



ПРОБЛЕМИ ПО ПРИЛАГАНЕТО НА АКТОВЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ В ОБЛАСТТА НА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО У НАС

Тонко Петков
ivt.petkov@tea.bg

Институт по въздушен транспорт, София
БЪЛГАРИЯ

Резюме: В доклада се разглеждат езикови и институционални проблеми, свързани с прилагането на нормативни актове на ЕС в областта на въздухоплаването, както и на актове на институции/администрации на ЕС у нас. Предложени са мерки и пътища за решаване на проблемите.

Ключови думи: български език, актове на ЕС и негови институции

1.Общо въстъпление

Присъединяването на Република България към Европейския съюз се предхождаше от продължителна подготовка, включваща въвеждането на правото на ЕС. До датата на въстъпване в ЕС нормативните актове на ЕС се въвеждаха у нас не пряко, а посредством действащата уредба по Закона за нормативните актове [1] и Указа за прилагането му [2]. Още на този етап имаше проблеми по прилагането на стандарти и правила на международни организации на ЕС, член на които бе нашата страна, които актове нямат характер на нормативен акт. Като пример ще посоча прилагането на Общовавиационните изисквания (JAR), издавани от бившите вече Общовавиационни власти (JAA). Тези изисквания в определени случаи представляват по същество стандарти, а в други случаи съдържат сертификационни или лицензионни правила и процедури, които по българското право са предмет на регулиране чрез нормативни актове. Пряко прилагане на JAR (а и на нормативните актове на ЕС) не бе възможно, включително и с оглед конституционното положение, че официалният език у нас е български (чл. 3 от Конституцията на Република България). JAR бяха въведени по пътя на утвърждаване със заповед от министъра на транспорта на

преводи на тези от тях, които имат характер на стандарти, както и чрез включване в подходящи наредби на процедури и правила с нестандартизиран характер. Изискванията на директивите и регламентите на ЕС се въвеждаха чрез включването им в национални нормативни актове. Проблем и в двата случая бе сложното доказване на факта на приемане и прилагане на съответните документи, включително поради невъзможност без сложни сравнителни таблици да се демонстрира конкретно съответствие на чуждоезиковите текстове и текстовете на български език.

От датата на влизането на страната ни в ЕС българският език стана официален език на ЕС и регламентите на ЕС, чийто официални преводи се разпространяват по общия ред, вече имат пряко приложение в своята цялост. Директивите вече се издават и на български език като продължават да се прилагат чрез въвеждане със средствата на националната нормативна уредба така, че да се постигнат техните цели. В същото време има актове на институции на ЕС, например на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA), за които няма осигурен превод от страна на съответната институция, а прилагането им е най-малко важно, на практика задължително за авиационната индустрия.

Тук ще разглеждаме само практическите проблеми по прилагане на актовете на ЕС (нормативни и други специализирани) в областта на въздухоплаването от гледна точка достъпността им до адресантите на официалния език (български) и с оглед коректността на превода и удобството за прилагане.

Правилният превод на български език с оглед националната нормативна уредба (Конституцията, Закон за нормативните актове [1], Указ №883 за прилагане на ЗНА [2]) безусловно е съществен проблем на прилагането на актовете на ЕС у нас.

Действително, съвременните реалности на обществените отношения и научно-техническия прогрес в областта на въздухоплаването и неговото осигуряване не винаги позволяват постигане на изискването на чл. 9, ал. 1 от ЗНА разпоредбите на нормативните актове да се формулират на общоупотребимия български език, кратко, точно и ясно. Това е практически недостижимо в случаите когато се превеждат международни актове каквито са регламентите на ЕС, но може да бъде постигнато при прилагане в националната нормативна уредба на директивите на ЕС.

