**Справка**

**на**

**постъпилите становища в срока на общественото обсъждане на проекта на Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданско въздухоплаване**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Изготвил становището** | **Предложение** | | **Приема/ не приема предложението** | **Мотиви за неприемане на предложението** |
| Асоциация на българските авиокомпании | През последните години българските авиационни оператори изпитват сериозни затруднения с издаването на идентификационни карти на членовете на летателните екипажи. Причината за това е продължителното време, необходимо за отдел „Авиационна сигурност“ на ГД ГВА за изработване на идентификационните карти поради необходимостта от изчакване на резултатите от проверка за надеждност, която се извършва от ДАНС. Тази проверка по правило отнема продължителен период от време, което забавя издаването на идентификационните карти и силно затруднява оперативната дейност на авиационните оператори.  Подобен е казусът с издаването на пропуски за временен или постоянен достъп до зоните за сигурност на летищата. Тези пропуски са необходими на служителите на авиационно-техническите бази, за да получат достъп до работните си места.  С цел опростяване на процедурите по издаване на идентификационни карти и пропуски за служителите на авиационните оператори и авиационно-техническите бази, предлагаме освобождаване на ГД ГВА от задължението и отговорността да издава тези документи.  Авиационните оператори биха могли сами да издават идентификационните карти, след надлежно извършена проверка за надеждност от ДАНС, каквато е добрата практика по света. Това ще даде възможност за скъсяване на срока за издаването на документа и ще намали натоварването на администрацията.  По същия начин би могло да се подходи и с издаването на пропуски за временен или постоянен достъп до зоните за сигурност на летищата, като отговорността и задължението за това да поемат летищните оператори – отново след надлежно извършена проверка на надеждност от ДАНС.  Във връзка с тези предложения считаме за уместно да се направят следните промени:  § ...В чл.16б, ал.1 се изменя и допълва:  Точка 11 се изменя:  „т.11.поддържа единна база данни за лицата, които изпълняват служебните си задължения в зоните за сигурност на летищата и за членовете на полетните екипажи, съгласно информацията, подавана от летищните оператори, авиационните оператори и въздушните превозвачи“.  Създава се т.11а:  11а. ГД ГВА издава пропуски за временен и постоянен достъп до зоните за сигурност на летищата на служителите от системата на МВР, ДАНС и МО, чиято постоянна работа не е на летищата, но изпълняват задачи по Закона за МВР, Закона за ДАНС и Закона за отбраната и въоръжените сили и на служителите на дипломатическите представителства, без да е необходимо да са преминали цялостна проверка за надеждност, извършвана от ДАНС.  Създадат се нови ал.4, 5 и 6 със следното съдържание:  Чл.11, ал.4. Летищните оператори издават пропуски за временен или постоянен достъп до зоните за сигурност на летищата, след премината успешно цялостна проверка за надеждност, която се извършва от ДАНС, за което уведомяват незабавно ГД ГВА. Пропуск за постоянен достъп до зоните за сигурност на летищата по реда на предходното изречение, се издава от летищния оператор, до когото е отправено заявление за издаване, и е валиден за отбелязаните в него летища на територията на РБ, за които е подадено заявлението.  Чл.11, ал.5. Летищните оператори издадат пропуски на моторни превозни средства за достъп до зоните за сигурност на гражданските летища за обществено ползване. Пропуск на МПС по реда на предходното изречение, се издава от летищния оператор, до когото е отправено заявление за издаване, и е валиден за отбелязаните в него летища, на територията на РБ, за които е подадено заявлението.  чл.11, ал.6. Авиационните оператори и въздушните превозвачи издават идентификационни карти за екипажите оп одобрен от ГД ГВА образец, след премината успешно цялостна проверка за надеждност, която се извършва от ДАНС, за която незабавно уведомяват ГД ГВА.  § ….В чл.120, ал.4, т.14 се изменя:  14. издаване на пропуски за временен и постоянен достъп до зоните за сигурност на гражданските летища за обществено ползване за лицата по чл.16б, ал.1, т.11а.  Приемането на тези промени съществено ще облекчи работата на авиационните оператори, въздушните превозвачи и авио-техническите бази и ще освободи административен капацитет на ГД ГВА. | Частично се приема с редакции.  Приема се.  Приема се.  Приема се частично.  Приема се.  Приема се. | | Издаването на временни и постоянни пропуски от летищните оператори би облекчило тяхната дейност. В приложимото законодателство на ЕС няма пречка за това те да извършват тази дейност, стига да е налице национална уредба за това.  Предложението един пропуск да е валиден за всички летища на територията на страната не се приема, тъй като всяко летище разполага с отделна програма за сигурност, одобрена от ГД ГВА, и условията, касаещи зоните за сигурност, са различни.  Това предложение противоречи на разпоредбата на чл. 12 от Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 година относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2320/2002. Всяко летище разработва методи и прилага процедури, които индивидуално са съобразени с конкретните условия на неговата територия, инфраструктура и функциониране. Тези процедури и методи се одобряват от компетентния орган – ГД ГВА, съобразно критериите, съдържащи се в националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване, при отчитане на конкретната летищна програма за сигурност. |
| ДП РВД | Предложените в § 1 промени в чл. 2 от ЗГВ се различават от предварително обсъждания с Държавно предприятие  „Ръководство на въздушното движение“ текст. В предложената редакция е отпаднала думата „управляеми“ пред съответните зони, за които редът и условията за определянето им се определят в наредбата по чл. 2а, ал. 2 от закона. По този начин не се разграничават зоните, за определянето на които се установява различна компетентност. Целта на законовите промени е от компетентността на Министерски съвет да бъде определянето на зони с ограничено въздухоплаване извън съответните управляеми структури, за определянето на които подзаконовият акт по чл. 2а, ал. 2 (Наредба № 19 от 6.07.2023 г. за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство) вменява отговорност на Съвета за управление на въздушното пространство (СУВП). С оглед на публикуваните предложения и при липса на ясно разграничение следва, че СУВП ще има компетентност и по отношение на определянето на зони с ограничено въздухоплаване във връзка с безопасността на обекти от национално значение (АЕЦ „Козлодуй“, „Дунарит“, „Нефтохим“ и др.), както и за зоните, имащи отношение към дейността на Изпълнителна агенция „Борба с градушките“.  С оглед на изложеното, необходимо е в § 1, т. 1 и т. 2 пред думите „ограничени“ и  „опасни“ да се добави думата „управляеми“ и съответно предложенията да придобият следната редакция:  § 1. В чл. 2 се правят следните изменения и допълнения:  1. В ал. 2 думите „ограничава въздухоплаването“ се заменят със „забранява или ограничава въздухоплаването, с изключение на временно отделени или резервирани зони,  Управляеми ограничени или управляеми опасни зони и ad-hoc опасни зони на тактическо ниво.“  2. Създава се ал. 3:  (3) Редът и условията за определяне на временно отделени или резервирани зони, управляеми ограничени или управляеми опасни зони и ad- hoc опасни зони на тактическо ниво се определят в наредбата по чл. 2а, ал. 2“. | Приема се с редакции. | | Думата „управляеми“ беше заличена с цел уеднаквяване на терминологията в нормативните актове. Към настоящия момент в Наредба № 19 от 06.07.2023 г. за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство липсва този термин. Използването на посоченото понятие ще бъде в противоречие с принципа за използването на едни и същи понятия както в закона, така и в подзаконовите нормативни актове.  Предлагаме следната редакция:  § 1.  