|  |
| --- |
| **СПРАВКА****ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИТЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТ ОБЩЕСТВЕНОТО ОБСЪЖДАНЕ В ПЕРИОДА 09.02.2023 – 13.03.2023 Г. НА ПРОЕКТ НА НАРЕДБАЗА ДОПЪЛНЕНИЕ НА НАРЕДБА № 37 ОТ 19.10.2016 Г. ЗА АВИАЦИОННИТЕ ОПЕРАТОРИ, ИЗДАДЕНА ОТ МИНИСТЪРА НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА (ОБН., ДВ, БР. 87 ОТ 04.11.2016 Г., ИЗМ. И ДОП., БР. 12 ОТ 11.02.2022 Г.)** |
| **№** | **Организация/потребител** | **Бележки и предложения** | **Приети/****неприети** | **Мотиви** |
| **1.** | 14.02.2023 г. DIMITARN | **1- Становище по проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за АО**Видно от проекта се предлага да бъде допълнена разпоредбата на чл. 17, регламентираща субектите, които могат да получат свидетелство за авиационен оператор (САО), като към тях да се добави и операторът по чл. 64б от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ).**Член 17 от Наредба 37 към момента гласи:**Кандидат за издаване на свидетелство за авиационен оператор може да бъде търговец, регистриран по Търговския закон или по законодателството на държава – членка на Европейския съюз, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство.**В преходни и заключителни разпоредби е определено следното:**§ 2. (1) (Доп. – ДВ, бр. 55 от 2019 г.) Наредбата се издава на основание чл. 6, ал. 1, чл. 16а, т. 7 и 16, чл. 30, ал. 2 и 3 и чл. 64, ал. 8 от Закона за гражданското въздухоплаване, като осигурява прилагането на Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 25 октомври 2012 г. 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), и на регламентите за неговото изменение и допълнение.**Следователно чл. 64 (1) на ЗГВ изисква:**Авиационен оператор е лице, регистрирано по Търговския закон или регистрирано като търговец по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, със свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална годност и организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството дейности.В Член 2, т.1 на Регламент ЕС 965/2012 точно и ясно е дефинирано определението Търговски въздушен транспорт (ТВТ):„Операция на търговския въздушен транспорт (ТВТ)“ означава полет на въздухоплавателното средство за превоз на пътници, товари или поща срещу заплащане или друго възнаграждение.**Обща характеристика на търговците:**Понятието търговец има основно значение за Търговското право. По смисъла на Търговския закон търговец е, не само този, който купува стоки с цел да ги препродаде на други лица, за да реализира печалба, а всяко физическо /ФЛ/ или юридическо /ЮЛ/, което отговаря на изискванията, установени от ТЗ. Търговци са търговски дружества /ТД/, кооперации, банкови, застрахователни дружества и др. Специалното търговско законодателство може да вложи в понятието търговец неговото тясно /икономическо/ значение, а не неговото широко значение.**2- Становище по проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за АО****При определяне на стопанската дейност може да се поддържа становище, че такава е дейността:**- при която се произвеждат и предоставят стоки, работи или услуги срещу заплащане или друг еквивалент;- която се извършва с цел получаване на печалба;- при която обективно приходите могат да покрият разходите.Българското законодателство урежда следните правно-организационни форми за извършване на търговска и икономическа дейност:Събирателно дружество (СД)Командитно дружество (КД)Дружество с ограничена отговорност (ООД)Акционерно дружество (АД)Командитно дружество с акции (КДА)Дружество по ЗЗД (ДЗЗД)КооперацияЕдноличен търговец (ЕТ)Следователно в Наредба 37 няма наложени ограничения, а е в пълно съответствие с изискванията на Регламент ЕС 965/2012 за търговски въздушен транспорт.**Така предложените промени са дискриминационни и противоречат на Закона за нормативните актове, защото:**1. В чл. 15, ал. 1 от Закона за нормативните актове е казано чсно, че Нормативният акт трябва да съответства на Конституцията и на другите нормативни актове от по-висока степен. В случай, че нормативен акт противоречи на Регламент на Европейския съюз се прилага регламента, както е разписано в ал. 2 на ЗНА. В ал. 3 от същия закон се дефинира, ако наредба противоречи на нормативен акт от по-висока степен, се прилага по-високия по степен акт.
2. Противоречие с чл. 64 (1) от ЗГВ
3. Чл. 64б определя дейността на държавния авиационен оператор – второстепенен разпоредител с бюджет, която не може да бъде разширявана, а именно: Полети със специално предназначение.
4. Противоречие с Член 2, т.1 на Регламент ЕС 965/2012
5. Държавния авиационен оператор не въздушен превозвач, както е описано в мотивите, така щото не отговаря на чл. 64 ал.1 и ал.3.
6. Това е намеса на конкуренцията на свободния пазар от страна на държавата, като налага не еднакви правила за кандидатстване за свидетелство за авиационен оператор.
7. Недопустимо е да се променят правилата за един субект, който категорично не отговаря на тях