2. Неуреден правен статут на сертификационни документи

Нормативните актове на Европейския Съюз (регламенти, директиви, решения) са достъпни на български и останалите официални езици на ЕС през Интернет от страницата eur-lex. Достъпът е безплатен, много функционален и с възможности за търсене по различни критерии. В същото време, актове на институции (например EASA-Европейска агенция за авиационна безопасност), които са с важно значение за авиационната индустрия, не се разпространяват у нас на български или в официален превод на български език. Субектите на българската авиационна индустрия са длъжни да отговарят на определени от споменатата институция изисквания с оглед покриване на критерии за сертификация (одобрение). Така например, чл. 18, б. "в" от Регламент (ЕО) № 216/2008 [3] определя, че EASA „издава сертификационни спецификации, включително кодове за летателна годност и приемливи средства за съответствие, както и всякакви инструктивни материали за прилагането на настоящия регламент и правилата за неговото изпълнение. Изпълнителят директор на агенцията одобрява мерките по чл. 18 от Регламента. Член 32 определя, че на

официалните езици на Общността (т.е. вкл. български) се публикуват само три типа документи (доклад за безопасността, становища адресирани до Комисията, годишен общ доклад и програма), т.е. не се обхващат документите по чл. 18, б. "в".

Става дума за важни решения, утвърдени от изпълнителния директор на EASA. Тези решения обхващат определение на приемливите средства за постигане на съответствие и инструктивни материали по прилагане на нормативни актове, напр. на Регламент 2042/2003 г [4] в области като: одобряване на организациите и персонала за управление и поддържане на летателната годност; за техническо обслужване на ВС; организациите за обучение на персонала по техническо обслужване на ВС и т.н. Не може да се приеме за норма субектите на въздухоплаването, чиято дейност е засегната, включително в значителна степен регулирана от указанията и решенията на EASA, да се ръководят и прилагат в своята дейност от указания, препоръки и изисквания, при това не на български език, издадени от институция, с която те нямат преки отношения.

Доколкото бюджетът на ЕС не осигурява превод на български език на разглежданите материали, очевидно този превод би трябвало да се изпълни от българските институции. Практиката на ГД "Гражданска въздухоплавателна администрация" у нас не е последователна при решаване на този проблем. Едно от решенията (Решение № 2003/19/RM [5]) на изпълнителния директор на EASA е преведено неофициално и е обявено публично в интернет на страницата на ГД "ГВА", включено в документ „Наръчник на инспектора“, утвърден от Главния директор на ГД "ГВА". Други решения на изпълнителния директор на EASA (напр. [6, 7, 8, 9] изобщо не са преведени, а са включени в наръчника на инспектора. Част от наръчниците не са обявени публично, т.е. не са общодостъпни. От друга страна споменатите наръчници нямат официален правен статут.

Все още не всички правила JAR на бившата JAA са придобили характер на нормативни актове (такъв статут те придобиват постепенно с включването им в Регламенти на ЕС), но прилагането им е наложително в процеса на сертифициране и лицензиране на авиационите субекти. Такъв неуреден правен статут у нас имат някои административни и инструктивни материали, например свързани с лицензирането на персонала и одобряване на организа-

ции за обучение на персонала [10]. Не прилагането или непълното прилагане на тези правила е основание провежданите одити от страна на EASA да констатират несъответствие. Такива констатации се отразяват негативно върху авиационната ни индустрия, включително върху конкурентоспособността и. Те също са пречка за реализирането на българския персонал на пазара на труда в ЕС.

Проблемите, свързани с този род документи, пряко водят до възможност за субективно и нерагламентирано тълкуване и прилагане от страна на контролния (лицензионния, одобряващия) орган, до прилагане на практиката на „двойния аршин“. Отсъствието на регламентиран с националната нормативна уредба на статут на разглежданата категория документи., вкл. официализирани преводи на български език е предпоставка за прилагане на корупционни практики. В същото време по същество няма реална възможност за прилагане на правна защита на засегнатата страна при спор с националната администрация, вкл. пред съда, тъй като не може да си служим с текстове на чужд език или с неофициален превод от документи с неуреден коректно правен статут.

