



ПРИЛОЖИМОСТ НА ПРИНЦИПА ЗА РАВЕНСТВО И НЕДИСКРИМИНАЦИЯ В НОРМАТИВНАТА УРЕДБА НА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

Тонко ПЕТКОВ
ivt.petkov@tea.bg

Тонко Петков, ст.н.с II ст. д-р инж., Институт по въздушен транспорт, Аерогара София,
БЪЛГАРИЯ

Резюме: В доклада се анализира националната нормативна уредба на гражданското въздухоплаване с оглед прилагане на принципа за равенство и недискриминация. Дадени са предложения за съответни корекции.

Ключови думи: авиационно законодателство, дискриминация

Традиционно дискриминацията се определя най-общо като политическа категория, свързана с ограничаване от права на определена категория граждани по някакъв признак, а в международните отношения като ограничаване на правата на държава или нейни граждани в сравнение със съответните права, с които се ползват други държави или техните граждани [1].

Законът за защита от дискриминация [2] третира дискриминацията в по-широк аспект на „пол, раса, народност, етническа принадлежност, човешки геном, гражданство, произход, религия или вяра, образование, убеждения, политическа принадлежност, лично или обществено положение, увреждане, възраст, сексуална ориентация, семейно положение, имуществено състояние или на всякакви други признаци, установени в закон или в международен договор, по който Република България е страна” (чл. 4, ал. 1).

Тук ще разглеждаме дискриминацията в още по-широк аспект - като ограничаване на равните възможности на индивида по отношение на достъпа до труд/професия или дейност, както и ограничаване, недопускане, възпрепятстване на дейност на оператор вследствие на отсъствие на или прекомерни нормативни изисквания или действия или бездействие на администрацията.

В нормативната уредба на гражданското въздухоплаване у нас и действащата административна практика можем да посочим няколко примери на дискриминация: по образователен ценз, езикова дискриминация, възрастова дискриминация, по достъпа на бюджетни средства за обучение, публичния достъп до информация и др.

Дискриминация по образователен ценз

Член 34, алинея 3 от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ)[3] определя, че длъжностите, непосредствено свързани с осигуряване на безопасността на полетите и поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, се заемат само от лица с висше образование, с изключение на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи и авиационна квалификация и се определят по ред, установен от министъра на транспорта. Този ред е даден в Устройствения правилник на Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" [4], където в чл.19, т.3 е определено, че ГД "ГВА" контролира спазването на нормативните актове при подбора, подготовката и повишаването на квалификация на авиационния персонал, като определя длъжностите, свързани с безопасността на полетите и поддръжка на летателната годност на ВС,

които могат да се заемат само от лица с авиационно образование. До сега не е известна публичен писмен документ на ГД"ГВА", в който да има определение на въпросните длъжности.

Да анализираме кои са „длъжностите, непосредствено свързани с осигуряване на безопасността на полетите и поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, заемането на които според ЗГВ трябва да става само от лица с висше образование.

В Националния класификатор на професиите и длъжностите в Република България има няколко единични групи, които безспорно се отнасят до длъжности във въздухоплаването, които са непосредствено свързани с „осигуряване на безопасността на полетите и поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства”. На първо място става дума за длъжностите „летец-пилот, ...” с код на длъжността 3143 (№№ 7001-7012) и сродни, включени в *Единична група 3143 - Самолетни пилоти и сродни на тях специалисти*. Определено е, че в тази единична група са обхванати лицата, които контролират работата на механична, електрическа и електронна апаратура, за да управляват летателни апарати за превоз на пътници, поща и товари и извършват свързани с това задачи преди и по време на полета. Допълнително, член 39, ал.1 от ЗГВ определя, че всяко гражданско въздухоплавателно средство при полет се ръководи от командир, който трябва да има специалност летец-пилот. Той отговаря за предполетната подготовка на екипажа и за извършването на полета в съответствие с установените правила за опазването на въздухоплавателното средство, на живота на намиращите се в него лица и на превозваните товари. Така безспорно длъжност от категорията летец-пилот е непосредствено свързана с безопасността на полетите. Такава непосредствена връзка с безопасността на полетите имат и длъжности от *Единична група 3144 - Контрольори по въздушния транспорт /диспечери/*, обхващаща лицата, които: направляват движението на самолетите във въздушното пространство и на земята или предоставят информация, свързана с управлението на самолета с кодове на длъжността 3144-7001 (авиодиспечер), 3144-3002 (авиодиспечер въздушно обслужване), 3144-5004 (ръководител полети) и други подобни. На трето място, персоналят по техническото обслужване на въздухоплава-

