите на летището с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или на летището с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България и летищния оператор на такова летище съгласно Закона за гражданското въздухоплаване и Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ, L 70/11 от 11 март 2009 г.).

Ролята на органа е определена в чл. 11 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси.

За да упражнява правомощията си по безпристрастен, независим и прозрачен начин, на Независимия надзорен орган трябва да бъдат осигурени от държавата необходимите финансови ресурси и капацитет за ефективно изпълнение на задачите, възложени му от законодателството (чл. 11, ал. 5 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси и глава „X в“ от Закона за гражданското въздухоплаване).

Разходите, направени от Независимия надзорен орган за осъществяване на дейността му, се предлага да бъдат включени като елемент от таксите по чл. 120, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване. Това ще осигури необходимите ресурси, без да натоварва допълнително държавния бюджет.

Правната възможност за финансирането е налице в действащото право на Европейския съюз. Финансирането на дейността на Независимия надзорен орган по смисъла на чл. 11 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси се урежда в ал. 5 от същата разпоредба. Предвижда се създаване на механизъм за финансиране, който може да включва събиране на такси от ползвателите на летището и от управляващия летището орган.

С настоящото предложение се отчита обстоятелството, че в Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ е необходимо да бъдат назначени допълнително лица с подходяща квалификация. За целите на произнасянето по споровете Независимият надзорен орган ще назначава, експертизи и оценки, за които също е необходимо да бъдат осигурени средства. В сегашната си редакция законът предвижда Независимият надзорен орган да събира такси за образувани производства пред него по повод на жалби за размера на летищните такси. Тези такси няма да бъдат достатъчни, за да се очаква Независимият надзорен орган да е в състояние да заработи с влизането в сила на изменението в закона, както и да може да изпълнява ефикасно и ефективно функциите, които са му възложени. Необходимо е да се отчита и обстоятелството, че приходите от тези такси (за образувани производства) не може да бъдат целево разходвани за дейността на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ поради съществуващите бюджетни ограничения. Необходимо е да се предвиди възможност за постоянни финансови постъпления, които да гарантират не само създаването, но и постоянното функциониране на органа, като същевременно това финансиране да не представлява прекомерна финансова тежест за заинтересуваните субекти и индустрията. Като се има предвид

това, както и обстоятелството, че в размера на таксите по чл. 120, ал. 1 се включват разходите за дейността на Независимия надзорен орган, част от която е и разглеждането на жалби, се предлага разпоредбата на чл. 120, ал. 4, т. 26 от закона да отпадне.

3. В чл. 16ж:

С предложения законопроект се изпълняват мерки по прилагането на Регламент № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ, L 295, 12/11/2010).

Промените в чл. 16ж. са във връзка с изискването за независимост на разследващия орган, което се съдържа в Регламент № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ, L 295, 12/11/2010) (Регламент № 996/2010). Уточнено е, че специализираното звено за разследване на авиационни събития е на пряко подчинение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, както и изискването на чл. 4, ал. 1 от Регламент № 996/2010 за наличие на постоянен орган за разследване във всяка държава - членка на Европейския съюз, който да провежда или наблюдава провеждането на разследване във връзка с безопасността. Посочено е, че функциите на органа се осъществяват от инспектори по разследване.

4. В чл. 43, ал. 6:

По предложение на Министерството на отбраната в хода на съгласуването на законопроекта е направено допълнението в чл. 43, ал. 6, като е предвидено издаването на наредба от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и министъра на отбраната, с която да се уреди възможността за извършване на полети на граждански въздухоплавателни средства до и от военни летища. Съгласно изразеното становище от министъра на отбраната осъществяването на граждански полети до и от военните летища няма да затрудни ежедневната дейност на военните формирования и изпълнението на международните ангажменти, поети от държавата, като наред с това то предоставя възможност за по-пълноценното използване на военните ресурси на територията на Република България.

5. В чл. 120, ал. 4:

5.1. В.т. 3:

Добавено е събирането на такса от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ за издаването на сертификати на персонала по сигурността на летищния оператор и на оператора по наземно обслужване.

