Справка
за отразяване на постъпилите предложения и становища от обществените консултации по
проекта на
Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 3 от 25.05.2009 г. за аварийно-спасителното осигуряване на гражданските летища,
проведени в периода 06.02.2026 г. - 08.03.2026 г.

Изготвил становището	**Предложение**	**Приема/не приема предложението**	**Мотиви за неприемане на предложението**
arff.bulgaria@gmail.com	По § 29 от проекта – в съответствие с EN 1846, публикуван на уебсайта на Българския институт за стандартизация и достъпен на https://bds-bg.org, БДС и европейският стандарт EN 1846 определят следното: „Настоящият европейски стандарт не обхваща следните видове противопожарни или спасителни превозни средства или оборудване: ЛЕТИЩНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, които попадат в обхвата на препоръките на Международната организация за гражданска авиация (ICAO).“ Следователно БДС EN 1846 не е приложим за превозни средства за аварийно-спасителни и противопожарни дейности при въздухоплавателни произшествия (ARFF). Критериите, приложими за такива превозни средства, могат да бъдат намерени в Ръководството за летищни служби на ICAO, Част 1: Спасителни и противопожарни дейности, Четвърто издание, 2015 г., което е публично достъпно на уебсайта на Швейцарската администрация за гражданска	Не се приема.	С § 29 от проекта се предлага в текста на наредбата термините „противопожарен автомобил“, „противопожарен аварийно-спасителен автомобил“, „противопожарни аварийно-спасителни автомобили“, „противопожарни аварийно-спасителни автомобила“ и „противопожарните аварийно-спасителни автомобили“ да бъдат заменени съответно с „пожарен автомобил“, „пожарен аварийно-спасителен автомобил“, „пожарни аварийно-спасителни автомобили“, „пожарни аварийно-спасителни автомобила“ и „пожарните аварийно-спасителни автомобили“.Направеното предложение е съобразено с изискванията на БДС EN 1846-1 „Автомобили за пожарогасителни и спасителни дейности. Част 1: Номенклатура и означения“, като следва да се отчете, че европейският стандарт се прилага на национално ниво чрез съответния национален стандарт (БДС EN 1846-1). В т. 1 от посочения стандарт е определена неговата област на приложение, като в същата не се съдържа изрично изключване на летищни (аеродрумни) превозни средства. Изключването на летищни

	авиация: https://www.bazl.admin.ch/dam/en/sd-web/rcYsYX-Gcduw/icao_doc_9137_airportservicesmanual-part1.pdf		автомобили за пожарогасителни и спасителни дейности е регламентирано в част 2 и част 3 на стандарта БДС EN 1846. Предложението е насочено към уеднаквяване и използване на коректна терминология по отношение на автомобилите, използвани при пожарогасителни и спасителни дейности, като същото не противоречи на препоръките на Международната организация за гражданска авиация (ICAO).
arff.bulgaria@gmail.com	Change #29: (Change #29 proposes terminological corrections in accordance with the recommendations of the General Directorate for Fire and Rescue in order to achieve compliance with BDS EN 1846-1 "Vehicles for fire extinguishing and rescue activities. Part 1: Nomenclature and Indications".) Public Comment on Change #29: In accordance with EN 1846 which is published on the website of the Bulgarian Institute for Standardization and found here: https://bds-bg.org the BDS and European Standard EN 1846 identifies the following: "This European Standard does not deal with the following types of fire-fighting or rescue vehicles or equipment: AIRPORT VEHICLES IN THE SCOPE OF THE RECOMMENDATIONS OF THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO). BDS EN 1846 is NOT applicable to aircraft rescue and fire fighting vehicles. Criteria applicable to aircraft rescue and fire fighting vehicles may be found within the ICAO Airport Services Manual Part 1, Rescue and Fire Fighting Fourth Edition, 2015 which is	Не се приема.	Постъпилото предложение е превод на английски език на горната бележка, мотивите за чието неприемането се съдържат по-горе.