телни средства, който удостоверява техническото обслужване (това право се ползва само ако съответното лице има свидетелство за правоспособност за техническо обслужване на ВС) [5] безспорно е непосредствено свързан с поддържане на летателната годност на ВС. Така, формално спазвайки изискванията на чл. 34, ал. 3 от ЗГВ, лицата от персонала на основните групи авиационни професии би трябвало да бъдат с висше образование (забележка: действително Наредба №1 за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал [5] е по-снижодителна и определя като изискване минимум завършено средно образование).

Дискриминацията в случая се изразява в прекомерно нормативно изискване [3] и отсъствие на прозрачност (администрацията определя длъжности с ограничение по ценз, ама няма задължението да ги обяви публично).

По-рано вече направихме анализ на взаимоотношението образование-професионална квалификация във въздухоплаването с оглед стандартите на Европейския съюз и ИКАО [6], в който показахме в частност, че: 1. висшето образование не е условие за придобиване на правоспособност в областта на въздухоплаването; 2. няма международна нормативна уредба или стандарти, които да налагат задължителен образователен ценз, свързан с висше образование по отношение придобиване на правоспособност, упражняване на професия или заемане на длъжност в гражданското въздухоплаване. Там където се споменава висше образование под една или друга форма, то това е винаги като една от възможни алтернативи.

Прекомерно изискване към образователния ценз наблюдаваме и при изискванията, свързани с издаване на Свидетелство за правоспособност на пилоти. Отличията на националната нормативна уредба (Наредба № 1 за издаване на свидетелства за правоспособност на авиационния персонал [5] и международните стандарти са посочени в таблица 1. Видно от данните в таблицата, на практика националната нормативна уредба ограничава достъпа до Свидетелство за правоспособност. Прекомерното изискване е дискриминационно защото ограничава лицата, които нямат завършено средно образование да започнат обучението си за пилоти. Характерно за международните стандарти [7,8] е изискване не за образователно равнище, а за демонстриране на определени знания и умения. В разглеждания

случай дискриминацията по ценз взаимодействия с възрастовата дискриминация. Прекомерно е изискването към образователния ценз и по отношение на изчезващата длъжност „борден инженер” където у нас се изисква ма-

гистърска степен докато международният стандарт има минимално възрастово изискване 18 год., при която възраст очевидно не може да се получи и бакалавърска степен.

Таблица 1. Минимални изисквания за образователно равнище

Свидетелство за правоспособност	Национална уредба [5]	Международен стандарт (ИКАО) [7]	Стандарти на ЕС:
Пилот-любител PPL A/H	Завършено средно образование	Няма изисквания, свързани с образование; има изисквания за конкретни знания и умения	Няма изисквания, свързани с образование [8]
Професионален пилот CPL A/H			Не се разглежда
Пилот на планер PL(G)			Не се разглежда
Пилот на свободен балон PL(FB)			Не се разглежда
Борден инженер	Магистърска степен на образование в областта на авиационното инженерство (чл. 274, ал. 2, т.2)	Няма изисквания, свързани с образование; има изисквания за конкретни знания и умения	Няма изисквания, свързани с образование; има изисквания за конкретни знания и умения [8]
Персонал по техническо обслужване на ВС–техник, инженер, механик (technician/engineer/mechanic) (AML)	Завършено средно образование [5] Заб. ЗГВ изисква висше образование	Няма изисквания, свързани с образование; има изисквания за конкретни знания и умения	Няма изисквания, свързани с образование; има изисквания за конкретни знания и умения [9]

Друга проява на този род дискриминация срещаме в член 44, алинея 1 от Наредба № 24 за издаване свидетелства на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи [10] където все още се задължава всеки притежател на Свидетелство за авиационен оператор-специализирани авиационни работи (CAO-CAP) да назначи ръководни лица с висше образование, в т.ч. главен пилот. Подобно изискване има и в чл. 44, т.1 от подлежащата на отмяна Наредба № 145 за условията и реда за издаване на лицензи на организации за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника [11].