1. В ал. 2 думите „ограничава въздухоплаването“ се заменят със „забранява или ограничава въздухоплаването, с изключение управляемите структури въздушно пространство относно: временно отделени зони, резервирани зони, ограничени зони, опасни зони и ad-hoc опасни зони на тактическо ниво.“  2. Създава се ал. 3:  (3) Условията и редът за определяне на управляемите структури въздушно пространство относно: временно отделени зони, резервирани зони, ограничени зони, опасни зони и ad-hoc опасни зони на тактическо ниво се определят в наредбата по чл. 2а, ал. 2“  Съгласно чл. 22 от Наредба № 19 управляемите структури в националното въздушно пространство на Република България включват девет вида зони (т. 1-9), сред които са:  - временно отделени (т.1)  -резервирани зони (т. 2),  -ограничени (т.7)  - опасни зони ( т.6)  - ad-hoc опасни зони (т.9).  Всички тези видове зони попадат в родовото понятие „управляема структура на въздушното пространство“ .  В ДР – т. 51 е дадена легална дефиниция за „Управляема структура на въздушното пространство (Manageable airspace structure)“: всяка структура, чието използване може да бъде планирано и има установени процедури за нейното активиране и деактивиране.  В т. 27 е легалната дефиниция на „Ограничена зона (Restricted area)“: въздушно пространство с установени размери над земната повърхност или териториалните води на страната, в пределите на което полетите на въздухоплавателните средства са ограничени съгласно определени условия  В т. 28 е легалната дефиниция за „Опасна зона (Danger area)“: е въздушно пространство с определени размери, в границите на което за посочени периоди от време може да се осъществява дейност, представляваща опасност за полетите на въздухоплавателни средства.  В т. 50 е легалната дефиниция за „Управляема зона на въздушното пространство (AMC Manageable area)“: зона, която е обект на управление и разпределение от клетката за управление на въздушното пространство на предтактическо ниво (ниво 2).  С направената редакция ще се постигне по-голяма яснота в предлаганите законови норми. |
| Асоциация на българската авиационна индустрия | С оглед допускането на определени пропуски, които биха могли да бъдат отстранени своевременно, поради широкия обществен интерес във връзка с регламентирането на безпилотните летателни системи, както и прецизирането на закона, бихме искали да посочим следното:   1. Безпилотните летателни системи отсъстват от настоящия проект. В тази връзка считаме, че са допуснати съществени пропуски:   1.1.Не са посочени нотифицирани/нотифициращи органи, както и разпределението на отговорностите на Държавна агенция „Метрологичен и технически надзор“ и ГД ГВА.  1.2. Не е регламентирано пръскането с дронове, като това следва да се координира и да се имплементира и в Закона за защита на растенията.  1.3. Не са регламентирани и авиомоделните и тестовите площадки на безпилотните системи.  2. Регламентацията U-space също отсъства в неговата цялост.  3. Санкциите в закона са непропорционални, като поради липса на уточнение на субектите, които подлежат на санкциониране, към момента размерът на санкциите е еднакво приложим, както и за обикновените ползватели на дронове, така и за съответните оператори, авиокомпании и трети лица. | Не се приема.  Не се съдържат конкретни предложения. | | Измененията в българското законодателство се извършват след внимателно изследване на идентифициран проблем, като се съобразяват всички аргументи в подкрепа или против предложени промени. Според чл. 26, ал. 3 от Закона за нормативните актове преди внасянето на проект на нормативен акт за издаване или приемане от компетентния орган съставителят на проекта го публикува на интернет страницата на съответната институция заедно с мотивите, съответно доклада, и предварителната оценка на въздействието. Когато съставителят на проекта е орган на изпълнителната власт, публикуването се извършва на Портала за обществени консултации. Срокът за предложения и становища по проектите, публикувани за обществени консултации, е не по-кратък от 30 дни, а при изключителни случаи и изрично посочване на причините в мотивите – в друг срок, но не по-кратък от 14 дни.  Описаната по-горе процедура е спазена, но в конкретния случай липсват конкретни предложения. |
| Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт | 1. Създаване на нова ал. 4 в чл. 2а на ЗГВ:  В съществуващите алинеи не се посочва обаче, кой определя редът, но който се осъществява разследване на авиационни произшествия и инциденти, реализирани във въздушното пространство на Република България, което в съответствие с чл. 26 на Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване е задължение на държавата, на чиято територия е станало събитието. С изменение 15, ефективно от 10 ноември 2016 г., на Анекс 13, на Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, се изисква всяка държава да създаде власти за разследване на авиационни произшествия, които са независими от държавните авиационни власти и други организации, които могат да се намесят в провеждане на разследването или да оказват влияние на неговата обективност.  2. В чл. 16ж се предлага уточняване на компетентния орган по прилагане на Регламент (ЕС) 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО, а в ал. 5 – да се уточни трудовото правоотношение на инспекторите.  3. Предлаганият чл. 140а определя като задължение на НБРПВВЖТ уведомяването на разследващите авиационни власти на ангажираните в произшествието държави, което е в съответствие с изискванията на глава 4, Уведомления, на Анекс 13 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.  4. Органите на Министерството на вътрешните работи участват, а не провеждат аварийно спасителните работи, които не се извършват само от тях, а при тях си взаимодействат с летищни власти, въздухоплавателна администрация, медицински власти, разследващи власти и др. в това число и с НБРПВВЖТ.  5. В ЗГВ, ал. 2 на чл. 142 се предлага промяна като изразът „инспектори в Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ да се заменя с израза „от комисия съставена от инспектори от НБРПВВЖТ и експерти, назначена от Председателя на управителния съвет на НБРПВВЖТ“.  6. В §1 от Допълнителните разпоредби след израза „*инспекторите по въздухоплаване*“ **се поставя запетая** и се добавя израза „***инспекторите от НБРПВВЖТ.*** | 1. Не се приема.  2. Приема се.  3. Не се приема.  4. Не се съдържат конкретни предложения.  5. Не се приема.  6. Не се приема. | | Правомощията и структурата на НБРПВВЖТ се съдържат в Правилника за дейността, структурата и организацията на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт, приет с ПМС № 6/22.01.2020 г. Повторно уреждане в друг нормативен акт не е необходимо. Този подход би бил в противоречие с разпоредбата на чл. 10, ал.1 от Закона за нормативните актове.  3. Това правомощие е предвидено освен в Приложение 13 към конвенцията, и вНаредба № 13 от 27.01.1999 г. за разследване на авиационни произшествия - чл. 5, ал.1, 2 и 3. В посочената разпоредба са описани изрично действията и тяхната последователност, които националният орган по разследването следва да предприеме при настъпването на подобни обстоятелства. Уредбата на тези действия в закон е излишно, доколкото с наредбата са въведени изискванията на Приложение 13 от конвенцията.  4. Такова уточнение би могло да се направи в Правилника за дейността, структурата и организацията на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт или в Наредба № 13 от 27.01.1999 г. за разследване на авиационни произшествия, доколкото това са актове, съдържащи процедурни норми, но не и в закона.  5. Такава разпоредба съществува в чл. 10, ал.1 от Наредба № 13 от 27.01.1999 г. за разследване на авиационни произшествия  Предложението не е необходимо да се уреди на законово ниво. Систематичното му място е в подзаконовия акт - Наредба № 13 от 27.01.1999 г. за разследване на авиационни произшествия.  6. Пътуванията се извършват в съответствие с Наредбата за командировките в страната. |