**Предлагам предложението с проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, да НЕ БЪДЕ ПРИЕТО!** | **Не се приема.**  | Законът за гражданското въздухоплаване, както и актовете на правото на Европейския съюз, не поставят изискване посочената дейност да се извършва само от лица, които са регистрирани по Търговския закон. Съгласно чл. 64а, ал. 3 от Закона за гражданското въздухоплаване, българските въздушни превозвачи са търговци, регистрирани по Търговския закон **или лица, създадени с акт на Министерския съвет,** които притежават свидетелство за авиационен оператор и лиценз за въздушен превозвач. Съгласно Регламент (ЕС) № 965 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, на авиационния оператор следва да бъде издадено свидетелство за авиационен оператор и SPA.HEMS одобрение. Дейността по извършването на полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, се възлага на Държавния авиационен оператор, като услуга от общ икономически интерес. Основанието за възлагане на дейността, правилата за нейното извършване (като икономическа дейност), са посочени в Решение на Комисията от 20 декември 2011 година относно прилагането на чл. 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общи икономически интерес (ОВ, L 7 от 11 януари 2012 г.) (Решението). Според Решението, тази дейност е икономическа, независимо дали се възлага на търговец или на бюджетна организация. Право на всяка държава членка е да прецени правното устройство на субекта, на когото ще възложи тази дейност, като спази правилата на Решението и не нарушава конкуренцията. Възлагането на дейността за спешна медицинска помощ, на юридическо лице, което е част от държавата, а не на търговско дружества, е допълнителна гаранция за това, че няма да е налице неправомерна държавна помощ. С възлагането на дейността на Държавния авиационен оператор, българската държава създава изключително надеждни и сериозни гаранции, за нейното изпълнение. С Постановление на Министерския съвет могат да бъдат създавани държавни институции, които имат функции във връзка с осъществяването на изпълнителната власт (аргумент от чл. 19, ал. 4, т. 4 от Закона за администрацията). Също така чл. 35 от Закона за администрацията предвижда, че Министерският съвет с постановление създава, преобразува и закрива административни структури, които не са предвидени от Конституцията. С акта за тяхното създаване, Министерският съвет определя и функциите на тези структури. Законът е предоставил правото на Министерския съвет не само да възлага функции на административни структури, но и да създава нови такива. След като с акт на Министерския съвет могат да бъдат създавани нови държавни структури, с още по-голямо основание на съществуващи такива могат да бъдат възлагани допълнителни функции. От друга страна, и към настоящия момент, Държавният авиационен оператор законово в дейността си не е ограничен само до изпълнението на полетите със специално предназначение. Съгласно чл. 64б, ал. 4 от Закона за гражданското въздухоплаване, при изпълнение на полетите със специално предназначение и в случаите, когато Държавният авиационен оператор извършва полети за нуждите на министерства и ведомства, заплащането се извършва от бюджета на съответните администрации, министерства или ведомства. Това безспорно означава, че освен полетите със специално предназначение, Държавният авиационен оператор има правото да извършва полети за нуждите на министерства и ведомства, каквито по своя характер са и полетите за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, **организирана от държавата.** Извършването на полетите за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, организирана от държавата, от Държавния авиационен оператор, е в пълно съответствие с приложимите регламенти. Цитираният в становището регламент, както и цялото приложимо право на Европейския съюз в тази област, не поставят никъде изискването дейността да се извършва от търговец (лице, регистрирано по Търговския закон). Практически пример в тази насока е и обстоятелството, че в отделни държави тази дейност е поверена на различни по своя организационен статут юридически лица. Изискването на регламента е, че за оператора са приложими изискванията **за търговски въздушен превоз,** така, както са посочени в регламента, което е различно от регистрация по българския Търговски закон или търговец по правото на съответната държава членка. Това, което цели регламента е да бъдат прилагани правилата за търговски въздушен превоз, за да се постигне необходимата сигурност и безопасност на тези полети. Държавният авиационен оператор ще извърши всички необходими действия, за да покрие изискванията за търговски въздушен превоз. Допълнителен аргумент е, че на Държавния авиационен оператор, също в съответствие с изискванията на правото на ЕС, се възлага икономическа дейност (каквото безспорно е услугата от общ икономически интерес). В подкрепа на горното следва да бъде посочено и следното:Съгласно Регламент 965/2012, член 2, 1г. „Търговска операция“ означава всяка експлоатация на въздухоплавателно средство срещу заплащане или *друго възнаграждение, която е достъпна за обществеността*, или,….“. Елементът от определението *„…друго възнаграждение, която е достъпна за обществеността ….“*обхваща и случаите на публично финансиране при услуга от общ икономически интерес. В тази връзка и по смисъла на горното, така възложената дейност на Държавния авиационен оператор е търговски въздушен транспорт (TBT) и няма пречка Регламент (EC) 965/2012 да се прилага в пълната му цялост, включително, издаването на „Сертификат за авиационен оператор“ (CAO), както и „Специфично одобрение за операции на вертолет за спешна медицинска помощ“ (SPA.HEMS). Операциите по изпълнение HEMS, са част от търговския въздушен превоз и няма пречка Регламент (ЕС) 2018/1139 и Регламент (ЕС) 965/2012 да се прилагат изцяло към предвидените операции. Фактът, че операторът няма търговска регистрация по националното законодателство на Република България не оказва влияние върху приложимостта на Регламент (ЕС) 965/2012. След проведени консултации с EASA e потвърдено, че Операциите на HEMS, дори когато се извършват от държавен оператор с въздухоплавателно средство, собственост на държавата, не са в списъка от дейности в Регламент (ЕС) 2018/1139, чл. 2, т. 3, б. а), с оглед на което **такива полети попадат в обхвата на Основния регламент.** В този случай се прилага пряко Регламент (ЕС) 965/2012. Държавният оператор се нуждае от сертификат за авиационен оператор и SPA.HEMS одобрение от ГД ГВА (такъв е примерът, посочен от EASA с полицията на Обединеното кралство преди Brexit).Съгласно Регламент 2018/1139 „оператор на въздухоплавателно средство“ означава всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или предлага да експлоатира едно или повече въздухоплавателни средства“.Съгласно член 5, т. 1  „Операторите експлоатират самолети или вертолети само за целите на операциите на търговския въздушен транспорт, посочени в приложения III и IV на Регламент 965/2012.  Операторите се съобразяват със съответните разпоредби от приложение V (**ЧАСТ SPA)** при експлоатация на :……е) вертолети, използвани за операции на търговския въздушен транспорт за оказване на спешна медицинска помощ (HEMS);Съгласно член 141 на Регламент 2018/1139 същият е задължителен в своята цялост и **се прилага пряко** във всички държави членки, като същото е посочено и за Регламент 965/2012 в член 10.Регламент ЕС 1008/2008Чл. 23. „**предприятие**“ означава всяко физическо или юридическо лице, независимо дали е със стопанска или с нестопанска цел, както и официален орган, независимо дали притежава юридическа правосубектност или не;Регламент (ЕС) 2018/1139Чл. 2 (13):„13. „оператор на въздухоплавателно средство“ означава всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или предлага да експлоатира едно или повече въздухоплавателни средства“. |
| **2.** | 14.02.2023 г. Yordan Georgiev | **Становище по проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37****Становището ми относно промените, предлагани с проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори е следното:**1. Операторът по чл. 64б от ЗГВ е юридическо лице второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията.
2. Дейността му е строго определена в чл. 64 ал. 2 и не може да бъде променята - Полети със специално предназначение.
3. Изискването в чл. 17 от Наредба 37, произтича от императива на чл. 64 ал. 1 - Авиационен оператор е лице, регистрирано по Търговския закон или регистрирано като търговец по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, със свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална годност и организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството дейности.
4. Регламент (ЕС) № 965 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, поставя изискване:

ПОДЧАСТ САОСЕРТИФИЦИРАНЕ НА АВИАЦИОННИЯ ОПЕРАТОРORO.AOC.100 Кандидатстване за свидетелство за авиационен оператор.....................б) Операторът предоставя на компетентния орган следната информация:1) официално наименование и търговско наименование, адрес и адрес закореспонденция със заявителя;1. Търговско наименование е: Официалното наименование на фирмата, извършваща търговска дейност съгласно законодателството на държаяата членка.
2. В Член 2, т.1 на Регламент ЕС 965/2012 е определението за Търговски въздушен транспорт (ТВТ):

„Операция на търговския въздушен транспорт (ТВТ)“ означава полет на въздухоплавателното средство за превоз на пътници, товари или поща срещу заплащане или друго възнаграждение.1. Българското законодателство урежда следните правно-организационни форми за извършване на търговска и икономическа дейност: Събирателно дружество (СД), Командитно дружество (КД), Дружество с ограничена отговорност (ООД), Акционерно дружество (АД), Командитно дружество с акции (КДА), Дружество по ЗЗД (ДЗЗД), Кооперация, Едноличен търговец (ЕТ)
2. В така представения проект е налице противоречие с българското законодателство (ЗГВ) и несъвместимост с изискванията за издаване на свидетелство за авиационен оператор на Регламент ЕС 965/2012
* В чл. 15, ал. 1 от Закона за нормативните актове е казано чсно, че Нормативният акт трябва да съответства на Конституцията и на другите нормативни актове от по-висока степен. В случай, че нормативен акт противоречи на Регламент на Европейския съюз се прилага регламента, както е разписано в ал. 2 на ЗНА. В ал. 3 от същия закон се дефинира, ако наредба противоречи на нормативен акт от по-висока степен, се прилага по-високия по степен акт.
1. Държавният авиационен оператор не е въздушен превозвач и не отговаря на изискванията на чл. 64а ал. 1, ал. 3
2. Налице е дискриминация в прилагането на правилата и явна намеса на държавата на конкурентния пазар.