Решението на проблема е просто: необходимо е само привеждане на националната нормативна уредба към международните стандарти, т.е. достатъчно е да се отмени Член 34, алинея 3 от ЗГВ и съответните изисквания за образование в наредба № 1 да се приведат в съответствие с международните.

Възрастова дискриминация

Възрастовата дискриминация в националната ни нормативна уредба ограничава лицата да получат Свидетелство за правоспособност. Сравнение между действащите у нас възрастови ограничения и международните

стандарти е дадено в таблица 2. Действащата у нас нормативна уредба [5] позволява издаване на свидетелство за правоспособност на лица, които са пълнолетни и имат завършено най-малко средно образование (забележка: Законът за лицата и семейството определя като пълнолетни лицата, навършили 18 години). В същото време международните стандарти по отношение на любителите изисква по-малка възраст 17 или 16 години. Единственото ограничение е обучаемият да изпълнява самостоятелни полети след навършване на 16 години (ако обучението е за пилот на самолет/вертолет). За получаване на свидетелство за правоспособност пилот на планер или пилот на свободен балон международният стандарт изисква само 16 навършени години, което нито е пълнолетие, нито е възраст за завършване на средно образование. Инструкторите могат да получат права само на 18 години стига да имат съответен опит. Така международните стандарти поощряват развитието на любителската авиация, докато у нас е въведено дискриминационно ограничение, плод на прекомерно нормативно изискване и хиперболизиране на образованието.

Таблица 2. Минимални възрастови изисквания

Свидетелство за правоспособност	Национална уредба [5]	Международен стандарт (ИКАО) [7]	JAR FCL; Reglament EC 2042/2003
Пилот-любител PPL A/H	18	17	17 год. (JAR FCL 1.100) Първият самостоятелен полет е след навършване на 16 години от обучаемия пилот. (JAR FCL 1.090)
Професионален пилот CPL A/H	18	18	18
Линеен транспортен пилот	21	21	21
Летателен инструктор FI(A/H)		Няма определена възраст	18
Пилот на многопилотен самолет MPL(A)		Не се разглежда	18
Пилот на планер PL(G)	18	16	Не се разглежда
Пилот на свободен балон PL(FB)	18	16	Не се разглежда
Пилот на малки въздухоплавателни средства PPL(SA)	18	-	Не се разглежда
Борден инженер E/EL	-	18	18 (JAR FCL 4.140)
Персонал по техническо обслужване на ВС –техник, инженер, механик (technician/engineer/mechanic)(AML)	18	18	21 (Part 145 145.A.35) 18 (Part 66.A.15)

Решението на проблема е просто: необходимо е само привеждане на националната нормативна уредба към международните стандарти, т.е. достатъчно е съответните изисквания за образование в Наредба № 1 да се приведат в съответствие с международните.

Езиковата дискриминация

Безспорно английският език е *lingua franca* на международното гражданско въздухоплаване. При международни полети постигането на владение на стандартно равнище на английския език, използван при комуникациите между пилотите и ръководител полетите е важно условие за постигане на безопасността на полетите. В тази връзка международната организация за гражданско въздухоплаване е въвела стандартизационни изисквания по отношение на езиковите умения [7, 12, 13, 14, 15 и др.]. Важното е, че всички тези изисквания засягат само международните полети.

Езиковата дискриминация в гражданското въздухоплаване у нас се проявява най-вече чрез прекомерни нормативни изисквания, а също и практически норми по отношение използването на английския език било като изискване за задължителна употреба, било като първи или предпочитан език. Ще дадем няколко примера на езикова дискриминация при радиотелефонната комуникация, по-

пълване на полетни документи и предимствено ползване на английски език .