| „Соф Кънект“ АД | **1.** По § 6, б.е) относно чл.16б, ал.1, нова т.19, с която на ГД ГВА се вменяват правомощия:  - да контролира прилагането на приемливите средства за съответствие, издавани от Агенцията за авиационна безопасност на ЕС (ААБЕС);  - да оценява използването на помощни материали, разработени от ААБЕС и/или ИКАО за постигане на съответствие с нормативните изисквания;  - съгласувано с ААБЕС да одобрява прилагането на алтернативни средства за съответствие.  Съгласно разпоредбите на европейското законодателство приемливите средства за съответствие имат препоръчителен, а не задължителен характер. Създаването на задължение за използване на приемливи средства за съответствие би било в противоречие с европейското законодателство и би създало допълнителни задължения за субектите, подлежащи на контрол, които ще надвишават задълженията им, предвидени в европейските регламенти.  Предвиждането на единствено контролни функции във връзка с прилагането на тези приемливи средства създава неяснота не само за тяхната задължителност, но и съмнение, че те са задължителни за субектите, които ще подлежат на контрол. С оглед на това бихме предложили препоръчителният характер на тези приемливи средства за съответствие да бъде изрично посочен в ЗГВ.  Правомощията на ГД ГВА да оценява използването на помощни материали, разработени от ААБЕС и/или ИКАО за постигане на съответствието с нормативните изисквания, и да одобрява алтернативните средства за съответствие след съгласуване с ААБЕС, са въведени бланкетно, без да се предвиждат ред и критерии за оценката и одобрението. Подобен подход крие риск от субективизъм и би могло да създаде трудности за задължените субекти да съобразяват тези обстоятелства при осъществяването на дейността си.  **2.** В § 6, т.1 от ЗИД ЗГВ да се добави нова б. „д“:  „д) в т.11 в края се поставя запетая и се добавя „с изключение на пропуските, издавани от летищния оператор съгласно чл.16л, ал.6“.  **3.** Създава се нов § 7а:  „В чл.16л се правят следните изменения и допълнения:   1. Създава се нова ал.6:   „(6) Летищният оператор на летище с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или на летище с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България издава пропуски на лица, които изпълняват служебните си задължения в зоните за сигурност, след като са преминали успешно цялостна проверка за надеждност, която се извършва от Държавна агенция „Национална сигурност”, както и на моторни превозни средства за достъп до зоните за сигурност на съответното гражданско летище за обществено ползване  поддържа регистър за издадените пропуски.“  2.Създава се нова ал. 7:  „(7) За целите на поддържането на единната база данни по чл. 16б, ал. 1, т. 11, летищният оператор изпраща до Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ информация за издадените постоянни  пропуски съгласно ал. 6 в срок до 7 дни от тяхното  издаване.“  3.Досегашната ал. 6 става ал.8“.  **4.** В § 15 от ЗИДЗГВ се добавя нова т. 3:  „ В т. 14 в края се добавя „с изключение на пропуските, които се издават от летищния оператор съгласно чл. 16л, ал.6.“  **5.** Създава се нов § 25 от Заключителни разпоредби:  „Параграф 6, т . 1, б. „д“, § 7а и § 15, т. 3 влизат в сила в  6 -месечен срок от обнародването на закона в Държавен вестник“. | 1. Не се приема.  2. Приема се частично.  3. Приема се.  4. Приема се.  5. Приема се с редакция. | | 1. И към настоящия момент тези правомощия са част от задълженията на Националния компетентния орган (НКО) съгласно Регламент (ЕС) № 139/2014, ADR.AR.A.015 Means of compliance.  С новите разпоредби  се конкретизира, че ГД ГВА в качеството на НКО се задължава да изпълнява тези дейности. Никъде в ЗГВ, включително в новата т. 19 не се посочва, че приемливите средства за съответствие (АМС) на EASA са задължителни. Напротив, в новата т. 19 се посочва, че ГД ГВА одобрява алтернативни  средства  за съответствие /AltMoC/. EASA разработва АМС с оглед осигуряване еднаквост в прилагането на общите изисквания и стандарти за авиационна безопасност от всички страни членки на ЕС. АМС  са разработени и се използват за установяване на съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2018/1139 и правилата за неговото прилагане. Когато са спазени разработените от EASA АМС, това означава, че са спазени изискванията на регламента и правилата за неговото прилагане. ГД ГВА в качеството си на национален контролен орган, използва АМС в процеса на сертифициране и одитиране на летищата и летищните оператори, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/1139. Когато летищен оператор показва съответствие на ЕАSA AMC, НКО приема, че изискванията на регламента и правилата за неговото прилагане са спазени. Тъй като AMC не са задължителни, летищните оператори могат да изберат алтернативни средства за съответствие. В този случай обаче, те губят презумпцията за съответствие, предоставена от AMC на EASA, и трябва да докажат пред ГД ГВА, че спазват изискванията на регламента и правилата за неговото прилагане, като представят доказателства за осигуряване на еквивалентно ниво на безопасност.  Регламент (ЕС) № 139/2014  установява, че прилагането на AltMoC от летищните оператори подлежи на предварително одобрение от НКО и описват процеса, който трябва да се използва, за да се получи одобрението. Едно от изискванията, посочени в регламента, е да се уведомява EASA за такива AltMoC.  Редът, критериите и изискванията към НКО и летищния оператор за приемане на AltMoC, са ясно и подробно определени в Регламент (ЕС) № 139/2014, ADR.AR.A.015 Means of compliance и ADR.OR.A.015 Means of compliance.  От страна на ГД ГВА са разработени съответните вътрешни процедури и контролни карти. Същите следва да се представят пред EASA, заедно с цялата получена документация от летищния оператор, което осигурява обективна оценка на постъпилите предложения за AltMoC.  Следва да се отбележи, че към настоящия момент, в ГД ГВА не са постъпвали предложения за AltMoC и всички летищни оператори на летищата в Р България, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/1139, се придържат към АМС на EASA.  2. Предложението летищните оператори да издават пропуските за достъп до зоните за сигурност ще бъде възприето за всички летищни оператори.  Отразено е в § 9.  5. В законопроекта е променен срока на едномесечен, предвид продължителността на процедурите за одобрение на изменените летищни програми за сигурност от ГД ГВА, който съгласно чл.16е, ал.1 от ЗГВ е 30 дни от подаване на заявлението. |
| Fly2Sky | Да бъде допълнен член 34 от ЗГВ със следното:  С разрешение на министъра на транспорта и съобщенията се допускат до работа в гражданското въздухоплаване и пилоти, които притежават свидетелство за летателна правоспособност, издадено от трета държава съгласно изискванията на приложение 1 към Конвенцията по международно гражданско въздухоплаване за срок не по-дълъг от една година. Министърът на транспорта и съобщенията може да удължи този срок еднократно и единствено за най-много една година ако през срока на валидност пилотът е подал заявление за свидетелство за летателна правоспособност съгласно приложение I част FCL към регламент 1178/2011. | Приема се. | |  |
| Fly2Sky | С цел оптимизиране на процеса по издаване на постоянни пропуски и идентификационни карти, предлагаме тези дейности да бъдат прехвърлени съответно към летищните оператори (издаване на пропуски) и авиационните оператори (издаване на идентификационни карти), каквато е практиката в почти всички европейски държави. По този начин процедурата по приемане на документи, съгласуване с компетентните органи и процеса по издаване на пропуски и ID карти ще съкрати значително, тъй като и в момента основната тежест за проверка за надеждност/съответствие е в ДАНС, а ГД ГВА се явява междинно звено за препращане на документи и техническо издаване на пластиките. Така ще се освободи и ресурс в ГД ГВА за осъществяване на присъщата дейност за надзор и контрол | Приема се. | |  |