Решаването на описаните проблеми по отношение невъведените с Регламенти изискванията на JAR с нормативен характер, е възможно по вече прилагания у нас нормативен подход, т.е. уреждане с наредба по Закона за гражданското въздухоплаване на невъведените административни инструктивни материали на бившата JAA, както стана с въвеждането на JAR FCL 1, 2 и 3 с Наредба № 39 [11] и издаването на Наредба №37 [12].

Що се отнася до решенията на Изпълнителния директор на EASA, вероятно е целесъобразно в Закона за гражданското въздухоплаване да се предвиди текст, с който се определя, че министърът на транспорта въвежда с наредба изискванията на Агенцията за авиационна безопасност (EASA). По-рано въведените със заповед на министъра на транспорта JAR, имащи характер на стандарти (понастоящем те са въведени в ЕС с решения на изпълнителния директор на EASA) по този начин, бидейки посочени в наредба по реда на ЗГВ също ще станат достъпни и задължителни за прилагане.

3. Практически проблеми, свързани с прилагане на кирилица вместо латиница при буквеното номериране в актовете на ЕС

Нормативните актове на ЕС имат строеж, различен от изисквания на УПЗНА. При преводите на български език на нормативни актове на ЕС в случаите когато на езика от който се превежда в текста има изреждане (буквена номерация) на латиница се прилага предаване на буквената номерация на кирилица. (Същият подход се прилага и при преводите на гръцки език, когато се използва гръцката азбука при буквена номерация). Това е съществен проблем при съпоставяне и позоваване на документа, включително при подготвяне на кореспонденция, одити и др. свързани. Използването на латиница при буквената номерация на превежданите актове се налага по съображения за точност и яснота и няма да бъде нарушение на ЗНА и УПЗНА, още повече, че става дума за превод на международен акт. Обективно нищо не налага при преводите буквената номерация на латиница да се предава с буквена номерация на кирилица: това е безпредметно и объркващо ползването защото трансформирането на буквената номерация не е елемент на превода, не влияе върху езика. Решението на проблема е просто: необходимо е само при превода на български език да се запазва буквената номерация на латиница.

Ясно е, че практически е твърде трудно да се направи корекция на всички вече преведени актове на ЕС. В същото време е относително лесно да се постигне всички новопреведени актове да имат буквена номерация на латиница – същата каквато е при първоизточника, от който се превежда (обикновено този първоизточник е на английски или френски език). Такава практика би следвало да се приложи и към новите издания на всички вече преведени документи, в които има буквена номерация, предадена с кирилица.

4. Неточни или некоректни преводи

Българските текстове на редица актове на ЕС изобилстват с множество примери на неточни, неправилни, погрешни преводи. Понякога тези неточности са от граматично или лексикално естество и само дразнят българското езиково чувство, но често има отклонения, които могат да доведат до неправилни тълкувания и приемания при правното прилагане на изискванията.

Тук ще покажем само някои примери за такива отклонения от българския език и за неточно използвана терминология.

Небългарски конструкции при превод на конструкции от вида „An operator shall ensure that” (англ.) или „L’exploitant s’assure que” (фр.).

Тази конструкция обикновено механично бива преведена с израза „Операторът осигурява, че”. Полученият превод не звучи на български език (например OPS 1.130 [13] „Операторът осигурява, че: 1. действащите части на ръководството за провеждане на полети, отнасящи се до задълженията на екипажа, са налични на борда при всеки полет;...” Преводът би бил не маханичен, ако “that” се превежда с едно от значенията си „това” вместо не на място поставения съюз „че” или изобщо ако “that” се изпуска (напр. „Операторът осигурява това: 1. действащите части на ръководството за провеждане на полети, отнасящи се до задълженията на екипажа, да са налични на борда при всеки полет;...” или „Операторът осигурява: 1. действащите части на ръководството за провеждане на полети, отнасящи се до задълженията на екипажа, да са налични на борда при всеки полет;...”). Друг пример: OPS 1.290, ii) [2] “...— операторът осигурява, че за всеки полет се попълва експлоатационен план на полета в опростен формат, съответстващ на вида експлоатация.” Този израз би трябвало да изглежда на български във вида „операторът осигурява за всеки полет да се попълва експлоатационен план на полета в опростен формат, съответстващ на вида експлоатация”