Член 2, ал. 1 от Инstrukция № 512 от 1 декември 2006 г. за провеждане на радиотелефонна комуникация при обслужване на въздушното движение в Република България [16] определя, че радиотелефонната комуникация "земя-въздух" при обслужване на въздушното движение в Република България се осъществява на английски език - за всички международни полети и за всички полети **в контролирано въздушно пространство**, и на английски или български език - за всички вътрешни полети извън контролирано въздушно пространство. Изхождайки от позицията на пилоти, преминаващи първоначално летателно обучение или пилоти с придобита правоспособност на пилот-любител (PPL), пилот на планер (PL(G)), пилот на свободен балон (PL(FB)); любител пилот на малки въздухоплавателни средства (PPL(SA)) да видим какво означава **контролирано въздушно пространство**.

Параграф 1. т.45 от допълнителните разпоредби на Наредба № 11 от 5 май 1999 г. за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България [17] определя, че "контролирано въздушно пространство. Controlled airspace" е въздушно

пространство с определени размери, в границите на което се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение съгласно класификацията на въздушното пространство. Контролирано въздушно пространство е общ термин, означаващ въздушно пространство за обслужване на въздушното движение с класове А, В, С, D и Е. (Тук няма да коментираме небългарското звучене на термина „обслужване по контрол“). Т.н. „обслужване по контрол“ съгласно чл.7 от [17] включва: обслужване по контрол на района - осигуряване на обслужване на въздушното движение за контролирани полети; обслужване по контрол на подхода - осигуряване на обслужване на въздушното движение за частите от контролираните полети, свързани с долитане или отлитане; обслужване по контрол на летищното движение - осигуряване на обслужване по контрол на летищното движение.

Ние разглеждаме провеждане на полети по правилата за визуални полети (ПВП), каквито са характерни за обучаемите пилоти, преминаващи курс за първоначално летателно обучение и любителите пилоти. От гледна точка на класификацията по член 10, ал. 1 от [17] тези полети могат да се провеждат в обслужвано гражданско въздушно пространство с класове В, С, D и Е. При това на ВС се осигурява обслужване по контрол на въздушното движение и интересуващите ни ВС най-общо получават указания във връзка със сепариране от други ВС и получават информация за движението на други ВС. Това означава, че според определението на член 2, ал. 1, т.1 от [16] интересуващата ни категория пилоти (обучаеми или любители) когато провеждат полети в контролирано въздушно пространство трябва да приемат информацията и задължителните указания от обслужващия ги орган само на английски език. Това е прекомерно нормативно изискване защото няма международна регулация или стандарт, които да налагат задължителната употреба на английски език за интересуващата ни категория полети и пилоти. От друга страна, действащата нормативна уредба [5] позволява издаване на свидетелство за правоспособност на лица, които са пълнолетни и имат завършено най-малко средно образование. Като изключим разглежданите вече по-строги от международните изисквания, свързани с образованието и възрастта, нямаме изискване за владеене на английски език като условие за получаване на

Свидетелство за правоспособност, пък и като условие за започване на летателно обучение (има си хас да бъде въведено такова дискриминационно изискване!). За да се получи право на самостоятелен полет на обучаем за правоспособност пилот-любител (NB: всеки обучаем за професионален пилот преминава през степен пилот-любител) международния стандарт (ИКАО и ЕС) изисква само 16 годишна възраст. На същата възраст може да се получи Свидетелство за правоспособност за пилот на планер или пилот на свободен балон. Дори в условията на националната прекомерно изискваща национална уредба необходимото обучение на лицата от разглежданата категория може да започне преди те да навършат пълнолетие, или преди да завършат средното си образование. Съвсем нормално е да се очаква тези кандидати, чийто матерен език не е английски, да комуникират на български език с ръководител полетите когато използват контролирано въздушно пространство (а такова, освен пространството над поляните е практически всяко).