## 5.2. В т. 26:

Предвид обстоятелството, че в размера на таксите по чл. 120, ал. 1 се включват разходите за дейността на независимия надзорен орган, част от която е и разглеждането на жалби, се предлага разпоредбата на чл. 120, ал. 4, т. 26 да отпадне.

## 6. В чл. 142:

6.1. С допълнението на чл. 142, ал. 2 се предоставя право на специализираното звено за разследване да предлага състава на комисията за разследване в зависимост от характера и тежестта на разследваното събитие. Това се налага от следните причини:

а) разследването на всяко конкретно авиационно произшествие или на всеки сериозен инцидент налага привличането на специалисти от различни сфери на дейност в авиацията в случаите, когато с наличния щатен състав звеното по чл. 16ж, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване не може да извърши всички необходими действия по разследването;

б) звеното по чл. 16ж, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване има информация за наличието на съответни специалисти (в Република България или в чужбина), които могат да окажат най-добрата възможна помощ, така че да се реализират в максимална степен целите на разследването във връзка с безопасността - установяване на причините и набеязване на мерки за безопасност, които да гарантират, че такова събитие няма да се повтори.

6.2. С предложената промяна в чл. 142, ал. 3 се уточнява органът, който има право да извършва всички дейности по разследване на авиационно произшествие до назначаването на комисията по чл. 142, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване. Предложената промяна произтича от обстоятелството, че при възникване на авиационно произшествие е необходимо незабавно предприемане на действия по разследване.

6.3. Измененията и допълненията в чл. 142, ал. 6 целят прецизиране на разпоредбата в съответствие с изискванията на параграф 5.4.1 от Анекс 13 към Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване и чл. 5, ал. 5 от Регламент № 996/2010.

## 7. В чл. 143, 144 и 148:

Измененията и допълненията в чл. 143, 144 и 148 са мерки по прилагането на чл. 23 от Регламент 996/2010, съгласно който държавите -

членки на Европейския съюз, следва да установяват система от санкции, приложими при нарушение на разпоредбите на регламента. Предложените състави са съобразени с параграф 35 от преамбюла на регламента, който дава насоки относно случаите на нарушения на регламента, за които следва да бъдат предвидени санкции. В чл. 143 са предвидени състави на по-тежки нарушения на Регламент 996/2010, които изискват създаване на санкции с необходимия възпиращ ефект както с въвеждането на глоби, така и с отнемането на свидетелства за правоспособност за период до една година. Практиката при разследване на авиационни произшествия е констатирала най-различни по характер опити, включително такива, които са свързани с преместване и укриване на останки от въздухоплавателно средство, с укриване на следи и доказателства за авиационни произшествия и унищожаване на доказателства, което към момента е без административнонаказателни санкции за лицата, които извършват такива действия. Сериозността на нарушенията изисква санкции с възпиращ ефект, каквито са и предвидените в чл. 143 от законопроекта.

Във връзка с предвидените санкции са предложени текстове, които определят лицата, които имат право да издават актове за констатиране на нарушения на Регламент 996/2010. Предлага се министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или оправомощено от него длъжностно лице да издава наказателните постановления. Нарушенията по чл. 143, т. 17 - 19 от Закона за гражданското въздухоплаване, както и тези по чл. 144, т. 16 и 17 са изведени извън административните нарушения, констатирани от лица от състава на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, тъй като става въпрос за нарушения на изисквания, свързани с функциите на органа по разследване съгласно Регламент 996/2010.

#### 8. В § 3 от Допълнителните разпоредби:

Определенията за „авиационно произшествие“, „сериозен инцидент“ и „инцидент“ са приведени в съответствие с дефинициите в чл. 2 от Регламент № 996/2010 и Глава 1 от Анекс 13 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

Със законопроекта се дава определение на „инспектор по разследване“, което понятие до този момент не е било дефинирано и отразява специфична дейност на лицата, извършващи разследването. Предвидени са и определения за понятията „смъртоносно нараняване“ и „тежко нараняване“ съгласно дефинициите в чл. 2 от Регламент № 996/2010.

**МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:**

**(Бойко Борисов)**