| Doktor HIKS | Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) е приет през 1972 г., когато страните в Европа бяха разделени на два военно-политически блока – НАТО и Варшавски договор. От приемането на ЗГВ до развалянето на Варшавския договор военната авиация провеждане много повече полети от гражданската авиация, което рефлектираше и на провежданата държавна политика за управление на въздухоплаването в страната ни. Част от подзаконовата нормативна уредба беше с гриф за служебно ползване, което затрудняваше нейното прилагане от операторите в гражданското въздухоплаване. Полетите с военни въздухоплавателни средства (ВоВС) бяха с приоритет спрямо полетите с граждански въздухоплавателни средства (ГВС).  Донякъде поради криворазбрано изпълнение на политиката за защита на военната тайна, държавата ни не уреждаше на законодателно ниво дейностите с ВоВС.  Това създаде съответния законодателен дисбаланс по отношение на различното законово регламентиране на дейностите с граждански и държавни въздухоплавателни средства (ДВС). Неоспорим факт е, че чрез ЗГВ се уреждат преимуществено обществените отношения в гражданското въздухоплаване, което се потвърждава и от липсата на правомощия на министъра на отбраната като държавен орган с компетентност за държавното въздухоплаване. Такава компетентност не му е предоставена и в Закона за отбраната и въоръжените сили в Република България (ЗОВС на РБ), въпреки че има наченки на държавна политика в тази насока (справка чл. 102, т. 13 от Закона за МВР, където по въпросите за регистрацията, осигуряването на авиационната безопасност и сертифицирането на летателната годност на държавните ВС от състава на полицейските органи за граничен контрол се осъществяват по реда на  ЗОВС на РБ и подзаконовите нормативни актове). В ЗОВС на РБ се уреждат въпроси за въвеждането и работата на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство (това не са правилата за провеждане на полети с ВоВС), авиационната безопасност и летателната годност на ВоВС, реда за регистрация на въздухоплавателните средства на въоръжените сили в Регистъра на ВоВС на Република България, реда за разследване на авиационни произшествия с български ВоВС, както и на чуждестранни ВоВС на територията на страната. Няма орган за провеждане на политика в областта на държавното въздухоплаване, каквато е преимуществената практика в страни от ЕС.  В изследване на 41 страни от Европа, проведено през 2021 г., се установява, че над 46 % регулират използването на ВоВС на законодателно ниво, над 24 % на ниво министър на отбраната, под 5 % са на ниво Министерски съвет, по около 7 % са на ниво ВВС или чрез протокол, подписан между заинтересованите страни, и едва около 9 % не прилагат никакви регулации спрямо тях (Люксенбург, Словения, Малта и Молдова, които като правило не разполагат с изтребители или ударни самолети). Видно от изнесените данни, около 3/4 от изследваните страни имат нормативна регулация на дейността с ВоВС на ниво министър на отбраната или по-високо, което е достатъчно висока гаранция за регламентиране на дейностите с ВоВС. Към настоящия момент България е избрала тази регулация да се извършва на ниво министър на отбраната, без да има пълна законова регламентация на всички дейности, както е посочено по-горе.  С оглед на обстоятелството, че в България управлението на въздушното пространство се осъществява с участието на гражданските и военните органи, то е напълно нормално това разделение да се осигури и в други области за сътрудничество във въздухоплаването. Към момента имаме пълно законово регламентиране на гражданското въздухоплаване, както и частична законова регулация за военното въздухоплаване. Ярък пример в това отношение е уреденият съгласувателен режим около гражданските летища, когато се планират различни строителни дейности около тях, което обаче не се отнася за военните летища и вертолетни площадки. Същото е и за контрола върху използването на лазерни лъчи или друга насочена светлина с висок интензитет – има го за гражданските летища, но не съществува за военните. Друг момент е използването на термина „военно летище“, без да е ясно какво точно означава, да не говорим за законовата празнота по отношение на възможността за провеждане на международни полети с ВоВС на тях. Не е без значение и на какви критерии и изисквания следва да отговарят инфраструктурните съоръжения, използвани за осигуряване полетите с ВоВС, както и дали отговарят на изискванията за гражданското въздухоплаване при използването им от ГВС и кой удостоверява това съответствие. Най-голямото разделение е видно от използването на термина „Обслужвано гражданско въздушно пространство“, което е в противовес на духа на Концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство, която не дели въздушното пространство на гражданско или военно.  Провежданата с години политика за отстояване на правото на Министерство на транспорта и съобщенията да си има закон за гражданското въздухоплаване и в него да не се вкарват текстове, имащи отношение към държавното въздухоплаване, е непродуктивна и с потенциал да компрометира създадената система за безопасно провеждане на полетите на територията на страната. Уреждането на въпросите за въздухоплаването с ВоВС в ЗОВС на РБ е в нарушение на общия принцип на правото, провъзгласен в чл. 10 на Закона за нормативните актове, че „Обществени отношения от една и съща област се уреждат с един, а не с няколко нормативни актове от същата степен“. Когато има издаден нормативен акт, обществените отношения „се уреждат с неговото допълнение или изменение, а не с отделен акт от същата степен“. Ако обществените отношения във въздухоплаването бяха уредени с един нормативен акт – кодекс или закон, без значение дали се отнася за гражданско въздухоплаване или обобщено за въздухоплаване, нямаше да се получи и грешката, в проект на ЗИДЗГВ да се променя името на министъра на транспорта и съобщенията само в ЗГВ, а в ЗОВС на РБ да си остава със старото наименование – министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията.  Друго обстоятелство, което следва да се отчита е, че публичния ресурс „въздушно пространство“ се използва за целите както на гражданското въздухоплаване, така и за въздухоплаването с ВоВС (или ДВС). Ако цялото въздушно пространство е определено като „Обслужвано гражданско въздушно пространство“, то къде ще се провеждат полетите с ВоВС, когато части от това обслужвано въздушно пространство следва да се предоставят на военните ползватели за изпълнение на мисии при провеждане на специални операции. Тези дейности не се поддават на предварително планиране, а установената практика тренировъчните мисии да се изпълняват преимуществено в резервирано въздушно пространство, не способства за поддържане на подготовка на гражданските органи за обслужване на въздушното движение (ОВД) за действия при изпълнение на такива мисии.  Не е малък проблема и с начина, по който се урежда работата на стратегическото ниво от Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство. Промяната на политиката за използване на съвет на стратегическо ниво, в който не участват министри или заместник-министри от двете министерства (МТС и МО), без утвърждаване на решенията му от двамата министри, определя Съвета за управление на въздушното пространство (СУВП) като административен орган, без да е такъв. Решенията на такъв орган не могат да бъдат правно издържани и поради факта, че не е предвиден ред за тяхното обжалване по административен и съдебен ред. В Закона за администрацията са описани случаите, при които може да се създава съвет към Министерски съвет или към министър. В ал. 1 на чл. 21 се казва, че „Министерският съвет може да създава съвети като постоянно действащи консултативни органи на правителството, осигуряващи координация в сферата на изпълнителната власт, както и сътрудничество с други държавни органи, органи на местното самоуправление и с неправителствени организации при определянето и провеждането на държавната политика в дадена област или по особено важни въпроси от обществена значимост.