**С така изложеното становище предлагам проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори да бъде отхвърлен и да НЕ СЕ ДОПУСКА за приемане от министъра на транспорта и съобщенията** | **Не се приема.**  | Законът за гражданското въздухоплаване, както и актовете на правото на Европейския съюз, не поставят изискване посочената дейност да се извършва само от лица, които са регистрирани по Търговския закон. Съгласно чл. 64а, ал. 3 от Закона за гражданското въздухоплаване, българските въздушни превозвачи са търговци, регистрирани по Търговския закон **или лица, създадени с акт на Министерския съвет,** които притежават свидетелство за авиационен оператор и лиценз за въздушен превозвач. Съгласно Регламент (ЕС) № 965 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, на авиационния оператор следва да бъде издадено свидетелство за авиационен оператор и SPA.HEMS одобрение. Дейността по извършването на полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, се възлага на Държавния авиационен оператор, като услуга от общ икономически интерес. Основанието за възлагане на дейността, правилата за нейното извършване (като икономическа дейност), са посочени в Решение на Комисията от 20 декември 2011 година относно прилагането на чл. 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общи икономически интерес (ОВ, L 7 от 11 януари 2012 г.) (Решението). Според Решението, тази дейност е икономическа, независимо дали се възлага на търговец или на бюджетна организация. Право на всяка държава членка е да прецени правното устройство на субекта, на когото ще възложи тази дейност, като спази правилата на Решението и не нарушава конкуренцията. Възлагането на дейността за спешна медицинска помощ, на юридическо лице, което е част от държавата, а не на търговско дружества, е допълнителна гаранция за това, че няма да е налице неправомерна държавна помощ. С възлагането на дейността на Държавния авиационен оператор, българската държава създава изключително надеждни и сериозни гаранции, за нейното изпълнение. С Постановление на Министерския съвет могат да бъдат създавани държавни институции, които имат функции във връзка с осъществяването на изпълнителната власт (аргумент от чл. 19, ал. 4, т. 4 от Закона за администрацията). Също така чл. 35 от Закона за администрацията предвижда, че Министерският съвет с постановление създава, преобразува и закрива административни структури, които не са предвидени от Конституцията. С акта за тяхното създаване, Министерският съвет определя и функциите на тези структури. Законът е предоставил правото на Министерския съвет не само да възлага функции на административни структури, но и да създава нови такива. След като с акт на Министерския съвет могат да бъдат създавани нови държавни структури, с още по-голямо основание на съществуващи такива могат да бъдат възлагани допълнителни функции. От друга страна, и към настоящия момент, Държавният авиационен оператор законово в дейността си не е ограничен само до изпълнението на полетите със специално предназначение. Съгласно чл. 64б, ал. 4 от Закона за гражданското въздухоплаване, при изпълнение на полетите със специално предназначение и в случаите, когато Държавният авиационен оператор извършва полети за нуждите на министерства и ведомства, заплащането се извършва от бюджета на съответните администрации, министерства или ведомства. Това безспорно означава, че освен полетите със специално предназначение, Държавният авиационен оператор има правото да извършва полети за нуждите на министерства и ведомства, каквито по своя характер са и полетите за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, **организирана от държавата.** Извършването на полетите за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, организирана от държавата, от Държавния авиационен оператор, е в пълно съответствие с приложимите регламенти. Цитираният в становището регламент, както и цялото приложимо право на Европейския съюз в тази област, не поставят никъде изискването дейността да се извършва от търговец (лице, регистрирано по Търговския закон). Практически пример в тази насока е и обстоятелството, че в отделни държави тази дейност е поверена на различни по своя организационен статут юридически лица. Изискването на регламента е, че за оператора са приложими изискванията **за търговски въздушен превоз,** така, както са посочени в регламента, което е различно от регистрация по българския Търговски закон или търговец по правото на съответната държава членка. Това, което цели регламента е да бъдат прилагани правилата за търговски въздушен превоз, за да се постигне необходимата сигурност и безопасност на тези полети. Държавният авиационен оператор ще извърши всички необходими действия, за да покрие изискванията за търговски въздушен превоз. Допълнителен аргумент е, че на Държавния авиационен оператор, също в съответствие с изискванията на правото на ЕС, се възлага икономическа дейност (каквото безспорно е услугата от общ икономически интерес). В подкрепа на горното следва да бъде посочено и следното:Съгласно Регламент 965/2012, член 2, 1г. „Търговска операция“ означава всяка експлоатация на въздухоплавателно средство срещу заплащане или *друго възнаграждение, която е достъпна за обществеността*, или,….“. Елементът от определението *„…друго възнаграждение, която е достъпна за обществеността ….“*обхваща и случаите на публично финансиране при услуга от общ икономически интерес. В тази връзка и по смисъла на горното, така възложената дейност на Държавния авиационен оператор е търговски въздушен транспорт (TBT) и няма пречка Регламент (EC) 965/2012 да се прилага в пълната му цялост, включително, издаването на „Сертификат за авиационен оператор“ (CAO), както и „Специфично одобрение за операции на вертолет за спешна медицинска помощ“ (SPA.HEMS). Операциите по изпълнение HEMS, са част от търговския въздушен превоз и няма пречка Регламент (ЕС) 2018/1139 и Регламент (ЕС) 965/2012 да се прилагат изцяло към предвидените операции. Фактът, че операторът няма търговска регистрация по националното законодателство на Република България не оказва влияние върху приложимостта на Регламент (ЕС) 965/2012. След проведени консултации с EASA e потвърдено, че Операциите на HEMS, дори когато се извършват от държавен оператор с въздухоплавателно средство, собственост на държавата, не са в списъка от дейности в Регламент (ЕС) 2018/1139, чл. 2, т. 3, б. а), с оглед на което **такива полети попадат в обхвата на Основния регламент.** В този случай се прилага пряко Регламент (ЕС) 965/2012. Държавният оператор се нуждае от сертификат за авиационен оператор и SPA.HEMS одобрение от ГД ГВА (такъв е примерът, посочен от EASA с полицията на Обединеното кралство преди Brexit).Съгласно Регламент 2018/1139 „оператор на въздухоплавателно средство“ означава всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или предлага да експлоатира едно или повече въздухоплавателни средства“.Съгласно член 5, т. 1  „Операторите експлоатират самолети или вертолети само за целите на операциите на търговския въздушен транспорт, посочени в приложения III и IV на Регламент 965/2012.  Операторите се съобразяват със съответните разпоредби от приложение V (**ЧАСТ SPA)** при експлоатация на :……е) вертолети, използвани за операции на търговския въздушен транспорт за оказване на спешна медицинска помощ (HEMS);Съгласно член 141 на Регламент 2018/1139 същият е задължителен в своята цялост и **се прилага пряко** във всички държави членки, като същото е посочено и за Регламент 965/2012 в член 10.Регламент ЕС 1008/2008Чл. 23. „**предприятие**“ означава всяко физическо или юридическо лице, независимо дали е със стопанска или с нестопанска цел, както и официален орган, независимо дали притежава юридическа правосубектност или не;Регламент (ЕС) 2018/1139Чл. 2 (13):„13. „оператор на въздухоплавателно средство“ означава всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или предлага да експлоатира едно или повече въздухоплавателни средства“. |
| **3.** | 14.02.2023 г. Георги Гвоздейков | **Част - 1 Становище по проекта за допълнение на Наредба 37 за Авиационните оператори**Във връзка с Мотиви към проект на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, изразявам следното становище по изложените мотиви, които обосноват това действие на държавата, с което продължава да се препятства стартиране на услугата по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ съгласно изискванията на Регламент ЕС 965/2012:1. **Относно задълженията и функциите на националния компетентен орган Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, бих искал да напомня че:**

 1. В Глава IV, точка 3 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, точно и ясно е дефинирано следното:„Държавите членки гарантират, че техните национални компетентни органи са независими при вземането на технически решения относно сертифициране, надзор и прилагане и изпълняват своите функции безпристрастно и прозрачно, както и че са организирани, с пълен щат и управлявани по съответния начин. Държавите членки също така осигуряват на националните компетентни органи необходимите ресурси и капацитет за ефективно и навременно изпълнение на задачите, възложени им съгласно настоящия регламент“.1. В случая националния компетентен орган е Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, която е второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията. В чл. 16б (1), т.1 от Закона за гражданското въздухоплаване са определени ясно задълженията и функциите на ГД ГВА, а именно:

„Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" изпълнява регулаторни и контролни функции на държавата за осигуряване на безопасността и сигурността на въздухоплаването, като изпълнява функциите на гражданска въздухоплавателна администрация в съответствие с международните договори в областта на гражданското въздухоплаване, по които Република България е страна;“1. Видно ГД ГВА, като национален компетентен в гражданското въздухоплаване, следва да прилага стриктно своите регулаторни и контролни функции, а чрез нормативните си документи и изчерпателни процедури да подпомогне министъра на транспорта и съобщенията, като последователно му разясни, че правилата в гражданското въздухоплаване са създадени, за да се поддържат необходимите стандарти за авиационна безопасност.

В смисъла на горното, ГД ГВА като независим компетнетен орган може да направи самостоятелна преценка за сертифициране що се отнася до „техническите спецификации“ на въздухоплавателните средства, но не е независим орган, който може да изменя правилата на правосубектността на авиационните оператори, доклкото същите задължително съгласно европейското законодателство трябва да са търговци, и регистрирани като такива по смисъла на националното ни законодателство. ГД ГВА е задължено да спазва международната правна рамка и Законa за гражданското въздухоплаване, Търговския също.1. **Относно създаването и прилането на нормативните актове в Р. България:**

 1. В чл. 15, ал. 1 от Закона за нормативните актове е казано ясно, че Нормативният акт трябва да съответства на Конституцията и на другите нормативни актове от по-висока степен. В случай, че нормативен акт противоречи на Регламент на Европейския съюз се прилага регламента, както е разписано в ал. 2 на ЗНА. В ал. 3 от същия закон се дефинира, ако наредба противоречи на нормативен акт от по-висока степен, се прилага по-високия по степен акт.