Член 73, ал. 3, съответно чл. 74, ал. 3 от наредба № 11 За обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България [17] изисква в авиационните радиотелефонни комуникации KB (респективно UKB) радиопредаванията (OFIS) за международните летища да се водят на английски език. (OFIS информацията съдържа данни за посока и скорост на приземния вятър и ако е необходимо - максимална скорост на вятъра; видимост (VIS) и при наличие на данни - видимост на ПИК (RVR); облачност, купесто-дъждовна облачност; прогноза за летището; важна оперативна информация). Това е прекомерно изискване. Няма международно задължение за единственост на английския език. В международният стандарт „Обслужване на въздушното движение. Приложение № 11 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване [18] действително има Препоръка 4.3.2.3 (респективно 4.3.3.3) комуникациите да се водят на английски език, но Препоръка 4.3.2.4 (респективно 4.3.3.4) веднага допуска комуникациите да се водят на повече от един език, като условието за това е да се провеждат на различни канали.

Член 76, ал. 8 на същата наредба изисква радиопредаванията на речево автоматично летищно информационно обслужване (речеви-ATIS) за международните летища да се излъчват на английски език. Отново между-

народният стандарт [18] препоръчва речевите-ATIS да са разполагаеми минимум на английски език (Препоръка 4.3.4.6) като в следващата Препоръка 4.3.4.7 веднага се казва, че когато съобщенията са на повече езици, то за всеки език е необходим отделен канал.

Още една дискриминационна проява по отношение на българския език има в Наредба 22 за извършване на полети във въздушното пространство и от/до летищата на Република България където в чл. 3, ал. 2 изисква попълването на полетния план (без такъв план не се разрешава провеждане на полети) да става в писмен или електронен вид на английски език. Когато става дума за вътрешни полети, още повече когато имаме предвид млади и изобщо пилоти-любители, очевидно такова ограничение е прекомерно и няма обективна база.

Неправомерното налагане на английския език се проявява и в редица административни актове, например в издадените заповеди на министъра на транспорта [20], с които се въвеждат норми за летателна годност на ВС е записано, че при различие между английския и българския текст се прилага английският. Недобрите преводи (предимно от английски на български език) на действащата нормативна уредба на ЕС служи за мотив на чиновници от администрацията да се базират само на английския текст на съответния акт (българският език е равнопоставен на всички официални езици в ЕС).

Решението на проблема е прокаране на последователна политика на равнопоставеност на българския език като се премахнат прекомерните ограничения и налагане на английския език на етапа на първоначалното летателно обучение за придобиване на PPL А/Н както и провеждане на немеждународни полети, полети на пилоти-любители, пилоти на балон или планер и пилоти на малки ВС, включително в контролирано въздушно пространство.

Необходимо е държавата и нейните администрации да прилагат на практика равенството (а в България предимството) на българския език по отношение останалите езици на ЕС във връзка с прилагането на нормативните актове на ЕС.

Отсъствие на достъпна публична информация в услуга на немеждународното (предимно любителско, спортно и за обучение) въздухоплаване

Провеждането на безопасни полети е свързано с разпространението на публична аеронавигационна информация. Такава информация обикновено се публикува в Сборник за аеронавигационна информация и публикация (АИП). У нас, естествено има такъв сборник и той формално отговаря на международните стандарти. Проблемът е, че формалното съответствие на тези стандарти не създава условия за публична и достъпна информация по отношение на немеждународните полети. Така не се публикуват аеронавигационни схеми и карти на летищата, които не са за обществено ползване (чл. 115 от Наредба № 4 за аеронавигационните карти [21]). Стандартите свързани с безопасността на полетите не се отнасят само към летищата за обществено ползване, а към всички летища. Затова е ограничително и дискриминационно необнародването в АИП на Република България на аеронавигационни данни за всички летища и летателни или вертолетни площадки, за които администрацията издала Удостоверение за експлоатационна годност.

Решението на проблема е в разширяване на обхвата на АИП така, че да обхване всички летища, летателни или вертолетни площадки, за които има издадено от ГД „ГВА” Удостоверения за експлоатационна годност.