Механичен неправилен словоред, свързан с превода на „the following”

Механичният превод често води до не нормален български словоред в текст, свързан с последователно изреждане напр. OPS 1.125 [13] „An operator shall ensure that the following documents or copies thereof are carried on each flight:...” е преведено „Операторът гарантира, че следните документи или копия от тях са налични на борда при всеки полет:...” Нормално на български бихме казали напр. „операторът гарантира наличието на борда при всеки полет на следните документи или копия от тях:...” Друг пример. 1.185 (a) [13] An operator shall ensure that the following information is included in the initial application for an AOC and, when applicable, any variation

of renewal applied for: е преведено „Операторът осигурява, че следната информация е включена в първоначалното заявление за издаване на свидетелство за авиационен оператор и, ако е приложимо, за всяка промяна или подновяване на свидетелството за авиационен оператор:...”. На нормален български език би трябвало да се очаква превод от вида на „Операторът осигурява в първоначалното заявление за издаване на свидетелство за авиационен оператор и, ако е приложимо, за всяка промяна или подновяване на свидетелството за авиационен оператор, да бъде включена (или „да е включена”) следната информация:...”.

Некоректен превод на икономически термини (летищна такса)

Според българския текст на Директива 2009/12/ЕО на европейския парламент и на съвета от 11 март 2009 година относно летищните такси [14] терминът „летищна такса“ означава “налог, който се събира в полза на управляващия летището орган и се заплаща от ползвателите на летището за използването на съоръженията и услугите, които се предоставят изключително от управляващия летището орган и които са свързани с кацане, излитане, светотехническо осигуряване и паркиране на въздухоплавателните средства, както и с обработката на пътници и товари”. Използването на думата „налог” срещу английското „levy” или френското „prélèvement” (първото речниково значение при превода и на двете думи е „вземане”) е неправилно защото летищната такса е цена (вземане) за предоставена услуга, а не данък, налог. Документ 9082 „Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание”[15] прави разлика между такса (плащане на цена) и данък. Документът определя, че таксата е вземане (плащане) конкретно предназначено и използвано за възмездяване на разходите, свързани с предоставяне на средства и услуги за гражданската авиация, а налогът е плащане, предназначено за повишаване на национални или местни доходи, което плащане като правило не се използва напълно за гражданската авиация или не е определено на разходоориентирана база [15 , стр.1, т.3]. Летищните такси не са държавни, нито местни такси и нямат характер на налог, данък. Посоченият пример на неточен превод създава предпоставки за въвеждане в националната нормативна уредба на тенденция за възприе-

мане на летищните такси като данък, а не като разходоориентирано определен размер на плащането на съответната предоставена услуга. Пример за такова неправилно възприемане бе едно ПМС от 2001 г [16], с което временно (за два месеца) бе намален размера на таксата за заминаващи пътници по международни линии за летищата Варна и Бургас. При това публично в медиите бе заявено, че това се правило за подпомагане на авиокомпаниите. Актът бе в нарушение на Закона за гражданското въздухоплаване [17] където в съответствие с политиката на ИКАО [15] в т.36. на допълнителните разпоредби е дадено определението, че "летищни такси" са такси, определени в съответствие с принципите на Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, които покриват разходите за създаване на необходимите условия и стандарти, осигуряващи безопасно и сигурно кацане и паркиране на въздухоплавателните средства, както и разходите за обслужването и сигурността на пътниците, започващи пътуване от летището. В случая вносителите на предложението по същество разглеждаха съответната такса като своего рода налог или данък доколкото премахването задължението на авиокомпаниите да заплащат на ГД»ГВА» пълния размер на таксата за заминаващи пътници, която такса авиокомпаниите събират при продажбата на пътнически превози.

Определянето на такса за сигурност в предложението за Directive of the European Parliament and of the Council on aviation security charges [18] като „налог” (превод на английското „levy” или френското „prélèvement” свидетелства, че неразбирането на проблема е продължаващо за преводаческия екип в Брюксел.

