



**Проект към Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 3  
от 25.05.2009 г. за аварийно-спасителното осигуряване на  
гражданските летища**

[линк към консултацията](#)

**Информация**

**Откриване / Приключване:** 06.02.2026 г. - 08.03.2026 г. Неактивна

**Номер на консултация:** #12150-K

**Област на политика:** Архив - Транспорт

**Тип консултация:** Акт на министър

**Вносител:** Министерство на транспорта и съобщенията

**Тип носител:** Национално

1. Причини, които налагат издаването на предложения проект на наредба:

Необходимостта от изготвянето на проекта произтича както от промени в стандартите и препоръчителните практики, съдържащи се в Приложение № 14, Том I и Том II към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване (Конвенцията), така и от нормативната уредба в областта на летищата в Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ).

В проекта са включени две групи изменения и допълнения:

Първата група промени произтичат от измененията в Том I „Проектиране и експлоатация на летища“, с включени поправки 1-17 и Том II „Вертолетни летища“, с включени поправки 1-9 от Приложение № 14 към Конвенцията. Промените се отнасят до вида на пожарогасителните средства, включително допълнителните такива, които следва да се осигуряват на летищата. Премахнати са пожарогасителни вещества като халони и въглероден диоксид. Извършена е изрична категоризация на пенообразователите, като основно пожарогасително вещество. Друга немалка част от измененията са свързани с конкретизирането на изискванията за аварийно-спасително и противопожарно оборудване на вертолетни летища. Не на последно място, като съществено изменение, което следва да бъде отбелязано, е отпадането на задължението за аварийно-спасителното, противопожарното и медицинското осигуряване по отношение на летищата, които не обслужват операции за търговски

въздушен превоз.

Втората група промени на Наредба № 3 е свързана с промените чл. 43 от ЗГВ, обнародвани в бр. 16 от 2021 г. на „Държавен вестник“, касаещи обществените отношения в областта на летищата и използването на единен термин „летища“, съответно отпадане на понятието „площадки“.

Основните причини за приемането на предложението проект са постигане на съответствие на подзаконовата нормативна уредба с международните стандарти и националните законови изисквания в областта на летищната дейност, както и адаптиране на процедурите и изискванията към съвременните практики в безопасността и управлението на летищата.

Мотивите за предложените изменения и допълнения са както следва:

С промяната в § 1 относно чл. 10, ал. 4 се посочва коректната аббревиатура на наименованието на органа, отговорен за противопожарното и аварийно-спасителното осигуряване.

С предложените нови ал. 3-6 на чл. 21 (§ 2 от проекта) се регламентират изискванията към осигуряването на аварийно-спасително и противопожарно оборудване, времето за реакция и аварийните изходи на вертолетните летища, като се въвежда и задължението за разполагане на персонала на аварийно-спасителната и противопожарна служба на или в близост до вертолетното летище при активни полети. С предложението се постига съответствие с изискванията в раздел 6.2.4. и 6.2.8 от том I на Приложение № 14 към Конвенцията.

Предлаганата промяна в § 3 относно чл. 22, ал. 1 е с цел постигане на съответствие с раздел 9.2.1 от том I на Приложение № 14 към Конвенцията. С промяната се въвежда изричното условие за осигуряване на аварийно-спасително и противопожарно оборудване само на летищата, обслужващи операции за търговски въздушен превоз. Предложението е в съответствие с актуализираните международни изисквания и реалните експлоатационни нужди на летищата, като се прави ясно разграничаване между големите летища за извършване на търговски въздушни превози и малките летища, които обикновено са за лично ползване, за спортни или развлекателни цели или за извършване на специализирани авиационни работи. Предпоставка за това изключение е фактът, че на тези летища обикновено кацат въздухоплавателни средства, които не са големи, т.е. са с по-малко излетно тегло - под 5 700 кг. На борда им могат да са малко на брой лица, което предопределя по-ниско ниво на риск на полетните операции. Чрез предложената промяна се избягва въвеждането на допълнителни изисквания за аварийно-спасителното, противопожарното и медицинското осигуряване по отношение на летищата, на които не се извършват търговски полети.

С новия чл. 23а (§ 5 от проекта) се въвеждат изисквания за евакуационни маршрути и изходи на вертолетни летища над земната повърхност и палубни летища, съгласно посоченото в Приложение № 14, Том II към Конвенцията и Наредба № 13-1971 от 29 октомври 2009 г. за строително-технически правила и норми за осигуряване на безопасност при пожар. Определят се параметрите на евакуация според броя

пътници, включително при специализирани операции (HEMS) с цел гарантирането на по-висока безопасност при евентуален пожар или авария.