В конкретния случай с Проекта за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, на пръв поглед се допускат следните противоречия:*Чл. 64 от Закона за гражданското въздухоплаване - Авиационен оператор е лице, регистрирано по Търговския закон или регистрирано като търговец по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, със свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална годност и организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството дейности.***Част - 2 Становище по проекта за допълнение на Наредба 37 за Авиационните оператори***Приложение III и Приложение V, Подчаст Й на Регламент ЕС 965/2012 - операции на търговския въздушен транспорт (ТВТ) с Вертолети могат да се извършват за целите на HEMS само, ако операторът е получил одобрение от компетентния орган. За да получи такова одобрение от компетентния орган, операторът трябва да:**1) участва в търговския въздушен транспорт (ТВТ) и да притежава свидетелство за авиационен оператор (СAO) за ТВТ съгласно приложение III (част ORO);**2) докаже пред компетентния орган съответствие с изискванията на настоящата подчаст;*1. В Член 2, т.1 на Регламент ЕС 965/2012 точно и ясно е дефинирано определението Търговски въздушен транспорт (ТВТ):

*„Операция на търговския въздушен транспорт (ТВТ)“ означава полет на въздухоплавателното средство за превоз на пътници, товари или поща срещу заплащане или друго възнаграждение.*Въз основа на горното може да се направи обосновано заключение, че поднормативния акт има правна нищожност, доклокото изцяло противоречи на Регламента на ЕС и законодателството на България., т.е. предложеният акт няма юридическа сила и може да бъде оспорван. **III. Относно Мотиви за изготвяне на проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори:**1. Редно е да се отбележи, че заложените изисквания в Регламент ЕС 965/2012 не са ОГРАНИЧЕНИЯ, както твърдите в мотивите си, а са КРИТЕРИИ, които следва да бъдат изпълнени от всеки кандидат за получаване на сертификат за авиационен оператор (САО). Европейската комисия съвсем релевантно е заложила този критерий за авиационните оператори, защото по презумция извършват търговска дейност срещу заплащане или друго възнаграждение: *(„Операция на търговския въздушен транспорт (ТВТ)“ означава полет на въздухоплавателното средство за превоз на пътници, товари или поща срещу заплащане или друго възнаграждение)*
2. В Приложение III, Подчаст САО, Сертифициране на авиационен оператор, ORO.AOC.100 Кандидатстване за авиационен оператор:

„б) Операторът предоставя на компетентния орган следната информация:1. Официално наименование и  **ТЪРГОВСКО НАИМЕНОВАНИЕ**, адрес и адрес за кореспонденция със заявителя“

Търговско наименование е: Официалното наименование на фирмата, извършваща търговска дейност съгласно законодателството на държавата членка.1. Българското законодателство урежда следните правно-организационни форми за извършване на търговска и икономическа дейност:

*Събирателно дружество (СД)**Командитно дружество (КД)**Дружество с ограничена отговорност (ООД)**Акционерно дружество (АД)**Командитно дружество с акции (КДА)**Дружество по ЗЗД (ДЗЗД)**Кооперация**Едноличен търговец (ЕТ)*4. Недоумение буди какво точно се цели с цитирам: *С предвидената промяна се дава възможност на всеки субект, който извършва икономическа дейност, независимо от неговата правно-организационна форма, да може да кандидатства за издаване на свидетелство за авиационен оператор.*Видно от българското законодателство и Регламент ЕС 965/2012 е дадена прекрасна възможност на всеки субект който извършва търговска и икономическа дейност, независимо от правно-организационна форма (посочена по-горе в т. 3), да кандидатства за издаване на свидетелство за авиационен оператор.**Част - 3 Становище по проекта за допълнение на Наредба 37 за Авиационните оператори**5.**Пародоксалното** в така предложените мотиви за изготвяне на проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, е че както давате възможност на **ВСЕКИ** субект, изведнъж се появява само **ЕДИН** субект - юридическото лице по смисъла на чл. 64б от ЗГВ, което понастоящем **НЕ Е** въздушен превозвач (не отговаря на изискванията на чл. 64а ал.1 и ал.3) – държавен авиационен оператор, второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията, както и не отговаря на изискванията на чл. 64 от Закона за гражданското въздухоплаване и Приложение III (Част  ORO), Приложение IV (Част CAT), Приложение V (Част SPA) и Подчаст Й на Регламент ЕС 965/2012.6. Твърдението, че посредством изменията в наредбата се отстраняват ограниченията за всички субекти е категорично невярно предвид изчерпателното посочване на един единствен субект с наименование Държавен авиационен оператор (разпоредба … от проекта на Наредбата), което автоматично елиминира възможността други субекти да се възползват от правото на нормата, което е явно дискриминационно правило, ограничаващо умишлено свободната конкуренция и достъп до еднакви възможности. Всичко това е в пряко нарушение на принципите на Общността и на равнопоставеността на икономическите субекти.Всичко изброено по-горе навежда на мисълта, че с неиздържани юридически похвати, държаваната администрация се опитва да прекрои националното законодателството, така щото да облече правните норми в подходящ и съответстващ вид за ДАО, независимо, че нарушават евпроейското и българскто законодателство.Този похват неминуемо буди тревога не само заради насилствения начин, по които се прекрояват правните норми, за да се даде преференциална възможност на един единствен субект, а и поради факта, че всички тези действия водят и до съществени нарушения на общите принципи на уредбата в авиационния транспорт за прости и пропорционални, равноспоставени и недискриминационни правила за участие на всички търговски субекти в нарушение на европейската законодателна рамка, което води до изкривяване на свободните стопански отношения и до компроментиране на принципите за надзор и контрол.Предвид всичко изложено по-горе се надявам ГД ГВА, като инициатор на това поднормативно изменение да преосмисли подхода си, за да не нарушава стандартите на безопасност в гражданското въздухоплаване и да не подлага за приемане Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори. | **Не се приема.** **Не се приема.** | Законът за гражданското въздухоплаване, както и актовете на правото на Европейския съюз, не поставят изискване посочената дейност да се извършва само от лица, които са регистрирани по Търговския закон. Съгласно чл. 64а, ал. 3 от Закона за гражданското въздухоплаване, българските въздушни превозвачи са търговци, регистрирани по Търговския закон **или лица, създадени с акт на Министерския съвет,** които притежават свидетелство за авиационен оператор и лиценз за въздушен превозвач. Съгласно Регламент (ЕС) № 965 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, на авиационния оператор следва да бъде издадено свидетелство за авиационен оператор и SPA.HEMS одобрение. Дейността по извършването на полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, се възлага на Държавния авиационен оператор, като услуга от общ икономически интерес. Основанието за възлагане на дейността, правилата за нейното извършване (като икономическа дейност), са посочени в Решение на Комисията от 20 декември 2011 година относно прилагането на чл. 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общи икономически интерес (ОВ, L 7 от 11 януари 2012 г.) (Решението). Според Решението, тази дейност е икономическа, независимо дали се възлага на търговец или на бюджетна организация. Право на всяка държава членка е да прецени правното устройство на субекта, на когото ще възложи тази дейност, като спази правилата на Решението и не нарушава конкуренцията. Възлагането на дейността за спешна медицинска помощ, на юридическо лице, което е част от държавата, а не на търговско дружества, е допълнителна гаранция за това, че няма да е налице неправомерна държавна помощ. С възлагането на дейността на Държавния авиационен оператор, българската държава създава изключително надеждни и сериозни гаранции, за нейното изпълнение. С Постановление на Министерския съвет могат да бъдат създавани държавни институции, които имат функции във връзка с осъществяването на изпълнителната власт (аргумент от чл. 19, ал. 4, т. 4 от Закона за администрацията). Също така чл. 35 от Закона за администрацията предвижда, че Министерският съвет с постановление създава, преобразува и закрива административни структури, които не са предвидени от Конституцията. С акта за тяхното създаване, Министерският съвет определя и функциите на тези структури. Законът е предоставил правото на Министерския съвет не само да възлага функции на административни структури, но и да създава нови такива. След като с акт на Министерския съвет могат да бъдат създавани нови държавни структури, с още по-голямо основание на съществуващи такива могат да бъдат възлагани допълнителни функции. От друга страна, и към настоящия момент, Държавният авиационен оператор законово в дейността си не е ограничен само до изпълнението на полетите със специално предназначение. Съгласно чл. 64б, ал. 4 от Закона за гражданското въздухоплаване, при изпълнение на полетите със специално предназначение и в случаите, когато Държавният авиационен оператор извършва полети за нуждите на министерства и ведомства, заплащането се извършва от бюджета на съответните администрации, министерства или ведомства. Това безспорно означава, че освен полетите със специално предназначение, Държавният авиационен оператор има правото да извършва полети за нуждите на министерства и ведомства, каквито по своя характер са и полетите за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, **организирана от държавата.** Извършването на полетите за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, организирана от държавата, от Държавния авиационен оператор, е в пълно съответствие с приложимите регламенти. Цитираният в становището регламент, както и цялото приложимо право на Европейския съюз в тази област, не поставят никъде изискването дейността да се извършва от търговец (лице, регистрирано по Търговския закон). Практически пример в тази насока е и обстоятелството, че в отделни държави тази дейност е поверена на различни по своя организационен статут юридически лица. Изискването на регламента е, че за оператора са приложими изискванията **за търговски въздушен превоз,** така, както са посочени в регламента, което е различно от регистрация по българския Търговски закон или търговец по правото на съответната държава членка. Това, което цели регламента е да бъдат прилагани правилата за търговски въздушен превоз, за да се постигне необходимата сигурност и безопасност на тези полети. Държавният авиационен оператор ще извърши всички необходими действия, за да покрие изискванията за търговски въздушен превоз. Допълнителен аргумент е, че на Държавния авиационен оператор, също в съответствие с изискванията на правото на ЕС, се възлага икономическа дейност (каквото безспорно е услугата от общ икономически интерес). В подкрепа на горното следва да бъде посочено и следното:Съгласно Регламент 965/2012, член 2, 1г. „Търговска операция“ означава всяка експлоатация на въздухоплавателно средство срещу заплащане или *друго възнаграждение, която е достъпна за обществеността*, или,….“. Елементът от определението *„…друго възнаграждение, която е достъпна за обществеността ….“*обхваща и случаите на публично финансиране при услуга от общ икономически интерес. В тази връзка и по смисъла на горното, така възложената дейност на Държавния авиационен оператор е търговски въздушен транспорт (TBT) и няма пречка Регламент (EC) 965/2012 да се прилага в пълната му цялост, включително, издаването на „Сертификат за авиационен оператор“ (CAO), както и „Специфично одобрение за операции на вертолет за спешна медицинска помощ“ (SPA.HEMS). Операциите по изпълнение HEMS, са част от търговския въздушен превоз и няма пречка Регламент (ЕС) 2018/1139 и Регламент (ЕС) 965/2012 да се прилагат изцяло към предвидените операции. Фактът, че операторът няма търговска регистрация по националното законодателство на Република България не оказва влияние върху приложимостта на Регламент (ЕС) 965/2012. След проведени консултации с EASA e потвърдено, че Операциите на HEMS, дори когато се извършват от държавен оператор с въздухоплавателно средство, собственост на държавата, не са в списъка от дейности в Регламент (ЕС) 2018/1139, чл. 2, т. 3, б. а), с оглед на което **такива полети попадат в обхвата на Основния регламент.** В този случай се прилага пряко Регламент (ЕС) 965/2012. Държавният оператор се нуждае от сертификат за авиационен оператор и SPA.HEMS одобрение от ГД ГВА (такъв е примерът, посочен от EASA с полицията на Обединеното кралство преди Brexit).Съгласно Регламент 2018/1139 „оператор на въздухоплавателно средство“ означава всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или предлага да експлоатира едно или повече въздухоплавателни средства“.Съгласно член 5, т. 1  „Операторите експлоатират самолети или вертолети само за целите на операциите на търговския въздушен транспорт, посочени в приложения III и IV на Регламент 965/2012.  Операторите се съобразяват със съответните разпоредби от приложение V (**ЧАСТ SPA)** при експлоатация на :……е) вертолети, използвани за операции на търговския въздушен транспорт за оказване на спешна медицинска помощ (HEMS);Съгласно член 141 на Регламент 2018/1139 същият е задължителен в своята цялост и **се прилага пряко** във всички държави членки, като същото е посочено и за Регламент 965/2012 в член 10.Регламент ЕС 1008/2008Чл. 23. „**предприятие**“ означава всяко физическо или юридическо лице, независимо дали е със стопанска или с нестопанска цел, както и официален орган, независимо дали притежава юридическа правосубектност или не;Регламент (ЕС) 2018/1139Чл. 2 (13):„13. „оператор на въздухоплавателно средство“ означава всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или предлага да експлоатира едно или повече въздухоплавателни средства“. |
| **4.** | 17.02.2023 г.„България Хели Мед Сървисиз“ ЕАД | Във връзка с посочения проект на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, както и приложените към него мотиви, в качеството си на изпълнителен директор на „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД - търговско дружество, със 100% държавно участие, специално учредено, с Разпореждане на Министерския съвет, с предмет на дейност: *„Полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, организирана от държавата с цел бързо транспортиране чрез превозване на медицински персонал или медицински доставки (оборудване, кръв, органи, лекарства) или болни или ранени лица и други пряко свързани лица, при условията и по реда 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 от авиационен оператор със свидетелство за авиационен оператор и SPA.HEMS одобрение, издадено от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“,* бих искал да изразя следното становище:I. Относно задълженията и функциите на националния компетентен орган Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, (ГД „ГВА") бих искал да обърна внимание на следните нормативно установени правомощия и задължения на последната:1. В Глава IV, точка 3 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, точно и ясно е дефинирано следното:

*„Държавите членки гарантират, че техните национални компетентни органи са независими при вземането на технически решения относно сертифициране, надзор и прилагане и изпълняват своите функции безпристрастно и прозрачно, както и че са организирани, с пълен щат и управлявани по съответния начин. Държавите членки също така осигуряват на националните компетентни органи необходимите ресурси и капацитет за ефективно и навременно изпълнение на задачите, възложени им съгласно настоящия регламент“.*1. В случая, националния компетентен орган е ГД „ГВА“, която е второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията. В чл. 16 б (1), т.1 от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) са определени ясно задълженията и функциите на ГД „ГВА“, а именно:

*„Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" изпълнява регулаторни и контролни функции на държавата за осигуряване на безопасността и сигурността на въздухоплаването, като изпълнява функциите на гражданска въздухоплавателна администрация в съответствие с международните договори в областта на гражданското въздухоплаване, по които Република България е страна;“*1. Видно, ГД „ГВА“, като национален компетентен орган, в гражданското въздухоплаване следва да прилага стриктно своите регулаторни и контролни функции, а чрез нормативните си документи и изчерпателни процедури, да подпомогне министъра на транспорта и съобщенията, като последователно му разясни, че правилата в гражданското въздухоплаване са създадени, за да се поддържат необходимите стандарти за авиационна безопасност.

В смисъла на горното, ГД „ГВА“, като независим компетентен орган може да направи самостоятелна преценка за сертифициране що се отнася до „техническите спецификации“ на въздухоплавателните средства, но не е орган, който може да изменя правилата относно правосубектността на авиационните оператори, доколкото същите задължително, съгласно европейското законодателство, трябва да са търговци и регистрирани като такива по смисъла на националното ни законодателство. ГД „ГВА“ е задължено да спазва международната правна рамка, ЗГВ, също и Търговския закон.II. Относно създаването и прилагането на нормативните актове в Р. България**:**1. В чл. 15, ал. 1 от Закона за нормативните актове е казано ясно, че Нормативният акт трябва да съответства на Конституцията и на другите нормативни актове от по-висока степен. В случай, че нормативен акт противоречи на Регламент на Европейския съюз се прилага регламента, както е разписано в ал. 2 на същия член от ЗНА. Ако наредба противоречи на нормативен акт от по-висока степен, се прилага по-високия по степен акт (ал.3 на чл. 15 от ЗНА).