Друг пример на некоректен превод има в Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 година относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността [19], където се говори за такса (ал. 25 от преамбюла и чл. 16, т.3) вместо, като е редно, английското „fee” или френското „remuneration” да бъдат преведени като „възнаграждение”(или по-точно заплащане), каквото е първото речниково значение при превода и на двете думи.

Няма постоянство при превода на термини. Така напр. терминът „летище” в българските текстове на актовете [14, 18, 19, и др.] се различават (макар и в детайли), докато в анг-

лийската версия на тези документи определението е едно и също.

Спорни или некоректни преводи

Относително често в преводите на нормативните актове на ЕС се срещат спорни или некоректни употреби на български съответствия. Пример за тази категория е непрецизния или дори неверен превод на англ. „operational”, „operating” с българското „оперативен” вместо с „експлоатационен”. Такъв пример имаме при Наредба № 30 от 10 ноември 2006 г. за установяването на правила и процедури по отношение на въвеждането на оперативни ограничения, свързани с шума в гражданските летища за обществено ползване в Република България [21], с която се въвежда Директива 2002/30/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 26 март 2002 година относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността [22]. В българския нормативен акт преводът на „restrictions d'exploitation”/ „operating restrictions” е «оперативни ограничения» вместо очакваното «експлоатационни ограничения».

Ограниченията засягат експлоатацията, използването на съответните ВС и нямат оперативен характер, т.е. не са «свързани с непосредствено практическо осъществяване на някаква задача или нейност», нито са свързани с умело и бързо действие, деловитост, експедитивност, нито се отнасят до операция, свързана с военни действия каквито са значенията на българското прилагателно «оперативен» [23]. В превода на Регламент (ЕО) 2042/2003 г [4] имаме спорно предаване на англ. „operational life”/фр. „d'utilisation en exploitation” на български с „оперативна годност”, вместо с „експлоатационна годност”. Пак там [напр. 145.A.50] срещу „operational requirements” имаме „оперативни изисквания” вместо очакваното „експлоатационни изисквания”.

Заключение

Тук бяха показани някои проблеми, свързани с прилагането на нормативни актове на ЕС и на актове на Европейската агенция за авиационна безопасност. Проблемът с неуточнения правен статут на актовете на EASA би могъл да се реши например по пътя на въвеждане на решенията на изпълнителния директор на EASA с наредба по Закона за граж-

данското въздухоплаване, която препраща към тях.

Проблемът с буквената номерация на кирилица се решава лесно с преминаване към буквена номерация на латиница.

Решаването на проблема с неточните или грешни преводи на български език е трудно. Вероятно възможно решение е да се направи ревизия на всички преводи от страна на специалисти езиковеди и специалисти от бранша. Това, естествено ще отнеме време и средства.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] Закон за нормативните актове (Обн. ДВ. бр.27 от 1973г., изм. ДВ. бр.65 от 1995г., доп. ДВ. бр.55 от 2003г., изм. ДВ. бр.46 от 2007г.)

[2] Указ № 883 за прилагане на закона за нормативните актове (Обн. ДВ. бр.39 от 21 Май 1974г., изм. ДВ. бр.46 от 12 Юни 2007г.)

[3] Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО L 79/2008

[4] Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 година относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи /OJ L 315/1, 28.11.2003

[5] Решение № 2003/19/RM на изпълнителния директор на Агенцията от 28 ноември 2003 относно приемливите начини за съответствие и инструктивен материал към Регламент на Комисията (ЕС) № 2042/2003 от 20 ноември 2003 относно постоянната летателна годност на въздухоплавателните средства и аеронавигационните продукти, части и уреди, и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващ тази дейност

[6] Decision № 2008/003/R of the executive director of the European Aviation Safety Agency of 11 July 2008 amending Appendix I Aircraft type ratings for Part-66 aircraft maintenance licence to Annex IV Acceptable Means of Compliance to Part-66 of Decision No. 2003/19/RM1 of the Executive Director of the Agency of 28 November 2003 On acceptable means of compliance and guidance material to Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of

20 November 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

[7] Decision No 2007/001/R of the executive director of the Agency of 13 March 2007 amending Annex I of Decision № 2003/19/RM of the Executive Director of the Agency of 28 November 2003 on acceptable means of compliance and guidance material to Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of 20 November 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.