С § 6 относно чл. 25, ал. 2 се посочват критериите за определяне на категорията на аварийно-спасителната и противопожарната защита на вертолетните летища, а именно: на база най-дългия вертолет, използващ летището и в съответствие с определената категория на вертолетното летище. С предложената промяна се осигурява съразмерност между размера на вертолета и нивото на осигуряване, като се гарантира адекватна безопасност при аварийно-спасителни и противопожарни операции, без да се създават допълнителни изисквания за летища, ползвани само от по-малки вертолети.

С § 7 относно чл. 25а се определят изискванията към собственика или ползвателя на летището по отношение на предоставяне на аеронавигационни данни/информация на доставчика на аеронавигационно обслужване и ползвателите на летището с публикация в AIP или при поискване информация за категорията, осигурявана на летището по отношение на аварийно-спасителната защита и гасене на пожари. Предложението е в съответствие със стандартите и правилата в Приложение № 14, Том I и II към Конвенцията.

Промените с § 8 относно чл. 26 целят хармонизиране на разпоредбите с европейските стандарти, съгласно които се изисква пожарните автомобили да подават пяна, отговаряща на стандартите за реакция  $\leq 60$  секунди. С предложената промяна се гарантира както навременна реакция, така и ефективност при гасенето.

С § 10 относно чл. 28 се извършват промени относно изискванията към пожарогасителните вещества. Въвеждат се нови изисквания за основни вещества (пенообразуватели с нива А, В, С съгласно ICAO) и правила за комбинираното им използване. Предложените промени осигуряват както съответствие с изискванията в раздел 9.2.9. от том I на Приложение № 14 към Конвенцията, така и надеждност на пожарогасителната защита.

Предложената с § 11 на отмяна на чл. 29, ал. 3, т. 3 е съобразена с отмяната на посочения в разпоредбата стандарт.

С предложените с § 12 нови алинеи в чл. 30 се предвиждат мерки за допълнителни резерви от огнегасящи вещества, съобразно които да се осигури готовност за продължаване на гасителните действия при продължителни или последователни инциденти.

С предложените с § 14 промени в чл. 32 се въвеждат изисквания относно осигуряването на аварийно-спасително и противопожарно оборудване и аварийни служби на вертолетните летища. Диференцират се изискванията за аварийно-спасително и противопожарно осигуряване на вертолетните летища, съобразени с тяхното местоположение, конструктивни характеристики и нивото на риск. Разграничават се обектите с повишен риск, за които осигуряването е задължително, от тези, при които то се определя въз основа на оценка на риска, в съответствие с препоръките на ICAO (Doc 9261). Определят се минимални изисквания за оборудване, правила за разполагането му и изисквания за аварийна комуникация и лични

предпазни средства.

С § 15-17 относно чл. 32а-32в се определят изискванията към минималните количества пожарогасителни вещества на вертолетни летища и начина на определяне на разходните норми на допълнителните пожарогасителни вещества.

С предложената с §18 нова алинея в чл. 3б се създава възможност за разполагане на противопожарно депо и извън територията на летището, при условие, че за максимално определеното време от 3 минути противопожарните аварийно-спасителните автомобили могат да достигнат до всяка точка на ПИК и работната площ на летището. Предложението е с оглед обстоятелството, че съгласно действащите разпоредби на наредбата противопожарното депо може да бъде разположено единствено на територията на летището, което в определени хипотези създава затруднения.

С § 19 се предлага изменение в чл. 69, ал. 1, като целта е коректно изписване на всички изменения и допълнения, които са настъпили в Наредба № 20 от 24.11.2006 г. за удостоверяване експлоатационната годност на граждански летища, за лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване и за достъпа до пазара по наземно обслужване в летищата, от момента на нейното обнародване до настоящия момент. В сегашния текст на цитираната разпоредба е отбелязано последното изменение в Наредба № 20 от 24.11.2006 г. от 2007 г., като след него са настъпили още общо седем изменения и допълнения, които следва да бъдат коректно отбелязани.

С § 20 относно чл. 70, ал. 5 и 6 се предвижда въвеждането на изисквания за оценка на подходните зони при летища до водоеми и за определяне на отговорни служби при аварийно приводняване. С допълненията се отчитат международните стандарти относно изискванията за аварийно-спасителни действия в специфични терени.

С предложените промени в § 21 относно чл. 79 подзаконовият нормативен акт се привежда в съответствие с чл. 128 и чл. 129 от Закона за Министерството на вътрешните работи. Разширява се възможността за участие на частни и чуждестранни търговци, регистрирани в ЕС/ЕИП/Швейцария, при осигуряване на пожарната безопасност. Промяната цели по-голяма конкуренция и ефективност при аварийно-спасителни дейности.

