



Проект на Закон за допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 06.03.2025 г. - 20.03.2025 г. Неактивна

Номер на консултация: #10949-К

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Закон

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

С проекта на Закон за допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) се предлага на законово ниво да бъде въведена забрана за експлоатацията без разрешение на безпилотно въздухоплавателно средство в:

1. географските зони на безпилотни летателни системи, в които експлоатацията им е ограничена или забранена;
2. управляемите структури на въздушното пространство, активирани в съответствие с наредбата по чл. 2а, ал. 2;
3. охраняемите граници на летищата за обществено ползване.

С предложението се уреждат и последиците от нарушаване на забраната за експлоатация без разрешение на безпилотно въздухоплавателно средство.

Предложеният законопроект е подготвен от работна група, определена със заповед на заместник министър-председателя и министър на транспорта и съобщенията, чиято основна задача беше изготвянето на спешни мерки и решения за недопускане на експлоатацията без разрешение на безпилотните въздухоплавателни средства. Необходимостта от посочените спешни мерки и решения се наложи по повод нерегламентираното навлизане на безпилотно въздухоплавателно средство в ограничената зона на летище София въпреки нормативно съществуващата забрана за такива действия.

Понастоящем регламентацията на експлоатацията на безпилотните въздухоплавателни средства се съдържа в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 г. относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства, Закона за гражданското въздухоплаване и Наредба № Н-6 от 11.04.2023 г. за условията и реда за експлоатация на безпилотни летателни системи и надзора над техните оператори (Наредба № Н-6). Съгласно чл. 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 г. относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства (Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947) държавите членки определят географските зони, в които от съображения за безопасност, сигурност, неприкосновеност на личния живот или околната среда, е забранена или разрешена при определени условия експлоатацията на безпилотни летателни системи. В изпълнение на посочения регламент и Наредба № Н-6 са определени и публикувани географските зони за експлоатация на безпилотни летателни системи. Освен това, Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ поддържа и електронна система за географските зони с оперативни условия за безпилотни летателни системи (БЛС) (чл. 16б, ал. 1, т. 18, б. „г“ от ЗГВ). В чл. 57 от Наредба № Н-6 е посочено кога безпилотните летателни системи не могат да се експлоатират без разрешение. Липсва обаче регламентация какви действия следва да се предприемат при неспазване на тази забрана. За целта в законопроекта се предвижда при експлоатация без разрешение на безпилотно въздухоплавателно средство, същото да бъде принудено да кацне или да се приложат принудителни мерки за неговото отстраняване. Предвижда се редът за принудително кацане на безпилотното въздухоплавателно средство и за прилагане на принудителни мерки за неговото отстраняване да се определят с наредбата по чл. 62, ал. 3 от Закона за гражданското въздухоплаване. Критерият от обществени отношения и необходимостта от ясно определено взаимодействие между отговорните държавни институции обосновават предложението наредбата да се приема от Министерския съвет.

Така чрез предложените разпоредби ще се постигне целения резултат – да се създаде нормативна уредба, с която да се гарантира безопасността и сигурността при експлоатацията на безпилотните въздухоплавателни средства, като се предотвратят ситуации, подобни на случаите с нерегламентирано навлизане на безпилотното въздухоплавателно средство в ограничената зона на летище София. За постигане на посочения резултат е предвидено също да се извърши промяна в Наказателния кодекс (§ 2 от законопроекта), като се създаде основание за търсене на наказателна отговорност, за лицата които експлоатират безпилотно въздухоплавателно средство без разрешение.

Законопроектът не подлежи на нотифициране съгласно изискванията на Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 година установяваща процедура за предоставянето на информация в сферата на техническите регламенти и правила относно услугите на информационното общество, тъй като не урежда обществени отношения, попадащи в нейния обхват.

Предложеният законопроект няма да окаже влияние върху държавния бюджет.

Законопроектът не въвежда норми на европейското законодателство, поради което към него не е приложена таблица за съответствие с правото на Европейския съюз.