В конкретния случай, с проекта за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, се допускат следните противоречия* Чл. 64 от ЗГВ *- „Авиационен оператор е лице, регистрирано по Търговския закон или регистрирано като търговец по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, със свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална годност и организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството дейности.“;*
* Приложение III и Приложение V, Подчаст Й на Регламент ЕС 965/2012 - операции на търговския въздушен транспорт (ТВТ) с Вертолети могат да се извършват за целите на HEMS само, ако операторът е получил одобрение от компетентния орган. За да получи такова одобрение от компетентния орган, операторът трябва да*:*

*„1) участва в търговския въздушен транспорт (ТВТ) и да притежава свидетелство за авиационен оператор (Cao) за ТВТ съгласно приложение III (част ORO) “;**2) докаже пред компетентния орган съответствие с изискванията на настоящата подчаст;“*.1. В Член 2, т.1 на Регламент ЕС 965/2012 точно и ясно е дефинирано определението Търговски въздушен транспорт (ТВТ):

*„Операция на търговския въздушен транспорт (ТВТ)“ означава полет на въздухоплавателното средство за превоз на пътници, товари или поща срещу заплащане или друго възнаграждение.*Въз основа на горното може да се направи обосновано заключение, че с подзаконов нормативен акт не могат да се уреждат обществени отношения, неуредени в нормативен такъв, както и в случай на приемане на такъв подзаконов нормативен акт, същият *(във връзка с чл. 15, ал.3 от ЗНА),* като противоречащ на нормативен акт от по-висока степен, би бил нищожен и неприложим *(доколкото в конкретния случай предложеният проект изцяло противоречи на Регламента на ЕС и ЗГВ)*, т.е. предложеният акт няма юридическа сила и не би могъл да бъде валидно прилаган.III. Относно приложените към публикувания проект на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, мотиви:1. Редно е да се отбележи, че заложените изисквания в Регламент ЕС 965/2012 не са ОГРАНИЧЕНИЯ, както се твърди в мотивите, а са КРИТЕРИИ, които следва да бъдат изпълнени от всеки кандидат за получаване на сертификат за авиационен оператор (САО). Европейската комисия съвсем ясно и недвусмислено е заложила този критерий за авиационните оператори, защото по презумпция те следва да извършват търговска дейност срещу заплащане или друго възнаграждение: *(„Операция на търговския въздушен транспорт (ТВТ)“ означава полет на въздухоплавателното средство за превоз на пътници, товари или поща срещу заплащане или друго възнаграждение).*
2. Бих искал да обърна внимание на Приложение III, Подчаст САО, Сертифициране на авиационен оператор, ORO.AOC.100 Кандидатстване за авиационен оператор, от същия регламент:

*„б) Операторът предоставя на компетентния орган следната информация:*1. *Официално наименование и* ***търговско наименование****, адрес и адрес за* *кореспонденция със заявителя“.*

Търговско наименование е: Официалното наименование на субекта, извършващ търговска дейност съгласно законодателството на държавата членка. Т.е. Регламентът изисква, лицето, което може да получи сертификат за авиационен оператор, да е **търговско дружество.**1. Също, националното ни законодателство (чл. 64, ал.1 от ЗГВ), в съответствие с Регламент ЕС 965/2012, предвижда, авиационен оператор да е *„лице, регистрирано по Търговския закон...“.*
2. Недоумение буди какво точно се цели с приемането на предложения проект на Наредба, като видно от мотивите съм него: „*С предвидената промяна се дава възможност на всеки субект, който извършва икономическа дейност, независимо от неговата правно- организационна форма, да може да кандидатства за издаване на свидетелство за авиационен оператор.:*

**Видно от действащото българско законодателство и Регламент ЕС 965/2012, е дадена възможност на всеки субект, който извършва търговска и икономическа дейност, независимо от правно-организационна форма** *(по националното законодателство - всички търговци посочени в част Втора от Търговския закон),* **да кандидатства за издаване на свидетелство за авиационен оператор.**1. Парадоксалното е, че видно от мотивите към проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, *се „предоставя възможност“* на **ВСЕКИ** субект, който извършва икономическа дейност, независимо от неговата правно-организационна форма, да може да кандидатства за издаване на свидетелство за авиационен оператор.