С § 22 от проекта се създават т. 23 и 24 в § 1 от Допълнителните разпоредби, като се добавят дефиниции за „търговски въздушен превоз“ и „система за аварийно оповестяване“, с цел уеднаквяване на терминологията и избягване на различни тълкувания.

С § 23 и § 27 се предлагат промени на Приложение № 3 и Приложение № 8 към наредбата, които определят категорията на противопожарна защита и минималните необходими количества пожарогасителни вещества на вертолетно летище. С измененията се постига съответствие между националните изисквания и тези, предвидени в раздел 6.2.2.2., 6.2.3.2. и 6.2.3.2 от том II на Приложение № 14 към Конвенцията.

С § 24 се предлагат промени на Приложение № 5 към наредбата, в което се определя минималното количество на огнегасящи вещества, в зависимост от категорията на летището. С измененията се постига съответствие между националните изисквания и тези предвидени в раздел 9.2.11 от том I на Приложение № 14 към Конвенцията.

С § 25 се предлагат промени в Приложение № 6, представляващо таблица за Еквивалентни количества за замяна на основни с помощни пожарогасителни вещества, като се премахва използването на CO<sub>2</sub> съобразно с промените в Приложение № 14 към Конвенцията и се правят терминологични поправки съгласно препоръките на Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ (ГДПБЗН).

С § 26 се предлагат терминологични поправки в Приложение № 7 към чл. 30, ал. 3, Таблица № 7 съгласно препоръките на ГДПБЗН.

Втората група промени в проекта е свързана с промените чл. 43 от ЗГВ, обнародвани в бр. 16 от 2021 г. на „Държавен вестник“, касаещи обществените отношения в областта на летищата. Във връзка с посочените по-горе изменения в закона, с § 22-26 в проекта на наредбата са променени редица термини. С въвеждането в ЗГВ на единен термин „летище“ отпадна категорията „летателна площадка“, „палубна вертолетна площадка“ и др., с оглед на което в проекта на наредбата са направени промени в използваната терминология. В тази връзка са и предложените изменения в § 28, съгласно който се предлага навсякъде в наредбата думите „вертолетната площадка“, „вертолетни площадки“ и „вертолетните площадки“ да се заменят съответно с „вертолетно летище“, „вертолетното летище“, „вертолетни летища“ и „вертолетните летища“.

С § 29 се предлагат терминологични поправки съгласно препоръките на ГДПБЗН, за да се постигне съответствие с БДС EN 1846-1 „Автомобили за пожарогасителни и спасителни дейности. Част 1: Номенклатура и означения“.

Не на последно място, с § 30 се предвижда отложено влизане в сила на наредбата, след обнародването ѝ в „Държавен вестник“, което е обусловено от необходимостта заинтересованите субекти да разполагат с достатъчен срок за привеждане на дейността си в съответствие с новите и изменени изисквания. Предвиденият шестмесечен период ще даде възможност да бъдат планирани и реализирани организационни, технически и финансови мерки, включително осигуряване и/или подмяна на аварийно-спасително и противопожарно оборудване, пожарогасителни вещества, системи за подаване на пяна, както и обучение и разположение на персонала. Отлагането на влизането в сила гарантира плавно и ефективно прилагане на наредбата.

## 2. Цел.

Целта на проекта е да се постигне пълно съответствие на националната подзаконова нормативна уредба в областта на аварийно-спасителното осигуряване на гражданските летища с актуалните международни стандарти и препоръчвани практики, съдържащи се в Том I „Проектиране и експлоатация на летища“, с включени поправки 1-15 и Том II „Вертолетни летища“, с включени поправки 1-9 от

Приложение № 14 към Конвенцията, както и в съответствие с действащите относими разпоредби на Закона за гражданското въздухоплаване.

Основната насока е да се гарантира повишаване на авиационната безопасност чрез актуализиране на правилата за аварийно-спасително, противопожарно и медицинско осигуряване на летищата, като същевременно се отчита спецификата на различните видове летища и се създават по-гъвкави условия за тяхната експлоатация. Чрез предложените промени се цели и намаляване на административната и финансовата тежест върху по-малките летища, които не обслужват търговски въздушен превоз, без това да компрометира сигурността на полетите.

### 3. Финансови и други средства, необходими за прилагането на новата уредба.

Предложеният проект няма да доведе до пряко и/или косвено въздействие върху държавния бюджет. Приемането на предложения проект на наредба не изисква осигуряването на финансови или други средства за прилагането му, тъй като всички, регламентирани в проекта на наредбата дейности ще се извършват от служителите в ГД ГВА в рамките на утвърдения бюджет на администрацията за съответната бюджетна година.