Проектът на нормативен акт е публикуван за 14 дни на Портала за обществени консултации и на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията, тъй като настоящите предложения за допълнение на закона са насочени към решаване на важен проблем – безопасността на въздухоплаването и противодействието на нерегламентираното навлизане на безпилотни въздухоплавателни средства в забранени зони. С оглед бързо развиващия се сектор на безпилотните летателни системи е необходимо да се предприемат спешни и ефективни мерки, които да бъдат реализирани в най-кратък срок, за да се осигури безопасността на гражданската авиация. Обстоятелствата, водещи до ограничаване на срока за обществено обсъждане, са продиктувани както от необходимостта от спешна регулация на обществените отношения, предмет на законопроекта, така и с оглед изключително високата степен на опасност при нерегламентираното използване на безпилотни въздухоплавателни средства в зоните на летищата. Съществуването на кратък срок за обществено обсъждане е от съществено значение, за да може предложената нормативна уредба да бъде приета своевременно, като по този начин се минимизират потенциалните рискове за сигурността и безопасността на въздухоплавателните средства, операторите и пътниците, отчитайки многобройните ежедневни полети и пътничкопоток.

Лице за контакт:

Светлин Начков

Главен юрисконсулт

Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация"

Тел: 02 9371029

E-mail: snachkov@caa.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

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

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

Документи

Пакет основни документи:

[Закон за допълнение на закона за гражданското въздухоплаване - вер. 1.0 | 06.03.2025](#)

[Мотиви към проекта на Закон за допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване - вер. 1.0 | 06.03.2025](#)

[Становище по проект на Закон за допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване - вер. 1.0 | 06.03.2025](#)

[Частична оценка към проекта на Закон за допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване - вер. 1.0 | 06.03.2025](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 25.03.2025](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

Автор: Христо Станев (20.03.2025 12:23)

Предложение на д-р Христо Станев - част 4 - за допълнителни консултации и прецизност на текста

Предложението ми е да се спре проекта на Закон за допълнение на ЗГВ (реално и на Наказателния кодекс), да се проведат нови консултации със засегнатите страни, да се привлечат и експерти по темата, да се набележат финансови параметри на изграждане на способности за откриване и противодействие на дронове в районите на гражданските летища за обществено ползване (общо 5 на брой), да се решат проблемите с радиочестотите при използване на активни мерки за въздействие върху дроновете, да се планират финансови средства и да се създадат структури към съответни участници във въздухоплаването – летищни оператори в рамките на охраняемите граници на летищата за обществено ползване, а доставчика на аеронавигационно обслужване (в случая ДП РВД), да може да въздейства в границите на района на отговорност на ръководителя на полети „Кула“ на съответното летище за обществено ползване. Следва да се прецизира и създаването на способности за откриване и борба с дронове в държавните силови структури, като

МО, МВР, ДАНС, ДАТО и НСО, които да имат отговорност за реакция при нарушения на правилата за полети с дроне извън зоните за отговорност на летищните оператори и ДП РВД, включително и за превенция по пресичането на държавната граница от неототоризирани полети с пилотируеми и безпилотни въздухоплавателни средства.

Автор: Христо Станев (20.03.2025 12:20)

Предложение на д-р Христо Станев - част 3 - за промяна на НК

Криминализирането на дейности с дроне, включително извършвани от държавни органи в структури на МО, МВР, ДАТО или ДАНС, които при някои обстоятелства също се извършват без надлежно разрешение от ГВА, може да предизвика обратен ефект от търсената защита от дроне. В текста следва да има изключение за посочените структури, в противен случай дейностите по сигурност и отбрана се възпрепятстват от волята на частно-правни субекти, които са заявили зоните, в които да се ограничават полети с дроне. Много ми е интересно да науча обосновката, на какво основание се стигна до извода, че експлоатация на безпилотно въздухоплавателно средство без разрешение в "географските зони на безпилотни летателни системисе застрашава сигурността на гражданско въздухоплавателно средство" (нарочно цитирам неправилния изказ, правилния е даден в чл. 16б, ал. 1, т. 18, б. "г" на ЗГВ), застрашава сигурността на гражданско въздухоплавателно средство, което по принцип няма разрешение да лети в тези зони, тъй като те са с максимална височина на използване до 150 м. над терена? Въпроса е риторичен. Няма такова основание. Но по друг начин стоят обстоятелствата, когато говорим за държавни полети. Ние държавните полети ли искаме да спрем над частни имоти? Има нужда от прецизиране на текста.