	available publicly from the website of the Civil Aviation Administration of Switzerland: https://www.bazl.admin.ch/dam/en/sd-web/rcYsYX-Gcduw/icao_doc_9137_airportservicesmanual-part1.pdf		
office@sof-connect.com	1. Предвидената промяна с § 7 относно чл. 25а не е в съответствие с Регламент 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 година за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и по-специално ADR.OPS.B.010 Спасителни и противопожарни служби - своевременното осигуряване на адекватно оборудване, пожарогасителни средства и достатъчен персонал; GM2 ADR.OPS.B.010(a)(2) Спасителни и противопожарни служби. При определяне на броя на персонала, необходим за осигуряване на спасителни и противопожарни дейности, следва да се извърши анализ на задачите и ресурсите, като се вземат предвид типовете въздухоплавателни средства, опериращи на летището, наличните спасителни и противопожарни превозни средства и оборудване, всички други задължения, изисквани от персонала на спасителните и противопожарни служби и др. Съгласно ADR.OPS.B.010 „Спасителни и противопожарни служби“ временното намаляване на нивото на защита на спасителните и противопожарни служби на летището, поради непредвидени	1. Не се приема.	1. Предложената разпоредба на чл. 25а урежда единствено задължението за предоставяне и публикуване на информация относно категорията на аварийно-спасителната и противопожарна защита (RFFS) чрез Сборника за аеронавигационна информация (AIP) или при поискване. Тази материя е свързана с информираността на ползвателите на летището и доставчиците на аеронавигационно обслужване и не засяга пряко изискванията относно определяне на числеността на персонала, оборудването или нивото на защита. На второ място, изискванията на ADR.OPS.B.010 и съответните насоки (GM) регламентират начина на определяне и поддържане на адекватно ниво на аварийно-спасителна и противопожарна защита, включително чрез анализ на задачите и ресурсите. Тези изисквания са транспонирани и прилагани чрез действащата нормативна уредба, включително Наредба № 3 в действащата ѝ редакция, както и чрез прякото приложение на европейския регламент, който има непосредствено действие и предимство. По отношение на наличния персонал, пожарогасителните вещества и техниката, изискванията са ясно регламентирани в последното изменение на Наредба № 3. Същото отразява коректно и в пълна степен необходимостта от осигуряване на адекватен

	обстоятелства, не изисква предварително одобрение от компетентния орган.		ресурс, гарантиращ равностойно ниво на безопасност както за пострадалите при авиационно произшествие, така и за участващите в спасителните дейности екипи.
	2. Изменението на чл. 26, ал. 2 е в пряко противоречие с член 27, който изисква пристигане на място и започване на изпускането на пожарогасителния агент в рамките на общо 180 секунди, докато член 26, параграф 2 позволява пристигане на място, а също така позволява до максимум 60 секунди за започване на изпускането на пожарогасителния агент. Например, съгласно член 26, параграф 2, пожарна кола може да пристигне на място на 180 секунди и след това да ѝ бъде разрешено да изпусне пожарогасителния агент преди 210 секунди. Това не е съвместимо с член 27 и не е съвместимо нито с критериите на EASA, нито с критериите на ICAO. Пристигането на първото превозно средство на място и започването на изпускането на пожарогасителния агент трябва да се случи в рамките на общо 180 секунди. Средното време за изгаряне на фюзелажа на самолет е средно три минути или по-малко, въз основа на индустриални тестове. Допускането на забавяне на изпускането на пожарогасителния агент до четвъртата минута ще позволи на огъня и пламъците да пробият обшивката на фюзелажа на самолета и да проникнат в кабинното отделение, увеличавайки вероятността от загуба на човешки живот. В съответствие с Ръководството за услуги на ICAO, част 1 - Спасителни и противопожарни	2. Не се приема.	2. В чл. 26, ал. 2 направеното предложение касае прецизиране на използваната терминология чрез заместване на определени изрази, без да се променя смисълът на останалата част от текста. Относно времето за реагиране, в AMC 5 ADR.OPS.B.010 (a)(2), т. „a“ е предвидено максимално време за достигане до който и да е праг на пистата за излитане и кацане (ПИК) до 3 минути при оптимални условия, като същевременно реагиращият екип следва да бъде в позиция да подаде най-малко 50% от изискуемото количество пожарогасително вещество съгласно таблица 1 на AMC 4 ADR.OPS.B.010 (*“…be in a position to apply foam at a rate of, at least, 50%...”*). В тази връзка следва да се отбележи, че съгласно AMC 5 ADR.OPS.B.010 (a)(2), т. „a“ и т. „d“, в задълженията на собственика на летището/летищния оператор е да осигури, чрез подходящи насоки, оборудване и/или процедури, време за реакция до 2 минути, като остава в сила изискването първият пристигнал екип да бъде в състояние да подаде най-малко 50% от необходимото количество пожарогасително вещество (*“…be in a position to apply foam at a rate of, at least, 50%...”*).