[8] Decision No 2007/002/R of the executive director of the Agency of 13 March 2007 amending Annex II of Decision № 2003/19/RM of the Executive Director of the Agency of 28 November 2003 on acceptable means of compliance and guidance material to Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of 20 November 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.

[9] Decision No 2007/003/R of the executive director of the Agency of 13 March 2007 amending Annex IV of Decision № 2003/19/RM of the Executive Director of the Agency of 28 November 2003 on acceptable means of compliance and guidance material to Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of 20 November 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] Joint Aviation Authorities. Administrative and Guidance Material. Section Five: Personnel Licensing

[11] Наредба № 39 от 26.01.2009 г. за условията и реда за издаване на свидетелства за правоспособност на пилоти, свидетелства за авиационни учебни центрове, обучаващи пилоти, и свидетелства за медицинска годност на авиационен персонал - пилоти, в съответствие с изискванията на JAR-FCL 1 и JAR-FCL 3 и контрола върху тях (обн., ДВ, бр. 14 от 20.02.2009 г.)

[12] Наредба № 37 от 5.10.2007 г. за условията и реда за издаване на свидетелства на авиа-

ционните оператори за търговски въздушен превоз и контрола върху тях (Загл. изм. - ДВ, бр. 38 от 2009 г.) (обн., ДВ, бр. 88 от 2.11.2007 г., изм. и доп., бр. 38 от 22.05.2009 г.)

[13] Регламент (ЕО) № 8/2008 на Комисията от 11 декември 2007 година за изменение на Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета по отношение на общите технически изисквания и административните процедури, приложими за търговските превози със самолет (OJ L 10/1, 12.1.2008 г.)

[14] Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 година относно летищните такси/ Directive 2009/12/EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2009 on airport charges/ Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires; OJ L070, 14.03.2009

[15] Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание /ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services/ Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne; Doc 9082, 2009

[16] Постановление № 208 от 6 август 2004 г. за изменение и допълнение на наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аэронавигационно обслужване в Република България, приета с Постановление № 280 на Министерския Съвет от 1998 г. (обн., ДВ, бр. 2 от 1999 г.; изм. и доп., бр. 15 от 2000 г., бр. 9 и 62 от 2001 г., бр. 19 от 2002 г., бр. 16 от 2003 г. и бр. 32 от 2004 г.) (Обн. ДВ. бр.71 от 13 Август 2004г).

[17] Закон за гражданското въздухоплаване (Обн. ДВ. бр.94 от 1 Декември 1972г, последн, изм. ДВ. бр.47 от 23 Юни 2009г.)

[18] Directive of the European Parliament and of the Council on aviation security charges COM/2009/0217

[19] Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 година относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността/ Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports/ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté; OJ L272, 25.10.1996

[20] Регламент (ЕО) № 859/2008 на Комисията от 20 август 2008 година за изменение на Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета по отношение на общите технически изисквания и административни процедури, приложими към търговските превози със самолет

[21] Наредба № 30 от 10 ноември 2006 г. за установяването на правила и процедури по отношение на въвеждането на оперативни ограничения, свързани с шума в гражданските летища за обществено ползване в Република България (Обн. ДВ. бр.95 от 2006г.)

[22] Директива 2002/30/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 26 март 2002 година относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността

[23] Речник на българския език, том 11 „О”, Изд.БАН, София 2002 г

PROBLEMS IN APPLICATION OF THE EUROPEAN AIR LOW IN BULGARIA

Tonko Petkov
ivt.petkov@tea.bg

Institute of Air Transport , Sofia
BULGARIA

Key words: *Bulgarian, air low*

Abstract: *The report is dedicated to the linguistic and institutions problems for application of European air low and to the EC acts for the institutions and administration. This work proposes some criteria and ways for resolutions of the problems.*