Проект!

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., в сила от 1.01.1999 г., доп., бр. 12 от 2000 г., изм. и доп., бр. 34 от 2001 г., изм., бр. 111 от 2001 г., изм. и доп., бр. 52 от 2004 г., изм., бр. 70 от 2004 г., бр. 88 от 2005 г., бр. 102 от 2005 г., бр. 30 от 2006 г., бр. 36 от 2006 г., изм. и доп., бр. 37 от 2006 г., бр. 105 от 2006 г., изм., бр. 108 от 2006 г., изм. и доп., бр. 10 от 2007 г., доп., бр. 41 от 2007 г., изм. и доп., бр. 109 от 2007 г., изм., бр. 36 от 4.04.2008 г., изм. и доп., бр. 66 от 2008 г., изм., бр. 67 от 2008 г., бр. 35 от 2009 г., изм. и доп., бр. 47 от 2009 г., бр. 82 от 2009 г., изм., бр. 102 от 2009 г., изм. и доп., бр. 63 от 2010 г., доп., бр. 73 от 2010 г., бр. 94 от 2010 г., изм. и доп., бр. 41 от 2011 г., бр. 81 от 2011 г., бр. 99 от 2011 г., изм., бр. 38 от 2012 г., изм. и доп., бр. 60 от 2012 г., изм., бр. 82 от 2012 г., доп., бр. 15 и бр. 66 от 2013 г.)

§ 1. В чл. 34, ал. 3 след думите „с изключение на“ се добавя „ръководителите на полети“ и се поставя запетая.

§ 2. В чл. 49 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Полетите на въздухоплавателни средства в контролираното въздушно пространство на Република България се извършват по полетен план.

2. Алинея 3 се изменя така:

„(3) Полетите на въздухоплавателни средства, които пресичат държавната граница, са извършват по полетен план“.

3. Създава се нова ал. 4:

„(4) Обслужването на въздухоплавателни средства без полетен план, както и дености по търсене и спасяване, се извършват в съответствие с разполагаемата информация“.

Досегашната ал. 4 става ал. 5.

§ 3. В чл. 53, ал. 2, т. 6 се отменя.

§ 4. В чл. 53 се създава алинея 11:

„(11) Дейностите по ал. 2 и 3, с изключение на тези, свързани с управление на въздушното движение без дейностите по летищно полетно-информационно обслужване, с комуникационното, навигационното и енергийното обслужване и обслужването по обзора, могат да се извършват

и от дружества, в които Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ е едноличен собственик на капитала“.

§ 5. В чл. 53б, т. 4 преди думата „участието“ да се добавя „учредяването и“.

§ 6. В чл. 53в, ал. 1 думата „трима“ се заменя с „петима“.

§ 7. В § 3 от Допълнителните разпоредби се създава т. 71:

„71. „Контролирано въздушно пространство“ е въздушно пространство с определени размери, в границите на което се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение съгласно класификацията на въздушното пространство.

Вносители:

МОТИВИ

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

Проектът на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване предвижда следните промени:

1. В чл. 34, ал. 3 от закона:

Проектът предвижда отпадане на изискването ръководителите на полети да бъдат само лица с висше образование.

С предлаганото изменение се постига съответствие с изискванията, прилагани от останалите държави – членки на Европейския съюз, Европейската Конференция за гражданска авиация (ЕКГА), страните членки на ЕВРОКОНТРОЛ и Международната организация за гражданска авиация (ИКАО). Република България е единствената страна в Европа (ако изключим Гърция), която е въвела изискване в законодателната рамка на авиацинния сектор кандидатите за професията „ръковорител на полети" да имат завършено висше образование. За пример, водещите в авиационната сфера страни отдавна са констатирали, че за професията ръководител на полети не е необходимо кандидатите да притежават диплома за висше образование, като почти всички са приели изискването за образование да е „*диплома/ниво, даваща право за кандидатстване в университет*", като от особена важност е професионалната квалификация. Европейската агенция, отговаряща за безопасността във въздухоплаването (ЕВРОКОНТРОЛ) е разработила и публикувала през 2000 г. „European Manual of personnel licensing – Air Traffic Controllers", в който са залегнали хармонизираните европейски изисквания за лицензиране на кандидатите за издаване на свидетелство за ученик-ръководител на полети. Стандартите и препоръчителните практики на ИКАО също не поставят условие за висше образование към кандидатите за ръководители на полети.

Регламент 805/ЕС/2011 посочва изискванията към кандидатите, за издаване на свидетелства за РП-ученик: „*да са навършили 18 години и да притежават най-малко диплома, предоставяща достъп до университет или равностойно учебно заведение, или друга степен на средно образование, която да им дава възможност да завършат обучение за ръководител на полети*".

В подкрепа на направеното предложение, наред с горното, следва да се отбележи и постоянно намаляващият брой кандидати за професията

ръководител на полети – през последните години се констатира значително намаляване на броя на кандидатстващите.