	дейности, раздел 2.3.3, скоростите на изпускане на пожарогасителен агент са изчислени с отчитане на време за контрол от 60 секунди. Времето за контрол се определя като времето, необходимо за намаляване на интензивността на външния пожар с 90%.		
	3. Относно промяната в чл. 28 – в съответствие с Регламент (ЕС) 2019/1021 и Регламент (ЕС) 2020/784, пожарогасителните пени, обозначени като С-8, вече не са разрешени за употреба от противопожарните служби на летищата. В съответствие с Регламент (ЕС) 2025/1988, не се пускат на пазара или използват от 23 октомври 2030 г. в пожарогасителни пени в концентрация, равна или по-голяма от 1 mg/L за сумата от всички PFAS. Пожарогасителните пени, обозначени като С-6, не се използват от 23 октомври 2030 г.	3. Не се приема.	3. Използваните абревиатури са заимствани от *ICAO DOC 9261 Heliport Manual*, като същите са изрично посочени в списъка с използвани съкращения в началната част на документа (*cmp. xii–xvi*). Тези съкращения нямат отношение към химичния състав на използваните пожарогасителни средства и не следва да бъдат тълкувани в този смисъл.
	4. Относно промяната в чл. 30 следва да се има предвид, че този раздел е в противоречие с AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2) Спасителни и противопожарни служби: на летището се поддържа резервен запас от пяноконцентрат, еквивалентен на 200% от количествата, посочени в Таблица 1, за целите на попълването на запасите от превозни средства. Пеноконцентрат, превозван на пожарните превозни средства в количество, надвишаващо посоченото в Таблица 1, може да допринесе за резерва; EASA изисква 200% резерв, докато промяната предлага 100% резерв Предложената промяна следва да включва	4. Приема се частично.	Приемат се направените предложения с изключение на предложението за включване на примери за формулата за изчисляване на необходимото количество пенообразувател за всяко количество вода, доколкото това не е специфична формула, а общата универсална математическа формула за изчисляване на процент.

	формулата за изчисляване на необходимото количество пяна за всяко количество вода. За 1% пяна формулата е следната: (Количество вода / 100 * 1 =). За 3% пяна формулата е следната: (Количество вода / 100 * 3 =). За 6% пяна формулата е следната: (Количество вода / 100 * 6 =). Като пример за летище от категория 8, използващо пяна от категория В (1% - 18 200 / 100 * 1 = 182 литра) (3% - 18 200 / 100 * 3 = 546 литра) (6% - 18 200 / 100 * 6 = 1 092 литра). Пример за 200% резерв съгласно EASA би бил следният (1% = 364 литра) (3% = 1 092 литра) (6% = 2 184 литра) Съгласно EASA 139, „Пеноконцентрат, превозван на пожарните превозни средства в количество, надвишаващо количеството, посочено в Таблица 1, може да допринесе за резерва“; Важно е да се отбележи, че всяко съвременно превозно средство ARFF обикновено има капацитет от един резервоар за пяна, който да доставя до четири водни резервоара с количество вода.		
	5. Промяната в чл. 69, ал. 1 - Механизмите за координация на плана за действие при извънредни ситуации на летището се определят от летищния оператор. **Чл. 70. (1) Планът за действие в случай на извънредна ситуация на летището се изготвя от летищната администрация и трябва да предвижда:**	5. Не се приема.	5. Бележката не се съдържа конкретно предложение за промяна. В допълнение, предложената с проекта промяна в чл. 69, ал. 1 е свързана с пълното отразяване на всички изменения на Наредба № 20 от 24.11.2006 г. за удостоверяване експлоатационната годност на граждански летища, лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване, както и достъпа до пазара на наземно обслужване в летищата, считано от нейното обнародване до настоящия момент.

	6. Предложената промяна в Приложение № 5 - В съответствие с Регламент (ЕС) 2019/1021 и Регламент (ЕС) 2020/784, пожарогасителните пени, обозначени като С-8, вече не са разрешени за употреба от противопожарните служби на летищата. В съответствие с РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2025/1988, не се пускат на пазара или използват от 23 октомври 2030 г. в пожарогасителни пени в концентрация, равна или по-голяма от 1 mg/L за сумата от всички PFAS. Пожарогасителните пени, обозначени като С-6, не се използват от 23 октомври 2030 г.	6. Не се приема.	6. Използваните абревиатури са заимствани от *ICAO DOC 9261 Heliport Manual*, като същите са изрично посочени в списъка с използвани съкращения в началната част на документа (*стр. xii–xvi*). Тези съкращения нямат отношение към химичния състав на използваните пожарогасителни средства и не следва да бъдат тълкувани в този смисъл.
	7. Относно Приложение № 7 - Изискванията за пяна на пистата са исторически, остарели и отживелица и нямат място в съвременните летищни операции. Приложение 7 трябва да бъде постепенно премахнато изцяло. Приложение 7 към Наредба 3 е взето от Таблица 15-1 от Ръководството за летищни услуги на ИКАО, част 1, което е било в сила от 1990 до 2015 г. През 2015 г. ИКАО публикува Ръководството за летищни услуги, част 1 - 4-то издание, от което е премахната главата за изискванията за пяна на пистата. В изданието от 1990 г. на „Ръководство за летищни услуги“ на ICAO, част 1, се посочва, че дейностите по пистата трябва да се извършват само с „протеинова пожарогасителна пяна“. Важно е да се отбележи, че протеиновата пяна е била широко използвана преди създаването на пяната AFFF през 60-те години на миналия	7. Приема се.	

	век. По-голямата част от летищата по света са преминали от протеинова пяна към пяна AFFF през 70-те, 80-те и 90-те години на миналия век. Съвременните летищни операции обикновено не разполагат с протеинова пяна, необходима за операции по разпенване на пистата. Това е остаряла и остаряла практика, която до голяма степен е постепенно премахната от летищната индустрия по целия свят.		