Същевременно в така предложения проект на Наредба изведнъж се посочва само **ЕДИН** субект - юридическото лице - Държавния авиационен оператор (ДАО), който видно от чл. 64б от ЗГВ, понастоящем **НЕ Е** въздушен превозвач (и не отговаря на изискванията на чл. 64а ал.1 и ал.3 от ЗГВ), а е държавен авиационен оператор, второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията, който не отговаря на изискванията на чл. 64 от Закона за гражданското въздухоплаване и най-вече на Приложение III (Част ORO), Приложение IV (Част CAT), Приложение V (Част SPA) и Подчаст Й на Регламент ЕС 965/2012.6. Предстоящото измемение и допълнение в частта Helicopter Emergency Medical Service на Регламент ЕС 965/2012, Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) предлага да измени досега съществуващото определение „Полети за HEMS” за да се включат планинските спасителни операции и други спасителни операции, които не се считат за операции по търсене и спасяване (SAR). Точно поради тази причина системите HEMS в Европа и Света се разглеждат освен всичко останало и като **бизнес модел**, защото извършват и тези услуги по планинско и друго спасяване. Причините за това са, че има необходимост от огромен финансов приход, нужен за издръжката, надграждането и инвестирането в системата. Чрез търговското законодателство в Европейския съюз се дава възможността за гъвкавост и набиране на финансови средства именно за хуманитерните системи, които предоставят услуги към обществото. Крайно време е да се помисли за финансирането и генерирането на приходи от системата HEMS в България по моделите на други европейски държави, като точно затова Европейската комисия е отредила дейността по HEMS към търговския въздушен транспорт.Освен, че мотивите, към проекта на Наредба явно противоречат на предложеното изменение, те са подвеждвеждащи и това автоматично елиминира възможността други субекти да се възползват от предвиденото изменение, което е явно дискриминационно правило, ограничаващо умишлено свободната конкуренция и достъпа до пазар, явно достъпен за по-широк кръг лица, видно от Регламент ЕС 965/2012 и ЗГВ. Смятам, че всичко това е в пряко нарушение на принципите на Общността и на равнопоставеността на икономическите субекти.Всичко изброено по-горе навежда на мисълта, че с неиздържани юридически похвати, определени лица от държаваната администрация се опитват да „прекроят“ подзаконов нормативен акт, така щото да облече правните норми в „подходящ и съответстващ“ вид за ДАО - юридическо лице, част от държавната администрация и неотговарящо на европейските и национални нормативни изисквания за притежаване на съответния лиценз.Този похват неминуемо буди тревога не само заради начина, по който се прекрояват правните норми, за да се даде преференциална възможност на един единствен субект, а и поради факта, че всички тези действия водят и до съществени нарушения на общите принципи на уредбата в авиационния транспорт за прости и пропорционални, равноспоставени и недискриминационни правила за участие на всички търговски субекти. Подобно предложение, извършено в нарушение на европейската законодателна рамка, води до изкривяване на свободните стопански отношения и до компроментиране на принципите за надзор и контрол, които се нарушават, с предоставянето на подобни права на подчинена на държавната администрация структура - ДАО (различна от търговско дружество). Подобно действие е не само несъвместимо с приложимите европейски регламенти и национални нормативни актове, но е и парадоксално.В тази връзка бих искал да обърна внимание и на публикувания месец декември 2022 г.,в портала за обществени консултации Проект на Постановление на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО, с който се предвижда възлагане на Държавния авиационен оператор да извършва услуга от общ икономически интерес - полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, както и проект на Разпореждане на МС за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД: В портала за обществени консултации има множество становища от заинтересовани лица и организации и всички, противопоставящи се на посочените проекти, именно с мотивите, че ДАО, не може да получи сертификат за авиационен оператор, а и няма право да извършва подобна дейност, съгласно действащото законодателство (ЗГВ) и РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 965/2012 НА КОМИСИЯТА от 5 октомври 2012 г.Предложения за обществени консултации проект на Наредба, цели именно това - да предостави точно на това лице (ДАО), възможност, извън предвидените законови такива, да получи сертификат за авиационен оператор. Само, че това не санира явното противоречие на проекта с разпоредбите на ЗГВ и посочения Регламент.Предвид всичко изложено по-горе се надявам ГД „ГВА“, като инициатор на това изменение на подзаконов нормативен акт, да преосмисли подхода си, за да не нарушава стандартите на безопасност в гражданското въздухоплаване и да не предлага приемането на въпросните допълнения на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори. Смятам, че подобни действия на определени структури от държавната администрация препятстват стартиране на услугата по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, съгласно изискванията на Регламент ЕС 965/2012.Настоящото единствено има за цел да посочи явното противоречие на проекта на Наредба, с европейското и националното законодателство, като приемането на подобен подзаконов нормативен акт, както и на този за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО, би представлявало погазване на установените от Европейската комисия правила и критерии, към авиационните оператори.  | **Не се приема.**  | Законът за гражданското въздухоплаване, както и актовете на правото на Европейския съюз, не поставят изискване посочената дейност да се извършва само от лица, които са регистрирани по Търговския закон. Съгласно чл. 64а, ал. 3 от Закона за гражданското въздухоплаване, българските въздушни превозвачи са търговци, регистрирани по Търговския закон **или лица, създадени с акт на Министерския съвет,** които притежават свидетелство за авиационен оператор и лиценз за въздушен превозвач. Съгласно Регламент (ЕС) № 965 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, на авиационния оператор следва да бъде издадено свидетелство за авиационен оператор и SPA.HEMS одобрение. Дейността по извършването на полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, се възлага на Държавния авиационен оператор, като услуга от общ икономически интерес. Основанието за възлагане на дейността, правилата за нейното извършване (като икономическа дейност), са посочени в Решение на Комисията от 20 декември 2011 година относно прилагането на чл. 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общи икономически интерес (ОВ, L 7 от 11 януари 2012 г.) (Решението). Според Решението, тази дейност е икономическа, независимо дали се възлага на търговец или на бюджетна организация. Право на всяка държава членка е да прецени правното устройство на субекта, на когото ще възложи тази дейност, като спази правилата на Решението и не нарушава конкуренцията. Възлагането на дейността за спешна медицинска помощ, на юридическо лице, което е част от държавата, а не на търговско дружества, е допълнителна гаранция за това, че няма да е налице неправомерна държавна помощ. С възлагането на дейността на Държавния авиационен оператор, българската държава създава изключително надеждни и сериозни гаранции, за нейното изпълнение. С Постановление на Министерския съвет могат да бъдат създавани държавни институции, които имат функции във връзка с осъществяването на изпълнителната власт (аргумент от чл. 19, ал. 4, т. 4 от Закона за администрацията). Също така чл. 35 от Закона за администрацията предвижда, че Министерският съвет с постановление създава, преобразува и закрива административни структури, които не са предвидени от Конституцията. С акта за тяхното създаване, Министерският съвет определя и функциите на тези структури. Законът е предоставил правото на Министерския съвет не само да възлага функции на административни структури, но и да създава нови такива. След като с акт на Министерския съвет могат да бъдат създавани нови държавни структури, с още по-голямо основание на съществуващи такива могат да бъдат възлагани допълнителни функции. От друга страна, и към настоящия момент, Държавният авиационен оператор законово в дейността си не е ограничен само до изпълнението на полетите със специално предназначение. Съгласно чл. 64б, ал. 4 от Закона за гражданското въздухоплаване, при изпълнение на полетите със специално предназначение и в случаите, когато Държавният авиационен оператор извършва полети за нуждите на министерства и ведомства, заплащането се извършва от бюджета на съответните администрации, министерства или ведомства. Това безспорно означава, че освен полетите със специално предназначение, Държавният авиационен оператор има правото да извършва полети за нуждите на министерства и ведомства, каквито по своя характер са и полетите за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, **организирана от държавата.** Извършването на полетите за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, организирана от държавата, от Държавния авиационен оператор, е в пълно съответствие с приложимите регламенти. Цитираният в становището регламент, както и цялото приложимо право на Европейския съюз в тази област, не поставят никъде изискването дейността да се извършва от търговец (лице, регистрирано по Търговския закон). Практически пример в тази насока е и обстоятелството, че в отделни държави тази дейност е поверена на различни по своя организационен статут юридически лица. Изискването на регламента е, че за оператора са приложими изискванията **за търговски въздушен превоз,** така, както са посочени в регламента, което е различно от регистрация по българския Търговски закон или търговец по правото на съответната държава членка. Това, което цели регламента е да бъдат прилагани правилата за търговски въздушен превоз, за да се постигне необходимата сигурност и безопасност на тези полети. Държавният авиационен оператор ще извърши всички необходими действия, за да покрие изискванията за търговски въздушен превоз. Допълнителен аргумент е, че на Държавния авиационен оператор, също в съответствие с изискванията на правото на ЕС, се възлага икономическа дейност (каквото безспорно е услугата от общ икономически интерес). В подкрепа на горното следва да бъде посочено и следното:Съгласно Регламент 965/2012, член 2, 1г. „Търговска операция“ означава всяка експлоатация на въздухоплавателно средство срещу заплащане или *друго възнаграждение, която е достъпна за обществеността*, или,….“. Елементът от определението *„…друго възнаграждение, която е достъпна за обществеността ….“*обхваща и случаите на публично финансиране при услуга от общ икономически интерес. В тази връзка и по смисъла на горното, така възложената дейност на Държавния авиационен оператор е търговски въздушен транспорт (TBT) и няма пречка Регламент (EC) 965/2012 да се прилага в пълната му цялост, включително, издаването на „Сертификат за авиационен оператор“ (CAO), както и „Специфично одобрение за операции на вертолет за спешна медицинска помощ“ (SPA.HEMS). Операциите по изпълнение HEMS, са част от търговския въздушен превоз и няма пречка Регламент (ЕС) 2018/1139 и Регламент (ЕС) 965/2012 да се прилагат изцяло към предвидените операции. Фактът, че операторът няма търговска регистрация по националното законодателство на Република България не оказва влияние върху приложимостта на Регламент (ЕС) 965/2012. След проведени консултации с EASA e потвърдено, че Операциите на HEMS, дори когато се извършват от държавен оператор с въздухоплавателно средство, собственост на държавата, не са в списъка от дейности в Регламент (ЕС) 2018/1139, чл. 2, т. 3, б. а), с оглед на което **такива полети попадат в обхвата на Основния регламент.** В този случай се прилага пряко Регламент (ЕС) 965/2012. Държавният оператор се нуждае от сертификат за авиационен оператор и SPA.HEMS одобрение от ГД ГВА (такъв е примерът, посочен от EASA с полицията на Обединеното кралство преди Brexit).Съгласно Регламент 2018/1139 „оператор на въздухоплавателно средство“ означава всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или предлага да експлоатира едно или повече въздухоплавателни средства“.Съгласно член 5, т. 1  „Операторите експлоатират самолети или вертолети само за целите на операциите на търговския въздушен транспорт, посочени в приложения III и IV на Регламент 965/2012.  Операторите се съобразяват със съответните разпоредби от приложение V (**ЧАСТ SPA)** при експлоатация на :……е) вертолети, използвани за операции на търговския въздушен транспорт за оказване на спешна медицинска помощ (HEMS);Съгласно член 141 на Регламент 2018/1139 същият е задължителен в своята цялост и **се прилага пряко** във всички държави членки, като същото е посочено и за Регламент 965/2012 в член 10.Регламент ЕС 1008/2008Чл. 23. „**предприятие**“ означава всяко физическо или юридическо лице, независимо дали е със стопанска или с нестопанска цел, както и официален орган, независимо дали притежава юридическа правосубектност или не;Регламент (ЕС) 2018/1139Чл. 2 (13):„13. „оператор на въздухоплавателно средство“ означава всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или предлага да експлоатира едно или повече въздухоплавателни средства“. |
| **5.**  | 20.02.2023 г. Petar Nikolov | **Становище по проекта на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за АО**Европейската Агенция за Авиационна Безопасност (EASA) в подраздела на своя интернет портал за въпроси и отговори публикува дефиницията за „Търговска операция“ и „Търговски въздушен транспорт“FAQs Definitions Air Operations Regulations:Reference: Regulation (EC) No 216/2008, Regulation (EU) No 965/2012The term 'commercial operation' is now defined in Article 2 of Regulation (EU) No 965/2012 as follows (previously in Reg. (EC) No 216/2008):“'Commercial operation' means any operation of an aircraft, in return for remuneration or other valuable consideration, which is available to the public or, when not made available to the public, which is performed under a contract between an operator and a customer, where the latter has no control over the operator.”The term 'commercial air transport (CAT) operation' is defined in Article 3 of Regulation (EU) 2018/1139 as follows:“'Commercial air transport' means an aircraft operation to transport passengers, cargo or mail for remuneration or other valuable consideration.”The two definitions make it clear that 'commercial operations' include 'CAT operations'. Specialised operations (SPO) are another type of commercial operations. They are also defined in Article 2 of Reg. (EU) No 965/2012.Терминът „**търговска операция**“ сега е дефиниран в член 2 от Регламент (ЕС) № 965/2012:„„**Търговска операция**“ означава всяка операция на въздухоплавателно средство, срещу възнаграждение или друго ценно възнаграждение, която е достъпна за обществеността или, когато не е достъпна за обществеността, която се извършва по договор между оператор и клиент, където последният няма контрол над оператора.“Терминът „**операция на търговски въздушен транспорт** (CAT)“ е определен в член 3 от Регламент (ЕС) 2018/1139, както следва:„„**Търговски въздушен транспорт**“ означава операция на въздухоплавателно средство за превоз на пътници, товари или поща срещу възнаграждение или друго ценно възнаграждение.“Двете определения изясняват, че „търговските операции“ включват „CAT операции“. Специализираните операции (SPO) са друг вид търговски операции. Те са определени и в член 2 от Рег. (ЕС) № 965/2012.С предлаганата промяна в Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори видно съществува противоречие от една страна с Регламент ЕС 965/2012 и от друга страна със ЗГВ (чл. 64).1. Търговските операции или търговската дейност е предмет на юридическите лица попадащи в обхвата на частното право, към които се отнасят и търговските дружества.
2. Правно-организационни форми, които могат да извършват търговска и икономическа дейност са определени в част Втора на търговския закон.
3. ГД ГВА прави опит да даде възможност **не на всеки субект,** а само на един, който съгласно действащото законодателство не отговаря на изискванията на чл. 17 от Наредба 37.