“ За ниво министър е указано в чл. 45, че „При осъществяване на своята дейност министърът може да създава съвети като експертни консултативни звена за решаване на проблеми от специалната му компетентност“. В Закона за администрацията не е предвиден вариант, при който двама министри да имат обща компетентност в една област на обществените отношения, каквато е въздухоплаването. Затова в ЗГВ се намират и текстове „съгласувано с министъра на отбраната“ за въпроси, които са от общата им компетентност в областта на въздухоплаването.  От друга страна, това ще бъде единствения съвет без участие на заместник-министри или министри, при това с ръководство на ниво главна дирекция в МТС и дирекция в МО. При справка в регистъра на административните структури (<https://iisda.government.bg/ras/adm_structures/councils>), когато разглеждаме справката със съвети (общо 94, където СУВП не фигурира), се установява, че няма нито един съвет, в който да не присъства или министър или заместник-министър. Дали това е в съответствие с духа на закона? Понеже този въпрос не се решава с проекта за промяна на ЗГВ, нека отговорните органи в страната да вземат управленско решение, с което да променят статута на СУВП, за да съответства на изискванията на законите и регламентите.  1. С оглед горното, в ЗГВ следва да се уредят правомощията на министъра на отбраната по отношение на държавното въздухоплаване, да се уредят изискванията към инфраструктурата, използвана за въздухоплаване с ДВС, както и да се хармонизират текстове на закона с изискванията на по-висши по степен нормативни актове. Предложението е към проекта за изменение и допълнение на ЗГВ да се включат и следните предложения за изменения на ЗГВ, ЗОВС на РБ и Закона за военната полиция, които се предлагат с отделна номерация от предложената в проекта за обществено обсъждане:  **„§ 1.** В заглавието на закона думите „гражданското въздухоплаване“ се заменят с „въздухоплаването“.  **§ 2.** В чл. 1 думите „гражданското въздухоплаване“ се заменят с „въздухоплаването“.  **§ 3.** В чл. 2а се правят следните изменения:  1. в ал. 1 думите „гражданското въздушно“ се заменят с думата „въздушното“, а след думата „съобщенията“ се добавят запетая и думите „съгласувано с министъра на отбраната“.  2. създава се ал. 4:  „(4) Ръководството и контролът на въздухоплаването с държавни въздухоплавателни средства във въздушното пространство на Република България се осъществяват по ред, определен от министъра на отбраната, съгласувано с министъра на транспорта и съобщенията.“  **§ 4.**В чл. 3 се създава ал. 3:  „(3) Държавно въздухоплаване е всяко въздухоплаване, извършвано с държавно въздухоплавателно средство с нетърговска цел.“  **§ 5.**В чл. 5 се създават ал. 5 и 6:  „(5) Българските въздухоплавателни средства, използвани от държавни органи за изпълнение на военни, полицейски или митнически полети са държавни въздухоплавателни средства.  (6) Въздухоплавателните средства по ал. 5, които са държавна собственост, се регистрират по реда на Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България.“  **§ 6.**Създава се нов член 8а:  **„**Чл. 8а. Министърът на отбраната ръководи и контролира държавното въздухоплаване, както и използването на държавните въздухоплавателни средства и съоръжения на територията на Република България по ред, определен в Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България.“  **§ 7.**В чл. 10, ал. 1 думата „Въздухоплавателните“ се заменя с думите „Гражданските въздухоплавателни“.  **§ 8.**В чл. 12, б. „в)“ думите „под управлението на“ се заменят с „по правилата за общо въздушно движение с обслужване от“.  **§ 9.**В чл. 16а се правят следните изменения и допълнения:   1. В т. 3 думата „въздухоплаването“ се заменя с „гражданското въздухоплаване“. 2. В т. 19 след думите „съгласувано с“ се добавят думите „министъра на отбраната“ и се поставя запетая.   **§ 10.** В чл. 25 се правят следните изменения:  1. в ал. 1 след думите „обслужване на“ се добавя „гражданските“;  2. в ал. 9 след думите „летателната годност на“ се добавя „граждански“.  **§ 11.**В чл. 26 след думите „газови емисии на“ се добавя „гражданско“.  **§ 12.**В чл. 28 след думата „чуждестранни“ се добавя „граждански“.  **§ 13.**В чл. 29 се правят следните изменения:  1. в ал. 1 думата „Въздухоплавателно“ се заменя с думата „Гражданско въздухоплавателно“;  2. в ал. 2 думата „Въздухоплавателно“ се заменя с „Гражданско въздухоплавателно“.  **§ 14.**В чл. 29а, ал. 1 след думите „инспекция на перона“ се добавя думата „гражданско“.  **§ 15.**В чл. 30 се правят следните изменения:  1. В алинея 1 след думата „всяко“ се добавя думата „гражданско“.  2. в ал. 2 думата „въздухоплавателните“ се заменя с „гражданските въздухоплавателни“;  3. в ал. 3 след думите „борда на“ се добавя думата „гражданските“.  **§ 16.**В чл. 37, ал. 1 думата „въздухоплаването“ се заменя с думите „гражданското въздухоплаване“.  **§ 17.**В чл. 43 се правят следните изменения:  1. в ал. 1 след думите „излитат и кацат на“ се добавят „граждански и военни“.  2. създават се ал. 8 и ал. 9:  „(8) Военните летища са летища с ограничено ползване за обслужване на международни и вътрешни полети, извършвани с държавни или граждански въздухоплавателни средства.  (9) Правилата и процедурите за ползване на военните летища се определят с акт на министъра на отбраната.“  **§ 18.**В чл. 43а, ал. 1 се добавя второ изречение с текст „Военните летища са публична държавна собственост.“  **§ 19.**Създава се чл. 43и:  „Чл. 43и. (1) Видовете обслужване на въздушното движение, включително летищно полетно информационно обслужване, се осъществяват по ред и при условия, определени с наредба на министъра на транспорта и съобщенията.  (2) Видовете обслужване на въздушното движение, осигурявани от военни контролни органи, се осъществява по ред и при условия, определени с наредба на министъра на отбраната, съгласувано с министъра на транспорта и съобщенията.  (3) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ установява съответствието на видовете обслужване на въздушното движение, осигурявани от военни контролни органи по отношение на гражданските въздухоплавателни средства.“  **§ 20.** В чл. 44 се правят следните изменения:  1. В края на алинея 1 се поставя запетая и се добавя текста  „както и нивото на съответствие на военните летища и съоръженията за навигация на тях за случаите, когато се разрешава използването им от граждански въздухоплавателни средства.“.  2. създава се нова ал. 4:  „(4) Изискванията към военните летища, системите и съоръженията за навигация се определят с наредба на министъра на отбраната.“  **§ 21.**В чл. 46, ал. 3 в изречение второ, след думите „министъра на транспорта и съобщенията“ се поставя запетая и се добавя „както и с министъра на отбраната за зоните около военните летища“.  **§ 22.**В чл. 50, ал. 5 пред думите „въздухоплавателни средства“ се добавя думата „граждански“.  **§ 23.**В чл. 52, ал. 1 думата „Гражданското“ се заменя с думата „Обслужваното“, а думата „обслужва“ се замена с думата „осигурява“.  **§ 24.**В чл. 53 се правят следните изменения:  1. в ал. 1 думата „гражданско“ се заличава.  2. в ал. 2, т. 1 думата „гражданско“ се заличава.  3. в ал. 4, в изречение второ думата „военните“ се заменя с „държавните“, а „дейностите по ал. 2, т. 1, 2 и 3“ с „дейностите по ал. 2, т. 1, 1а, 1б, 1в, 2, 3, 5, 7, 8 и 9“.  **§ 25.**В чл. 55 се правят следните изменения:  1. досегашният текст става ал. 1.  2. създават се ал. 2 и ал. 3:  „(2) Държавните въздухоплавателни средства извършват полети с разрешение само от военните контролни органи, когато не планират извършване на полет в контролирано въздушно пространство.  (3) Държавните въздухоплавателни средства извършват полети с разрешение от военните контролни органи, координирано със съответния орган за обслужване на въздушното движение от Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“, когато планират извършване на полет в контролирано въздушно пространство. Условията за взаимодействие между гражданските органи за обслужване на въздушното движение и военните контролни органи се уреждат в писмени договори за взаимодействие между тях.“  **§ 26.