### 4. Очаквани резултати от прилагането на проекта на наредбата.

Приемането и прилагането на проекта за изменение и допълнение на Наредба № 3 ще доведе до осигуряване на прилагането на международните стандарти и добри практики при проектирането, експлоатацията и аварийно-спасителното осигуряване на гражданските и вертолетните летища в Република България, което ще гарантира устойчиво развитие и безопасна експлоатация на гражданските летища в Република България. Промените подобряване на аварийната готовност и реакция, чрез конкретизираните изискванията за оборудване, персонал, време за реакция и евакуационни маршрути, което ще се повиши ефективността на действията при авиационни произшествия и извънредни ситуации.

На следващо място, би се постигнало ясно разграничаване на изискванията за големи летища, обслужващи търговски въздушен превоз, и малки летища с ограничен риск, като се намалява административната и финансова тежест за последните. Предвидена е адаптация към специфични експлоатационни условия, чрез въвеждане на правила за аварийно-спасителни действия при летища, разположени в близост до водоеми или със специфични конструктивни характеристики, което ще осигури адекватна защита в различни експлоатационни сценарии.

Не на последно място, с предложените промени ще се постигне уеднаквяване на терминологията относно летищата, което ще ограничи възможността за противоречиво тълкуване и ще улесни прилагането на разпоредбите.

### 5. Анализ за съответствие с правото на Европейския съюз.

Проектът на постановление не е свързан с въвеждане на актове от правото на Европейския съюз, поради което не е изготвена и не се прилага към настоящия доклад справка за съответствието с правото на Европейския съюз.

На основание чл. 26, ал. 3 и 4 от Закона за нормативните актове проектът на наредба и докладът към него са публикувани на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията и на Портала за обществени консултации, като на заинтересованите лица е предоставен 30-дневен срок за предложения и становища по проекта.

## Отговорна институция

### Отговорна институция

#### Министерство на транспорта и съобщенията

Адрес: София, София , ул. Дякон Игнатий № 9

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

## Контактна информация

Александър Семерджиев, главен юрисконсулт в Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ | Електронна поща: asemerdzhiev@caa.bg

## Документи

### Пакет основни документи:

[Проект на акт - вер. 1.0 | 06.02.2026](#)

[Мотиви - вер. 1.0 | 06.02.2026](#)

### Консултационен документ:

---

### Справка становища:

---

## Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

**Автор:** Robert Tokoph (08.03.2026 20:14)

## **Промяна №29:**

(Промяна №29 предлага терминологични корекции в съответствие с препоръките на Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“, с цел постигане на съответствие с **БДС EN 1846-1 „Превозни средства за пожарогасене и спасителни дейности. Част 1: Номенклатура и обозначения“**.)

## **Публичен коментар относно Промяна №29:**

В съответствие с **EN 1846**, публикуван на уебсайта на **Българския институт за стандартизация** и достъпен тук:

<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 авиация**:

[https://www.bazl.admin.ch/dam/en/sd-web/rcYsYX-Gcduw/icao\\_doc\\_9137\\_airportservicesmanual-part1.pdf](https://www.bazl.admin.ch/dam/en/sd-web/rcYsYX-Gcduw/icao_doc_9137_airportservicesmanual-part1.pdf)

**Автор:** Robert Tokoph (08.03.2026 20:12)

**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 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](https://www.bazl.admin.ch/dam/en/sd-web/rcYsYX-Gcduw/icao_doc_9137_airportservicesmanual-part1.pdf)

**Автор:** СОФ КЪНЕКТ АД Хесус Кабайеро (06.03.2026 13:27)

Предвидената промяна с § 7 от Проект за изменение на Наредба № 3 за аварийно-спасително осигуряване на летищата (Наредбата), с която се създава нова разпоредба на чл. 25а от Наредбата не е в съответствие с Регламент 139/2014 за 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.

ADR.OPS.B.010 Спасителни и противопожарни служби - Временното намаляване на нивото на защита на спасителните и противопожарни служби на летището, поради непредвидени обстоятелства, не изисква предварително одобрение от компетентния орган.

Изменението на чл. 26, ал. 2 е в пряко противоречие с член 27, според който член 27 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 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%.

Относно промяната в чл. 28, следва да се има предвид, че 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.

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 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.

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:**

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.

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 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.

## История

### Включване на проекта

Това събитие описва запис на акт в ЗП или ОП.

**Начало на обществената консултация - 06.02.2026**

**Приключване на консултацията - 08.03.2026**

**Справка за получените предложения**

Справка или съобщение.