Дискриминация по отношение финансирането на обучението на летци-пилоти за гражданското въздухоплаване

Съществуващо положение е показано в следната схема

Летателно обучение на летци-пилоти, преминаващи висшия курс на обучение-държавна поръчка	Летателно обучение на други граждански летци-пилоти
Бюджетно финансиране (чл. 122в, ал. 3, т.2 от ЗГВ)	Частно финансиране

Без да анализираме несъответствието с политиката на ИКАО в областта на летищните такси, в частност по отношение нарушаването на принципа за разходообосноване на

елементите, формиращи дейностите, за които се заплащат на летищните такси, сме свидетели на ярко неравностойно положение на двете категории обучавани пилоти. Тази законова неравнопоставеност е фактическа дискриминация на обикновените пилоти спрямо тези, които се обучават по ”държавна поръчка” (обучението е скъпо за нашия стандарт).

Мотивът „безопасност на полетите”, който е формално основание за бюджетно финансиране се отнася със същата сила и към двете категории обучаеми. Крайният продукт са летци –пилоти, които навлизат на авиационния трудов пазар, с тази разлика, че едните трудещи се навлизат на пазара със значителен личен минус (кредити за обучение, продажба на имоти, стопени спестявания на родители и др.под.).

Възможни антидискриминационни решения са:

- Годишният размер на бюджетното финансиране да се раздели между всички обучаеми, независимо дали са по „държавна поръчка” или без такава поръчка. Това означавам, че бюджета ще поеме само част от финансирането, а останалата част ще си поеме обучаемия. Естествено, източникът на финансиране не могат да бъдат летищните такси!
- Да се премахне категорията финансиране по държавна поръчка (такава практика изглежда има само у нас).

Неравностойно третиране с оглед летищните и аеронавигационни такси на различни категории полети

Член 120, ал. 3 от ЗГВ постановява освобождаване от заплащане на летищни и аеронавигационни такси на въздухоплавателни средства: изпълняващи полети за търсене и спасяване; провеждащи полети с хуманитарни цели; държавни, когато изпълняват държавни полети; търпящи бедствие или подложени на незаконна намеса; при провеждане на първоначално летателно обучение; използвани за облитане на аеронавигационните съоръжения; в особени случаи, определени с акт на Министерския съвет.

За оператора на летище, който поддържа експлоатационната годност на аеродрума или за доставчика на аеронавигационни услуги лишаването от съответните такси е икономически несправедливо и очевидно той е при-

нуден в явен или неявен вид да компенсира недостига на постъпления от такси по пътя на фактическо разпределение на разходите, свързани с дейностите по тези такси между останалите потребители на услугите. Така имаме неравностойно положение за авиационните оператори, при което едни от тях покриват разходите на обслужващите предприятие (летищния оператор или доставчика на аеронавигационно обслужване) за сметка на други ползватели, освободени от такси.

В условията на навлизане на публично-частното партньорство в летищата за постигане на истински пазарни взаимоотношения между доставчик на услугата и потребител е до голяма степен анахронизъм освобождаването от такси на толкова широк спектър полети. Решение на проблема е допълнително ограничаване на категорията освободени от такси полети, включително предвиждане на плащания за полетите на държавните ВС (военни, правителствени и др.).

Отсъствието на правила създава условия за дискриминация

При провеждане на полети които не са свързани с изпълнение на превозни услуги е масова практика ВС да изчаква разрешение за излитане несъразмерно дълго, независимо от факта, че е обективно т.е. нормативно възможно безопасно използване на пистата преди същата да бъде ползвана от ВС, изпълняващо търговски превоз (малките ВС изчакват големите ВС). Такава неравнопоставеност се реализира оперативното от служителите, обслужващи въздушното движение на летищата. Необходими са писмени правила, които да регламентират равнопоставеността при експлоатацията на различни категории ВС.

Заключение

1. В националната нормативна уредба и в практиката на управление на гражданското въздухоплаване у нас съществуват множество примери на неравнопоставеност или дискриминация на отделни индивиди или оператори: по отношение равнище на образование, възрастова дискриминация, езикова дискриминация; неравнопоставеност по отношение на публична аеронавигационна информация; неравностойно третиране по отношение летищни и аеронавигационни такси; дискриминация по отношение финансиране на първоначалното обучение на пилоти; неравнопоставеност поради отсъствие на правила;

2. В повечето случаи неравнопоставеността и дискриминацията са свързани с прекомерни национални нормативни изисквания, които са по-рестриктивни от международните стандарти и практика
3. Някои национални законови изисквания създават неравнопоставеност вследствие нарушаване на международна политика и остатъци от предпазарния епап на икономиката в страната.
4. Отсъствието на писмено регламентирано правила създава предпоставка за дискриминация.
5. Решението на проблемите най-общо се свежда до последователно прилагане на международната правна и стандартизационна уредба на въздухоплаването с отчитане на препоръките, които създават условия за равнопоставеност.