**Считам, че така предложения проект на Наредба за допълнение на Наредба № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, дискриминационен, нарушава конкуренцията в общността, като дава възможност и привилегии основно на един субект.*****С така изразеното становище предлагам проекта да не се подлага на приемане.*** | **Не се приема**. | Законът за гражданското въздухоплаване, както и актовете на правото на Европейския съюз, не поставят изискване посочената дейност да се извършва само от лица, които са регистрирани по Търговския закон. Съгласно чл. 64а, ал. 3 от Закона за гражданското въздухоплаване, българските въздушни превозвачи са търговци, регистрирани по Търговския закон **или лица, създадени с акт на Министерския съвет,** които притежават свидетелство за авиационен оператор и лиценз за въздушен превозвач. Съгласно Регламент (ЕС) № 965 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, на авиационния оператор следва да бъде издадено свидетелство за авиационен оператор и SPA.HEMS одобрение. Дейността по извършването на полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, се възлага на Държавния авиационен оператор, като услуга от общ икономически интерес. Основанието за възлагане на дейността, правилата за нейното извършване (като икономическа дейност), са посочени в Решение на Комисията от 20 декември 2011 година относно прилагането на чл. 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общи икономически интерес (ОВ, L 7 от 11 януари 2012 г.) (Решението). Според Решението, тази дейност е икономическа, независимо дали се възлага на търговец или на бюджетна организация. Право на всяка държава членка е да прецени правното устройство на субекта, на когото ще възложи тази дейност, като спази правилата на Решението и не нарушава конкуренцията. Възлагането на дейността за спешна медицинска помощ, на юридическо лице, което е част от държавата, а не на търговско дружества, е допълнителна гаранция за това, че няма да е налице неправомерна държавна помощ. С възлагането на дейността на Държавния авиационен оператор, българската държава създава изключително надеждни и сериозни гаранции, за нейното изпълнение. С Постановление на Министерския съвет могат да бъдат създавани държавни институции, които имат функции във връзка с осъществяването на изпълнителната власт (аргумент от чл. 19, ал. 4, т. 4 от Закона за администрацията). Също така чл. 35 от Закона за администрацията предвижда, че Министерският съвет с постановление създава, преобразува и закрива административни структури, които не са предвидени от Конституцията. С акта за тяхното създаване, Министерският съвет определя и функциите на тези структури. Законът е предоставил правото на Министерския съвет не само да възлага функции на административни структури, но и да създава нови такива. След като с акт на Министерския съвет могат да бъдат създавани нови държавни структури, с още по-голямо основание на съществуващи такива могат да бъдат възлагани допълнителни функции. От друга страна, и към настоящия момент, Държавният авиационен оператор законово в дейността си не е ограничен само до изпълнението на полетите със специално предназначение. Съгласно чл. 64б, ал. 4 от Закона за гражданското въздухоплаване, при изпълнение на полетите със специално предназначение и в случаите, когато Държавният авиационен оператор извършва полети за нуждите на министерства и ведомства, заплащането се извършва от бюджета на съответните администрации, министерства или ведомства. Това безспорно означава, че освен полетите със специално предназначение, Държавният авиационен оператор има правото да извършва полети за нуждите на министерства и ведомства, каквито по своя характер са и полетите за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, **организирана от държавата.** Извършването на полетите за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, организирана от държавата, от Държавния авиационен оператор, е в пълно съответствие с приложимите регламенти. Цитираният в становището регламент, както и цялото приложимо право на Европейския съюз в тази област, не поставят никъде изискването дейността да се извършва от търговец (лице, регистрирано по Търговския закон). Практически пример в тази насока е и обстоятелството, че в отделни държави тази дейност е поверена на различни по своя организационен статут юридически лица. Изискването на регламента е, че за оператора са приложими изискванията **за търговски въздушен превоз,** така, както са посочени в регламента, което е различно от регистрация по българския Търговски закон или търговец по правото на съответната държава членка. Това, което цели регламента е да бъдат прилагани правилата за търговски въздушен превоз, за да се постигне необходимата сигурност и безопасност на тези полети. Държавният авиационен оператор ще извърши всички необходими действия, за да покрие изискванията за търговски въздушен превоз. Допълнителен аргумент е, че на Държавния авиационен оператор, също в съответствие с изискванията на правото на ЕС, се възлага икономическа дейност (каквото безспорно е услугата от общ икономически интерес). В подкрепа на горното следва да бъде посочено и следното:Съгласно Регламент 965/2012, член 2, 1г. „Търговска операция“ означава всяка експлоатация на въздухоплавателно средство срещу заплащане или *друго възнаграждение, която е достъпна за обществеността*, или,….“. Елементът от определението *„…друго възнаграждение, която е достъпна за обществеността ….“*обхваща и случаите на публично финансиране при услуга от общ икономически интерес. В тази връзка и по смисъла на горното, така възложената дейност на Държавния авиационен оператор е търговски въздушен транспорт (TBT) и няма пречка Регламент (EC) 965/2012 да се прилага в пълната му цялост, включително, издаването на „Сертификат за авиационен оператор“ (CAO), както и „Специфично одобрение за операции на вертолет за спешна медицинска помощ“ (SPA.HEMS). Операциите по изпълнение HEMS, са част от търговския въздушен превоз и няма пречка Регламент (ЕС) 2018/1139 и Регламент (ЕС) 965/2012 да се прилагат изцяло към предвидените операции. Фактът, че операторът няма търговска регистрация по националното законодателство на Република България не оказва влияние върху приложимостта на Регламент (ЕС) 965/2012. След проведени консултации с EASA e потвърдено, че Операциите на HEMS, дори когато се извършват от държавен оператор с въздухоплавателно средство, собственост на държавата, не са в списъка от дейности в Регламент (ЕС) 2018/1139, чл. 2, т. 3, б. а), с оглед на което **такива полети попадат в обхвата на Основния регламент.** В този случай се прилага пряко Регламент (ЕС) 965/2012. Държавният оператор се нуждае от сертификат за авиационен оператор и SPA.HEMS одобрение от ГД ГВА (такъв е примерът, посочен от EASA с полицията на Обединеното кралство преди Brexit).Съгласно Регламент 2018/1139 „оператор на въздухоплавателно средство“ означава всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или предлага да експлоатира едно или повече въздухоплавателни средства“.Съгласно член 5, т. 1  „Операторите експлоатират самолети или вертолети само за целите на операциите на търговския въздушен транспорт, посочени в приложения III и IV на Регламент 965/2012.  Операторите се съобразяват със съответните разпоредби от приложение V (**ЧАСТ SPA)** при експлоатация на :……е) вертолети, използвани за операции на търговския въздушен транспорт за оказване на спешна медицинска помощ (HEMS);Съгласно член 141 на Регламент 2018/1139 същият е задължителен в своята цялост и **се прилага пряко** във всички държави членки, като същото е посочено и за Регламент 965/2012 в член 10.Регламент ЕС 1008/2008Чл. 23. „**предприятие**“ означава всяко физическо или юридическо лице, независимо дали е със стопанска или с нестопанска цел, както и официален орган, независимо дали притежава юридическа правосубектност или не;Регламент (ЕС) 2018/1139Чл. 2 (13):„13. „оператор на въздухоплавателно средство“ означава всяко юридическо или физическо лице, което експлоатира или предлага да експлоатира едно или повече въздухоплавателни средства“. |