**В чл. 56 се правят следните изменения и допълнения:  1. досегашният текст става ал. 1;  2. създава се ал. 2:  „(2) Всички указания на военните контролни органи са задължителни за екипажите на въздухоплавателните средства, когато извършват полети в обслужваното от тях въздушно пространство.“  **§ 27.**В чл. 57 след думите „Ръководство на въздушното движение“ се добавят „или военните контролни органи“.  **§ 28.**В чл. 59 се правят следните изменения:  1. в ал. 1 след думите „предмети от“ се добавя думата „гражданско“.  2. в ал. 2 думата „въздухоплавателното“ се заменя с „гражданско въздухоплавателно“.  **§ 29.**В чл. 62, алинея 1 се изменя така:  „(1) Въздухоплавателно средство, което е навлязло без разрешение във въздушното пространство на Република България или е без държавен регистрационен отличителен знак, или е нарушило правилата на полетите по начин, предизвикващ съмнение за възможната им употреба като оръжие за терористични действия, или не се подчини на указанията на органите, които ръководят и контролират полетите, се счита за нарушител и се принуждава да кацне.“;  **§ 30.**В чл. 62а се създава ал. 3:  „(3) Министърът на отбраната определя зони около военните летища, в които се забранява или ограничава използването на лазерни лъчи или друга насочена светлина с висок интензитет.“  **§ 31.**В чл. 119д, ал. 1 думата „въздухоплавателно“ се заменя с „гражданско въздухоплавателно“.    **§ 32.**В § 3 на Допълнителните разпоредби се правят следните изменения:  1. точка 47 се заменя така:  „47. „Ползватели на въздушното пространство“ са всички собственици и/или екипажи/оператори на граждански или държавни въздухоплавателни средства, които извършват операции във въздуха, както и всички други страни, изискващи въздушно пространство.“  2. точка 55 се изменя така:  „55. "Обслужвано въздушно пространство" е въздушно пространство, което не включва забранените зони, активираните опасни зони, активираните ограничени зони, временно резервираното въздушно пространство в районите и зоните на военните летища, както и зоните с предварителна координация в случаите, когато се извършва оперативно въздушно движение.“  3. създават се т. 91 и 92:  „91. „Оперативното въздушно движение“ е движение на всички въздухоплавателни средства, което се извършва по правила и процедури, различни от правилата и процедурите на ИКАО, които са определени от съответните военни власти.  92. „Военен контролен орган“ означава всяко фиксирано или мобилно военно формирование, което е оторизирано от военните власти да управлява военното въздушно движение и/или изпълнява други дейности, които поради специфичния си характер могат да изискват резервиране или ограничаване на въздушното пространство.“  **ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**  **§ 33.**Министърът на транспорта и съобщенията и министъра на отбраната създават организация за изготвяне и подписване на споразуменията по чл. 55, ал. 3 в срок до 6 месеца от обнародването на този закон в „Държавен вестник“.  **§ 34.**Министърът на отбраната, съгласувано с министъра на транспорта и съобщенията определя реда за ръководство и контрол на въздухоплаването с държавни въздухоплавателни средства във въздушното пространство на Република България в срок до 6 месеца от обнародването на този закон в „Държавен вестник“.  **§ 35.** В Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България се правят следните изменения и допълнения:  1. В чл. 26:  а) създава се нова т. 18а:  „18a. съгласува по предложение на министъра на транспорта и съобщенията реда за организация и контрол за използване на въздушното пространство, както и ръководството и контролът на въздухоплаването в обслужваното въздушно пространство на Република България;“  б) създава се нова т. 18б:  „18б. ръководи и контролира въздухоплаването с държавни въздухоплавателни средства във въздушното пространство на Република България при условия и по ред, съгласувани с министъра на транспорта и съобщенията;“  в) създава се нова т. 18в:  „18в. съвместно с министъра на транспорта и съобщенията определя реда за използване на въздушното пространство при извънредно положение, военно положение и/или положение на война;“  г) точка 19 се изменя така:  „19. определя правилата и процедурите за ползване на военните летища и вертолетни площадки от държавни въздухоплавателни средства.“  д) създава се нова т. 19а:  „19а. съвместно с министъра на транспорта и съобщенията определя правилата и процедурите за ползване на военните летища от граждански въздухоплавателни средства;“  е) точка 21 се изменя така:  „21. определя условията и реда за регистрация на държавните въздухоплавателни средства и на държавни дистанционно управляеми въздухоплавателни средства, организира създаване и водене на Регистър на държавните въздухоплавателни средства на Република България и на Регистър на държавните дистанционно управляеми въздухоплавателни средства на Република България.“  ж) точка 22 се изменя така:  „22. определя реда за разследване на авиационни произшествия с български държавни въздухоплавателни средства, включително и безпилотни въздухоплавателни средства, както и на чуждестранни военни (държавни) въздухоплавателни средства на територията на страната;“  2. Създава се нов чл. 26а:  „Чл. 26а. Министърът на отбраната ръководи и контролира държавното въздухоплаване, като:  1. организира участието на Република България в международни организации, имащи отношение към въздухоплаването с държавни въздухоплавателни средства, член на които е Република България;  2. съгласува издаването на разрешения за изграждане на обекти от инфраструктурата на държавното въздухоплаване;  3. определя норми, правила и процедури в областта на държавното въздухоплаване, включително условията и реда за безопасен превоз на войски и въоръжения;  4. определя условията и реда за издаване, изменяне, ограничаване, спиране и отнемане на удостоверения, свидетелства, одобрения, разрешения и лицензи, свързани с държавното въздухоплаване;  5. определя условията за водене на съответните регистри и базата данни за освидетелстваните обекти и лица, свързани с държавното въздухоплаване;  6. ръководи управлението на военните летища и вертолетни площадки, на които се осигурява обслужване на въздушното движение и съответстващо аеронавигационно оборудване, еквивалентно на предоставяното за гражданското въздухоплаване;  7. осъществява и други правомощия, определени с регламент на Европейския съюз, закон или международен договор, страна по който е Република България.  (2) За целите на държавното въздухоплаване могат да се използват само въздухоплавателни средства, които отговарят на изискванията на този закон и подзаконовите актове по прилагането му.   3. В чл. 28 се създава ал. 7:  „(7) За случаите по ал. 1 и 2, както и за осигуряване на условия за безопасно провеждане на специални операции с държавни въздухоплавателни средства, по предложение на компетентните военни власти и във взаимодействие с гражданските органи за обслужване на въздушното движение, в суверенното въздушно пространство на Република България може да се определят зони, в които временно да се ограничава въздухоплаването.“  4. създава се чл. 105г:  Чл. 105г. (1) Министърът на отбраната осъществява правомощията си по чл. 26а, ал. 1 чрез Военна въздухоплавателна инспекция, която е юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на отбраната.  (2) Военната въздухоплавателна инспекция удостоверява експлоатационната годност на военните летища, вертолетните площадки и съоръженията за навигация, използвани от екипажи на държавни въздухоплавателни средства.  (3) Министърът на отбраната с правилник определя структурата, дейността и функциите на Военната въздухоплавателна инспекция.  (4) Условията и редът за удостоверяване на експлоатационната годност на военните летища, вертолетните площадки, системите и съоръженията за навигация, използвани от екипажи на държавни въздухоплавателни средства, се определят с правилника по ал. 3.  (5) Министърът на отбраната организира използването на средства за комуникация, радионавигация, радиолокационен обзор, енергийно, светотехническо и метеорологично осигуряване, необходими за осигуряване на полетите с държавни въздухоплавателни средства, като с наредба определя:  1. условията и реда за извършване на изпитания на техническите средства;  2. начина на организиране и провеждане на наземни и летателни проверки на техническите средства;  3. експлоатационните изисквания към техническите средства.“  5. В чл. 141, ал. 2 след думите „т. 3“ се поставя запетая и се добавят „както и медицинското освидетелстване на лицата от държавното въздухоплаване,“  6. В § 1 на Допълнителни разпоредби се правят следните изменения и допълнения:  а) точка 22 се променя така:  „22. „Охрана на въздушното пространство на Република България“ е мирновременна задача за осигуряване на суверенитета на страната и за пресичане на нарушения с въздухоплавателни средства, чрез които се извършва непозволено навлизане, ползване или прелитане през въздушното пространство на Република България, както и когато се нарушават правилата на полетите по начин, предизвикващ съмнение за възможната им употреба като оръжие за терористични действия.“  б) създава се т. 35:  „35. „Специални операции с държавни въздухоплавателни средства“ са извършваните дейности от обществен интерес с държавни въздухоплавателни средства, включително и при обучение за тяхното безопасно извършване, за изпълнение на полицейски и митнически мисии; мисии за наблюдение на въздушното движение и преследване на нарушител; мисии за екологичен контрол, осъществявани от държавни органи или от тяхно име; операции за търсене и спасяване; медицински полети и полети за евакуация; полети за борба с пожари; както и при гарантиране сигурността на полетите на държавни ръководители, министри и държавни служители от подобен ранг.  **§ 36**. Министърът на отбраната издава актовете по чл. 2а, ал. 4, чл. 43, ал. 9, чл. 43з, ал. 2 и чл. 44, ал. 4, както и по чл. 105г, ал. 3 и ал. 5 от Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България в срок до 6 месеца от обнародването на този закон в „Държавен вестник“.  **§ 37.** Актовете, издадени в изпълнение на Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България, с които се уреждат взаимоотношенията по използване на военни въздухоплавателни средства; управление на военни летища, системи и съоръжения за навигация; използването на средства за комуникация, радионавигация, радиолокационен обзор, енергийно, светотехническо и метеорологично осигуряване, запазват действието си до приемането на актовете, издадени за приложение на този закон.  **§ 38.** В Закона за военната полиция (Обн. ДВ. бр.48 от 2011 г., изм. бр. 33 и 77 от 2012 г., изм. бр.15 от 2013 г., бр. 53 от 2014 г., изм. и доп. бр.86 от 2016г., изм. бр.7 от 2019 г.) се правят следните изменения и допълнения:   1. в чл. 2, ал. 2, т. 7 думата „военни“ се заменя с „държавни“. 2. в чл. 9а думата „военни“ се заменя с „държавни“. 3. В чл. 9а, т. 5 думата „военни“ се заменя с „държавни“.   **§ 39.**Законът влиза в сила шест месеца след  обнародването му в „Държавен вестник“.“  1. Освен направените допълнителни предложения за промяна в ЗГВ, ЗОВС на РБ и Закон за военната полиция е уместно да се прецизира текста на § 24 на публикувания в сайта за публични консултации проект за изменение и допълнение на ЗГВ. В текста на § 24 или в допълнителен § следва да се добавят и всички останали закони, в които фигурира старото наименование на Министерство на информационните технологии и съобщенията, съответно и за министъра на информационните технологии и съобщенията.  2. Подкрепям предложеното разделение на отговорности между Министерски съвет и органа на стратегическо ниво, както е предложено в проекта за изменение на чл. 2, ал.  2 и 3 (§ 1 от проекта). Но по отношение на предложеното допълнение на ЗГВ, в предложената нова ал. 3 не фигурира името на органа на стратегическо ниво. По този начин Съвета за управление на въздушното пространство мълчаливо се предлага да се създаде по реда на Наредба № 19 от 6 юли 2023 г. за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство (публикувана в ДВ бр. 61 от 18 Юли 2023 г.). Съгласно Закона за нормативните актове (ЗНА), нормативни актове могат да издават само органите, предвидени от Конституцията, или от закон, като компетентност да се издават нормативни актове не може да се прехвърля (справка чл. 2, ал. 1 и 2 от ЗНА). В ЗНА не е предвидено издаването на правила като вид нормативен акт, но в чл. 6, ал. 3 на новата Наредба 19 е публикувано, че „Министърът на транспорта и съобщенията, съгласувано с министъра на отбраната, одобрява правила за дейността на СУВП в мирно време“. В същото време създаването на съвета не съответства и на реда за създаване на държавни структури с функции за осъществяване на изпълнителната власт, конкретно тук в областта на управлението на въздушното пространство. В чл. 19, ал. 4, т. 4 на ЗНА е предвидено създаване на орган на изпълнителната власт да става или със закон, или с Постановление на Министерски съвет. Наредба 19 като нормативен документ не отговаря на нито едно от двете изисквания.  3. В проекта на закон се откриват предложения, които е необходимо да се редактират, за да се спазва степенуването на нормативните актове. Понеже регламенти на ЕК и ЕП са по силата на международен договор, страна по който е и Република България, по степен те се нареждат непосредствено след Конституцията на Република България и преди българските закони. В тази връзка е необходимо да се промени словореда в чл. 16б, ал. 1, т. 3 и 17, чл. 143, т. 11  4. В чл. 16б, т. 7 е описан само един доставчик на АНО, при положение, че може да има и доставчици на АНО  в района на летищата (бивши летателни площадки). Предлагам да е в множествено число, за да се обхванат и случаите, когато доставчици, различни от ДП РВД обслужват в района на такива летища и следва да участват в разследванията.  5. В чл. 32, ал. 1 следва да се отчете, че се отнася за гражданското въздухоплаване, в противен случай текста би следвало да се тълкува разширително и да включва и ВоВС, което не е целта на промяната. Предлагам след думата „длъжностите“ да се добави текста „в гражданското въздухоплаване“. Хубаво е да се прецизира текста в целия член, за да не се тълкува разширително. В предложенията във връзка с държавното въздухоплаване има множество текстове, които се опитваха да се конкретизира отговорността за гражданско и държавно въздухоплаване.  6. В § 14 на проекта има допусната грешка - в текста е „въздухоплавателната организация“, а вие предлагате да замените „въздухоплавателната администрация“, какъвто текст всъщност не съществува.  7. В чл. 120, ал. 3, т. 3 е предвидено освобождаване от такси на всички държавни ВС. Предлагам да се прецизира текста по следния начин – за български ДВС да остане в сила, за чуждестранни ДВС – да бъде на реципрочна основа (т.е. ако те ни освобождават, и ние ги освобождаваме).  8. В § 17 на проекта, в чл. 139 думата „службата“ следва да е с другия текст, който се заличава. Така се получава текста „Координационния център за търсене и спасяване при авиационни произшествия за търсене и спасяване или аварийно-спасителните служби в съответния район“. Коя част от текста е излишна?   С цел оптимизиране на процеса по издаване на постоянни пропуски и идентификационни карти, предлагаме тези дейности да бъдат прехвърлени съответно към летищните оператори (издаване на пропуски) и авиационните оператори (издаване на идентификационни карти), каквато е практиката в почти всички европейски държави. По този начин процедурата по приемане на документи, съгласуване с компетентните органи и процеса по издаване на пропуски и ID карти ще съкрати значително, тъй като и в момента основната тежест за проверка за надеждност/съответствие е в ДАНС, а ГД ГВА се явява междинно звено за препращане на документи и техническо издаване на пластиките. Така ще се освободи и ресурс в ГД ГВА за осъществяване на присъщата дейност за надзор и контрол.  Да бъде изменен член 34 от ЗГВ както следва:  С разрешение на министъра на транспорта и съобщенията се допускат до работа в гражданското въздухоплаване и пилоти, които притежават свидетелство за летателна правоспособност, издадено от трета държава съгласно изискванията на приложение 1 към Конвенцията по международно гражданско въздухоплаване за срок не по-дълъг от една година. Министърът на транспорта и съобщенията може да удължи този срок еднократно и единствено за най-много една година ако през срока на валидност пилотът е подал заявление за свидетелство за летателна правоспособност съгласно приложение I част FCL към регламент 1178/2011.  ЗГВ да бъде приведено в съответствие с Европейските регулации, а също така да се помогне на операторите при така или иначе очертаващия се недостиг на пилоти в световен мащаб. | 1. Не се приема.  2.Не се приема  3. Не се приема.  4. Не се приема.  5. Не се приема.  6. Не се приема.  7. Не се приема.  8. Не се приема.  9.1. Не се приема.  9.2. Не се приема  10. Не се приема.  11. Не се приема.  12. Не се приема.  13. Не се приема.  14. Не се приема.  15. Не се приема.  16. Не се приема.  17. Не се приема  18. Не се приема.  19. Не се приема.  20. Не се приема.  21. Не се приема.  22. Не се приема.  23. Не се приема.  24. Не се приема.  25. Не се приема.  26. Не се приема.  27. Не се приема.  28. Не се приема.  29. Не се приема.    30. Не се приема.  31. Не се приема.  32.1. Не се приема  32.2. Приема се.  32.3. Не се приема  33 и 34.  Не се приема.  35. Не се приема.  36. Не се приема.  37. Не се приема.  38. Не се приема.  39.1. Приема се редакция.  39.3. Не се приема.  39.4. Не се приема.  39.5. Не се приема.  39.6. Приема се.  39.7. Не се приема.  39.8. Не се приема.  Приема се.  Приема се. | | 1. В Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване – чл. 3, изрично е посочено, че тя се прилага само за гражданското въздухоплаване и гражданските въздухоплавателни средства. Уредбата на ЕС, касаеща гражданското въздухоплаване, изрично съдържа разпоредби, изключващи приложението й за държавни въздухоплавателни средства, полети и т.н.  Измененията в българското законодателство се извършват след внимателно изследване на даден идентифициран проблем, като се съобразят всички аргументи в подкрепа или против предложени промени.  Предложените текстове засягат и други специални закони, които следва да бъдат изменение и допълнени и са част от правомощията на други институции.  За да могат да се разглеждат и обобщават постъпващите предложения за изменения и допълнения в определена нормативна област в тяхната цялост, е необходимо да се избегне изменение ad hoc и на части, което не е коректният законодателен подход.  2. Съгласно изложените мотивите по т.1  3.Съгласно изложените мотиви по т.1. В допълнение, посочваме, че предлаганата разпоредба засяга правомощия на друг държавен орган. Подобен подход без предварително съгласуване би бил в противоречие с добрите законодателни практики.  4. Съгласно изложените мотиви по т.1  5. Съгласно изложените мотиви по т.1.  6. Съгласно изложените мотиви по т.1.  7. Само граждански ВС са обект на договори за лизинг. ЗГВ като специален закон урежда само обществените отношения в гражданското въздухоплаване.  8. Терминът е установен в уредбата на ЕС. Предстоят нормативни изменения на европейско равнище, след което при допълнителен анализ на всички аргумети за или против на предложената промяна би могла да бъде съобразена от вносителя.  9.1. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него.  9.2. Посочваме, че предлаганата разпоредба засяга правомощия на друг държавен орган. Подобен подход без предварително съгласуване би бил в противоречие с добрите законодателни практики.  10. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него. Предвиждат се изменения в уредбата, които ще касаят и оперативния трафик.  11. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него.  12. Съгласно изложените мотиви по т.1  13. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него.  14. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него.  15. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него.  16. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него.  17. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него.  18. Систематичното място на разпоредбата не е в ЗГВ.  19. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него, но не и правоотношения извън специалната материална компетентност на държавните органи – министърът на транспорта и съобщенията и главния директор на ГД ГВА.  20. Виж мотивите по т.21.  21. Посочваме, че предлаганата разпоредба засяга правомощия на друг държавен орган. Подобен подход без предварително съгласуване би бил в противоречие с добрите законодателни практики.  22. Съгласно изложените мотиви по т.1  23. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него. Това е възприетият понастоящем термин в уредбата.  При допълнителен анализ на всички аргумети за или против на предложената промяна би могла да бъде съобразена от вносителя.  24. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него, Съгласно изложените мотиви по т.1  25. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него, Съгласно изложените мотиви по т.1  26. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него, виж мотивите по т. 1.  27. Съгласно изложените мотиви по т. 1 и 21.  28. Съгласно изложените мотиви по т. 1.  29. ЗГВ като специален закон урежда гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него.вж. мотивите по т.1. Сегашната редакция “цели, несъвместими с целите на гражданското въздухоплаване“ е достатъчно ясна и недвусмислена  30. ЗГВ като специален закон урежда гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него, Съгласно изложените мотиви по т.1  31. На този етап обучението се извършва с граждански ВС, регистрирани в Регистъра на гражданските въздухоплавателни средства.  Вж. бележката по т.1  32.1. ЗГВ като специален закон урежда гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него, Съгласно изложените мотиви по т.1  32.2. Отразено в проекта – чл. 2, ал.2 и  ал. 3  32.3. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него, Съгласно изложените мотиви по т.1.  33 и 34.  Законът за гражданското въздухопаване, като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него, виж мотивите по т. 1.  35. Измененията в § 35 са извън обхвата на обществените отношения, уредени със ЗГВ, Съгласно изложените мотиви по т.1. Измененията в други нормативни актове следва да са съгласувани с компетентните институции. Посочваме, че предлаганата разпоредба засяга правомощия на друг държавен орган. Подобен подход без предварително съгласуване би бил в противоречие с добрите законодателни практики.    36. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него, Съгласно изложените мотиви по т.1 и т. 21.  37. ЗГВ като специален закон урежда само гражданското въздухоплаване и всички обществени отношения в него, виж мотивите по т. 1 и т. 21.  38. ЗГВ като специален закон урежда само обществените отношения в гражданското въздухоплаване, Съгласно изложените мотиви по т.1. Възлагане на правомощия на други институции без предварително съгласуване с тях и предвид високата обществена значимост на обществените отношения не следва да бъда съобразено.  39.1. Промяната на наименованието на министерството е предвидена в проекта в § 25 от Допълнителната разпоредба  39.2. Вече съществува в чл. 2, ал.3 от проекта.  39.3. Съществува отделна разпоредба в чл. 8, ал.4 от закона, където изрично е предвидено приложимото законодателство на ЕС, за което ГД ГВА е компетентен орган.  39.4. Изброяването е в единствено число за всички субекти от изречението, не става дума за само един доставчик. Ръководството на въздушното движедние не определя само един субект.  39.5. ЗГВ като специален закон урежда само обществените отношения в гражданското въздухоплаване, Съгласно изложените мотиви по т.1.  39.7. Предложението е извън компетентността на ГД ГВА и МТС, необходимо е становище на МФ и МВнР.  39.8. Правилното наименование е „Координационният център за търсене и спасяване при авиационни произшествия“.  Вече е отразено в проекта по предложения от други организации.  Такъв текст вече е предложен в проекта. |