ЛИТЕРАТУРА

- [1.] Речник на българския език, т. 4, Издателство на БАН, София, 1984 г
- [2.] Закон за защита от дискриминация (Обн. ДВ. бр.86 от 2003г., посл. изм. ДВ. бр.100 от 2007г.)
- [3.] Закон за гражданското въздухоплаване (Обн. ДВ. бр.94 от 1972г, последно изм. и доп. ДВ. бр.67 от 2008г.)
- [4.] Устройствен правилник на Главна Дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (Обн. ДВ. бр.37 от 1999г., последно изм. ДВ. бр.44 от 2007г.)
- [5.] Наредба № 1 от 16 януари 2003 г. за свидетелствата за правоспособност на авиационния персонал (Обн. ДВ. бр.23 от 2003г., посл. изм. ДВ. бр.47 от 2008г.)
- [6.] Т.Петков. Взаимоотношение образование-професионална квалификация във въздухоплаването с оглед стандартите на Европейския Съюз и ИКАО, в сб. Шестнадесета научна конференция с международно участие "Транспорт 2006". Сборник доклади./ВТУ "Т.Каблешков",
- [7.] Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation Organization. Personnel Licensing, Tenth Edition, July 2006
- [8.] JAR-FCL-1. Flight Crew Licensing (Aeroplane); JAR-FCL-2. Flight Crew Licensing (Helicopter); JAR-FCL-4. Flight Crew Licensing (Flight Engineers).
- [9.] Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks
- [10.] Наредба № 24 от 2000 г. за издаване свидетелства на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи (Обн. ДВ. бр.17 от 2000г., посл. изм. ДВ. бр.88 от 2007г.)
- [11.] Наредба № 145 от 11 август 2004 г. за условията и реда за издаване на лицензи на организации за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника (Обн. ДВ. бр.87 от 2004г.)
- [12.] Действующи резолюции Ассамблеи (по състоянию на 28 септември 2007 года), Doc. 9902 ICAO
- [13.] Действующи резолюции ассамблеи (по състоянию на 5 октябрия 2001 года) Doc 9790
- [14.] Personnel licensing Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation ninth edition - july 2001, Amendment 164, 2003
- [15.] Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements. ICAO. Doc 9835 AN/453, 2004
- [16.] Инструкция № 512 от 1 декември 2006 г. за провеждане на радиотелефонна комуникация при обслужване на въздушното движение в Република България (Обн. ДВ. бр.5 от 2007г.)
- [17.] Наредба № 11 от 5 май 1999 г. за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България (Обн. ДВ. бр.50 от 1999г., посл. изм. ДВ. бр.34 от 2007г.)
- [18.] Annex 11. Air Traffic Services/ICAO
- [19.] Наредба № 22 от 21 юли 1999 г. за извършване на полети във въздушното пространство и от/до летищата на Република България (Обн. ДВ. бр.69 от 3 Август 1999г.)
- [20.] Заповеди РД-08-251/11.05.2004; РД-08-252/11.05.2004, РД-08-167 /07.04.2006 г. за въвеждане на норми за летателна годност на ВС
- [21.] Наредба № 4 от 25 април 2007 г. за аеронавигационните карти (Обн. ДВ. бр.47 от 2007г.)

THE APPLICATION OF MAXIM FOR EQUALITY AND INDISCRIMINATION IN THE LOW OF CIVIL AVIATION

Tonko PETKOV

Institute of Air Transport, Sofia Airport, Brussel 1 bul.

BULGARIA

Abstract: *This report analyzes national low of civil aviation in the view of application of the maxim for equality and indiscriminatio. Some corrections of this maxim are presented as well.*

Key words: *aviation low, discrimination*