Автор: Христо Станев (20.03.2025 12:19)

Предложение на д-р Христо Станев - част 2

Използването на неточен израз - например използването на „географските зони на безпилотни летателни системи, в които експлоатацията им е ограничена или забранена“, което се различава от текста „географски зони с оперативни условия за безпилотни летателни системи“ (справка чл. 16б, ал. 1, т. 17, б. „г“ в ЗГВ), създават условия за различно тълкуване и прилагане на закона. Спорни са и текстовете, с които се вмениява отговорност за вредите, произлезли от принудителното приземяване или отстраняване на дрона. Ами ако дрона предизвика авиационно произшествие с жертви? Какво правим тогава и кой ще носи отговорност за евентуалните щети, още повече, че няма яснота и до момента кой е бил нарушителя около летище София. Има необходимост от прецизиране на изказа и създаване на предпоставки, за да не се въздейства по начин, който би довел до допълнителни наранявания на хора и авиационна техника, независимо дали на земята или във въздуха.

Към настоящия момент има европейски регулации на дейностите с дроне, както и национална регламентация (напр. наредба Н-6/11.04.2023 г.), но няма създадена нормативна уредба, как да се въздейства спрямо нарушителите на правилата и нормите. След първия случай с летище Хийтроу има създадени системи за откриване и противодействие на дроне в районите на граждански летища. За да има възможност за точно изпълнение на предложението за допълнение на ЗГВ, следва да има информация за това кой е отговорен да създава тези способности, при какви обстоятелства ще се ползват средствата за откриване и въздействие по дроне, налице ли са правила за въздействие, има ли задължение за опазване живота и имуществото на не участващите, реда за взаимодействие със заинтересуваните страни и институции, както и още много други проблемни технически и организационни въпроси. Отговор на тези неизвестни не се откриват в предложеното допълнение на ЗГВ.

Автор: Христо Станев (20.03.2025 12:18)

Предложение на д-р Христо Станев - част 1

Предложението за допълнение на ЗГВ е точен пример за това, как механично добавяне на правила и процедури, относими към пилотируемите самолети, е неприложимо за дроне.

Ако се предложи в този вид, както е публикуван на страниците за обществени консултации, това означава, че се предлага по дроните да се въздейства от структурите по чл. 2 от действащата в момента Наредбата за контрол над въздухоплаването във въздушното пространство на Република България при охрана на въздушното пространство на Република България – това са Българската армия, Министерството на транспорта и съобщенията чрез Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" и **доставчици на аеронавигационно обслужване (не и летищни оператори)**, специализирани структури от Министерството на вътрешните работи, структури от Министерството на външните работи, структури от Държавна агенция "Национална сигурност". Следва да се отбележи, че тази наредба не е издадена на основание чл. 62, ал. 3 от ЗГВ (както е по предложението), а е на основание чл. 130, ал. 2 от ЗОВС на Република България. Факт е, че към момента няма издаден нормативен документ по реда на чл. 62, ал. 3 от ЗГВ, предложен от министъра на отбраната, съгласувано с останалите три институции, тъй като има действаща наредба (цитираната по-горе).

Въздействие срещу нарушители при този вариант на цитираната Наредба се предвижда да се осъществява чрез дежурни сили и средства от Българската армия, гражданските и военните органи за обслужване на въздушното движение и структури от състава на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство. Възприетата практика да се провеждат операции по Air Policing по реда на тази наредба означава само едно – предлага се по дроните да се въздейства от дежурните изтребители. Борба с дроне чрез въздушни и наземни

средства, които не са предвидени за такава борба, **е невъзможна**. От друга страна, с оглед спецификата на системите за детекция и въздействие спрямо дроне е необходимо да се помисли и за допълнително привлечен персонал, който да е обучен за работа с конкретните системи. Ако това е задача към Българската армия (както може да се предполага по предложението), това допълнително ще натовари наличния състав, тъй като дейностите по защита на летищата за обществено ползване следва да са на денонощен режим, при създадени процедури за взаимодействие между отговорните държавни институции и засегнатите авиационни власти или оператори/доставчици.

История

Начало на обществената консултация - 06.03.2025

Приключване на консултацията - 20.03.2025

Справка за получените предложения - 25.03.2025

[Справка за отразяване на предложенията и становищата](#)

Окончателен акт на Министерския съвет