Следва да се отчита и постоянно нарастващият въздушен трафик над Европа и света, който води до необходимостта от увеличаване на специалистите в авиационната сфера – пилоти, авиационни инженери и ръководители на полети. За сравнение, за периода от 1992 г. до 2012 г., въздушният трафик над страната ни е нараснал с 300%. Бъдещето на авиационния сектор в света, също красноречиво говори за очертаващите се тенденции този ръст да се запази. Това изисква навременно осигуряване на необходимия брой авиационни специалисти, които да обслужват авиационната сфера, явяваща се най-високо технологичния сектор в сферата на транспорта. За региона в който се намираме – този на Югоизточна Европа, нарастването на въздушния трафик се очертава да бъде с най-голям процент.

Друг фактор в подкрепа на промяната за отпадане на изискването за висше образование е, че кандидатите за ръководител на полети у нас са най-малко с 4-5 години по-възрастни от кандидатите в останалите страни (поради което, средната възраст на РП у нас е значително по-висока от средната възраст на РП в останалите европейски страни). Възрастта на РП има пряка зависимост с ефективността, експедитивността и безопасността при обслужването на въздушния трафик.

Отпадането на изискванията за висше образование за професията „ръководител на полети” няма да се отрази негативно на безопасноттта на полетите.

2. В чл. 49 от закона:

Предлага се да отпадне изискването за попълване, изпращане и одобрение на полетен план за полети извън контролираното въздушно пространство.

Причината за съществуването на изискването за провеждане на вътрешни полети в неконтролираното въздушно пространство само с полетен план е осигуряването на дейностите по търсене и спасяване, в случай на инцидент или катастрофа. Тези дейности не са задължителни в останалите държави – членки на Европейския съюз за полети без полетен план. Екипажите на въздухоплавателни средства (ВС), желаещи да бъдат обект на търсене и спасяване е необходимо да попълнят и изпратят полетен план, както и да получат одобрение на полетния си план от органите за обслужване на въздушното движение (ОВД).

От направено проучване относно изпращането на полетни планове в други държави от ЕС беше установено, че полетен план се изисква за полети, провеждани по ПВП, при които планираната траектория на полета:

а) пресича държавната граница;

б) преминава през контролирано въздушно пространство;

в) преминава през ограничени, резервирани, отделени и/или опасни зони, които се планира да бъдат активирани по време на полета;

г) преминава през извън-териториални води.

В останалите случаи попълването изпращането и одобрението на полетен план за ПВП не е задължително.

Поради факта, че в неконтролираното въздушно пространство на Република България се изпълняват полети за авиационно химическа работа (АХР) и нетърговски полети с ВС под 5,7 тона, провеждани от авиацията с общо предназначение, при наличие на визуални условия, подготовката, пускането и обработката на полетен план води до създаване на формални ограничения и допълнително натоварване на летателния състав и органите за ОВД.

При отпадане на полетния план в случаите, когато полетите се провеждат извън контролирано въздушно пространство (трасета, маршрути, зони и райони на летищата), ще бъдат постигнати следните ефекти:

а) увеличаване на капацитета и ефективността на органите за ОВД;

б) запазване на нивата по безопасност на полетите в клас G въздушно пространство. Предложените промени няма да променят сега съществувашия режим за изпращане на полетни планове и осигуряване на ОВД в контролираните маршрути, трасета, зони и райони на летищата и ще бъде осигурена необходимата информация и нива по безопасност при контрол на въздушното движение между ВС извършващи полети по ППП и ПВП;

в) подобряване на бизнес средата за развитие на авиацията с общо предназначение и АХР.

3. В чл. 53, ал. 2 от закона:

Предлага се метрологичното обслужване да не бъде част от основния предмет на дейност на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“. Това е дейност, която се извършва от Българския институт по метрология.

4. В чл. 53б от закона:

Предвижда се възможност част от дейностите на доставчиците на аеронавигационно обслужване да бъдат извършвани от техни дъщерни дружества, в които съответните доставчици притежават сто на сто капитала. Това е постоянна практика в страните от Европейския съюз. По този начин се дава възможност доставчикът да реализира допълнителни приходи, като по този начин увеличи ефективността си, и се елиминират възможностите за негативен ефект върху дейността на самия доставчик. Чрез подобни дружества доставчиците увеличават конкурентоспособността си и имат възможност да оперират на пазари,

различни от националните, предоставяйки обучение, експертни услуги и др. С оглед на специфичния предмет на дейност в предложената разпоредба изрично са посочени дейностите от основния предмет на дейност, които не могат да се извършват чрез дъщерни дружества.

5. В чл. 53в от закона:

Предвижда се увеличение на числеността на управителния съвет на Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“. Предложението е управителният съвет да се състои от петима членове. Причините за това са обемът от работа в рамките на държавнотно предприятие и необходимостта от осигуряване на възможно най-добра и обхватна експертиза при управлението на предприятието.

Вносители: