



Проект на Наредба № 19 за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 27.04.2022 г. - 27.05.2022 г. Неактивна

Номер на консултация: #6732-K

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: Акт на министър

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

Мотивите за изготвяне на нова Наредба № 19 за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство са както следва:

Съгласно Регламент (ЕО) 2150/2005 г. за установяване на общи правила за гъвкаво използване на въздушното пространство (ОВ L 342, 24.12.2005 г.) държавите членки на Европейския съюз трябва да регламентират своята политика за управление на въздушното пространство в съответствие с концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство, която се основава на принципа, че същото не трябва да се определя само като гражданско или военно, а да се разглежда като едно цяло и да отговори във възможно най-голяма степен на изискванията на всички ползватели. В допълнение, документите на Международната организация за гражданска въздухоплаване (ИКАО) и законодателството на Европейския съюз, регламентиращи управлението на въздушното пространство, изискват установяването и функционирането на система за планирането и използването на въздушното пространство в интерес на всички ползватели.

Към настоящия момент съгласно действащото законодателство органът, отговорен за изпълнение на изискванията на Регламент (ЕО) № 2150/2005 г. на стратегическо ниво, е Съветът за управление на въздушното пространство (СУВП), който е консултативен орган към министъра на транспорта и съобщенията и министъра на отбраната. Съветът за управление на въздушното пространство прави предложения, които впоследствие се утвърждават от двамата министри. Действащата процедура забавя процеса за вземане на решения, включително и по въпроси, пряко свързани с

безопасността. В тази връзка с проекта се предлага решенията относно управление и използване на въздушното пространство и прилагане на Концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство (концепцията) на стратегическо ниво да се взимат от СУВП. С предложението се постига прилагане на концепцията, както е определена в чл. 2, т. 22 от Регламент (ЕО) № 549/2004, с цел улесняване на управлението на въздушното пространство и управлението на въздушното движение в границите на Общата транспортна политика на Европейския съюз. В раздел I „Стратегическо ниво“, глава втора от проекта са разписани правомощията на СУВП, съставът му, както и правилата за вземане на решения.

През последните години значително се повиши броя на новите ползватели на въздушното пространство на Република България, като освен Военновъздушните сили, ползватели на въздушното пространство са и нови структури към Министерството на транспорта и съобщенията и други ведомства. В тази връзка в чл. 40, ал. 1 от проекта са посочени всички ползватели на въздушното пространство, включително и новите.

Увеличението на броя на ползвателите на въздушно пространство на Република България налага създаване на нови структури от въздушното пространство, различни от действащите към момента. За целта с чл. 63 от проекта се предвижда създаване на нови структури/зони във въздушното пространство от особено важно значение, като ad-hoc опасни зони, необходими за изпълнение на:

1. операции при бедствия, аварии и катастрофи, и ликвидиране на последствията от тях;
2. операции за търсене и спасяване;
3. борба с пожари;
4. полицейски и митнически мисии;
5. мисии за наблюдение на въздушното движение и преследване;
6. мисии за наблюдение и проследяване от въздуха;
7. мисии за екологичен контрол, осъществявани от държавни органи;
8. операции за гарантиране сигурността на полетите на държавни ръководители, министри и държавни служители от подобен ранг.

С приетия Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/469 на Комисията от 14 февруари 2020 година се въвеждат изисквания: към заявителите за ползване на структури/зони от въздушното пространство, към организациите, които разработват проектите за публикуване в Сборник за аеронавигационна информация и публикация на Република България, към дизайна на въздушното пространство, които са взети предвид при изготвяне на проекта на наредба и са уредени в разпоредбата на чл. 35, ал. 1-3. В проекта също са разписани изискванията към заявителите/ползвателите на отделните структури/зони във въздушното пространство, като са описани детайлно въпросите, свързани с ефективността и безопасността на въздушното пространство.

Също така, посредством проекта на наредба се цели разрешаването на проблеми, свързани с околната среда, шума и наземния риск, като се:

- а) създават условия за повишаване нивото на безопасно и ефективно управление и използване на въздушното пространство, при отчитане на нуждите на всички ползватели и при гарантиране на сигурността на въздушното пространство на Република България;
- б) ускорява процеса за осъществяване на своевременни промени във въздушното пространство за осигуряване на оперативна необходимост от въвеждане на гъвкавото му използване;
- в) установяват ясни процедури за планиране и провеждане на учения на ВВС, отчитайки задачите, периода на провеждане на учението, неговия характер и влиянието му върху пропускателната способност на въздушното пространство;
- г) въвеждат процедури за постоянно следене на използването на управляемите структури на въздушното пространство и съответно на необходимостта от промяна или въвеждане на нови структури;
- д) създават условия за гарантиране на висока пропускателна способност на въздушното пространство;
- е) подобрява гражданско-военната координация, което ще има положително влияние върху отбранителните способности на въоръжените сили;
- ж) подобрява оперативната съвместимост на ползвателите, което ще повиши безопасността и ще гарантира висока пропускателна способност на обслужваното въздушното пространство.

С предложените промени се цели подобряване на взаимодействието между гражданско и военно управление на въздушното пространство, което се организира на стратегическо, предтактическо и тактическо ниво на управление и се използва чрез установяване на споразумения и процедури с цел увеличаване безопасността и капацитета на въздушното пространство, както и намаляване на вредния ефект върху околната среда. С новата уредба ще се постигне отстраняване на идентифицирани недостатъци, както и подобряване на ефикасността и гъвкавостта на операциите на въздухоплавателните средства.

Предложеният проект на наредбата няма да окаже пряко/или косвено въздействие върху държавния бюджет.

Проектът на нормативен акт е изготвен от работна група с представители на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, дирекция „Операции и подготовка“ в Министерство на отбраната, Военновъздушните сили и Държавно предприятие „Ръководство въздушно движение“. С проекта на акт се предвижда да се отмени Наредба № 19 от 27.11.2012 г. за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство (обн., ДВ, бр. 99 от 2012 г.).

Проектът на нормативен акт е съгласуван с министъра на отбраната на основание чл. 2а, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване.

Лице за контакти: Христо Гунчев, Началник отдел в ГД „Главна въздухоплавателна администрация“ Тел.: 02 937 10 66 E-mail: HGunchev@caa.bg

Отговорна институция

Отговорна институция

Министерство на транспорта и съобщенията

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

Електронна поща: mail@mtc.government.bg

Начини на предоставяне на предложения и становища

- Портала за обществени консултации (изисква се регистрация чрез имейл);
- Електронна поща на посочените адреси;
- Системата за сигурно електронно връчване <https://edelivery.egov.bg/> (изисква се квалифициран електронен подпис или ПИК на НОИ);
- Официалния адрес за кореспонденция.

Документи

Пакет основни документи:

[Проект на Наредба № 19 за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство - вер. 1.0 | 27.04.2022](#)

[Мотиви към Проекта на Наредба № 19 за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство - вер. 1.0 | 27.04.2022](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 27.11.2023](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Валентин Стаменов (27.05.2022 16:15)

За някои концептуални различия

В предложеният вариант на нова Наредба 19 се откриват сериозни концептуални проблеми. Първо - стратегическият орган, в случая Съвет за управление на въздушното пространство, който се състои от представители на различни организации, ще взема решения без да е определен като административен орган по реда на Закона за администрацията. В същото време, през този „национален орган на стратегическо ниво за управление и използване на въздушното пространство“, ще минават **ВСИЧКИ** искания за създаване на управляеми структури от въздушното пространство (справка чл. 34), което реално от орган на стратегическо ниво го превръща в орган от по-ниско ниво (но над предтактическо). Дали този Съвет ще има капацитета да свърши възложената му работа, като се отчита, че членовете му ще се занимават и със своите служебни отговорности в същото време? (въпроса е риторичен). Ако съвета не бъде осигурен с щатен състав, най-вероятно е да се получи блокиране на дейността му, съпроводена с големи закъснения на отговорите му по исканията за установяване на нови управляеми структури въздушно пространство.

Второ - въвеждат се изисквания за представяне на документи и информация от заявителите на нови управляеми структури на въздушното пространство, която информация не е свободно налична в интернет (примера с прогнози за въздушното движение в заявената зона - чл. 35, ал. 1, т. 2, б. „б“). Искане се информация, която изисква тясно специализирана подготовка на подаващите заявления. В същото време към членовете на съвета няма изисквания за подходяща квалификация и осигуряването им със специализиран софтуер. Така се създават условия за безпринципни откази по подадени заявления, което допълнено с липсата на статут на административен орган, води след себе си до невъзможност да бъдат обжалвани отказите по административен и съдебен ред.

Трето - споразуменията за взаимодействие между ползвателите на управляеми структури от въздушното пространство и органите за ОВД са някакво ново „ноу-хау“ на нашата страна, които не се изискват от приложението на Регламент 2150/2005 г. Така се създават условия за създаване на мрежово-центрична оперативна среда, в която център се явява доставчика на аеронавигационно обслужване (ДАНО), а в периферията са всички останали участници в процеса. За какво сътрудничество и взаимодействие може да става при такива условия на работа? Ползвателите на въздушно пространство са поставени под натиск - подписват договор и използват въздушното пространство (при условията, поставени им от ДАНО), или им се отказва достъп до въздушното пространство ако не го подпишат. Тези условия много приличат на монополни. Това ли се иска да се въведе?

Четвърто – влизането в сила на наредбата е 90 дни след обнародване в Държавен вестник, докато приемането на документите по нейното прилагане може да стане до 180 дни след нейното обнародване. Няма текст, който да гарантира запазването на нормативните документи по нейното прилагане, поне до замяната им с нови. Тези 90 дни, в които ще действат стари и нови правила не са ли условия за хаос? По-добрия подход е влизането в сила на наредбата да съвпада с приемането на всички документи по нейното прилагане.

В обобщение – ако не се отстранят тези несъответствия, приемането на наредба 19 в този вид няма да доведе до по-гъвкаво използване на въздушното пространство, като може да се създадат условия за правен хаос.

Автор: Калин Димитров (26.05.2022 14:47)

СТАНОВИЩЕ НА ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „БОРБА С ГРАДУШКИТЕ“ - Част 3

Мотиви:

1. Приетите изменения и допълнения от 1 март 2022 г. (ДВ бр. 17 от 2022 г.) на Инstrukция № 4/2010 г. на Министерството на транспорта за противоградова защита регламентират промени в чл. 10, които следва да бъдат взети предвид и отразени при промяната на текста на чл. 78 от Наредба № 19 с цел да не бъдат допуснати противоречия и различия в нормативната уредба.

2. Мотиви за определяне на по-ниска степен на приоритет на следните дейности:

- „полети съгласно Договора за установяване на режима „Открито небе“

Дейностите по противоградова защита са свързани със съществуването на мощна

купесто-дъждовна облачност. Разпоредбите на Договора за установяване на режима „Открито небе“ позволяват да бъдат допуснати отклонения от плановете на полета, с което няма да бъдат нарушени дейностите по противоградова защита.

Основанията за това се съдържат в следните текстове на Договора:

“Член VIII, Забрани, отклонения от плановете на полета и извънредни ситуации

Раздел I. Забрана за наблюдателни полети и изменения

4. Наблюдаваната страна има право да предлага изменения в плана на мисията в резултат на което и да е от следните обстоятелства:

(А) метеорологичните условия негативно влияят на безопасността на полетите;

(В) състоянието на летището открито небе, което трябва да бъде използвано, на запасните летища или на летищата за дозареждане прави невъзможно тяхното използване; или

Раздел II. Отклонения от плана на полета

1. Отклонения от плана на полета се разрешават по време на наблюдателния полет в случай, че са предизвикани от:

(А) метеорологичните условия, негативно влияещи на безопасността на полетите; "

- „полети със специално предназначение съгласно чл. 64б, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване“

Дейностите по противоградова защита с ракетен способ са с по-висока степен на икономическа значимост от провеждане на полетите на ВС със специално предназначение.

- „полети за превоз на пътници и товари“

С оглед на ограничението във височината на полета на противоградовите ракети до 7200 м, считаме, че дейностите по противоградова защита с ракетен способ не представляват пречка или опасност за полетите на самолети за превоз на пътници и товари е изключение на случаите за долитане/излитане на полет по разписание до/от гражданските летища за обществено ползване, за които сме предложили по-висока степен на приоритет.

- „полети с държавни въздухоплавателни средства“

Доколкото Държавно въздухоплавателно средство (8Ше Ансгай)“ е въздухоплавателно средство, използвано за военни, полицейски или митнически полети, независимо от националността му, считаме, че с изключения на случаите, регламентирани в чл. 78, т. 1-4, противоградовата защита е по-висока степен на значимост.

След разглеждане на изложените по-горе предложения, моля да бъде обсъдена необходимостта проектът да бъде разгледан съвместно от представители на Министерство на транспорта и съобщенията и Министерство на земеделието.

Автор: Калин Димитров (26.05.2022 14:47)

СТАНОВИЩЕ НА ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „БОРБА С ГРАДУШКИТЕ“ - Част 2

2. Раздел XV, Чл. 78. Приоритетите при използването на въздушното пространство на тактическо ниво са, както следва:

1. полет на ВС в аварийно състояние;
2. полети на военни ВС, изпълняващи задачи за контрол над въздухоплаването при охрана на въздушното пространство на Република България;
3. полет на санитарно ВС или ВС с болни или тежко ранени пътници на борда, които се нуждаят от спешна медицинска помощ или ВС за превоз на екипи за трансплантация, превоз на органи за трансплантация и превоз на пациенти, които се

- нуждаят от трансплантация, както и ВС участващо в операция за авиомедицинска евакуация, вкл. и полети за пожарогасене;
4. полет на въздухоплавателно средство, включено в операции по търсене и спасяване;
 5. полети съгласно Договора за установяване на режима „Открито небе“;
 6. полети със специално предназначение съгласно чл. 646, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване;
 7. полетите за превоз на пътници и товари;
 8. полети с държавни въздухоплавателни средства;
 9. дейностите в активираните опасни зони за противогордова защита при спазване на чл. 62, вкл. и полети на ВС, изпълнявани за самолетен способ за борба с градушките;
 10. полети по Договорът за обикновените въоръжени сили в Европа;
 11. полети на ВС за патрулиране и контрол на автомобилния транспорт и други ВС, определени от ГД „ГВА“;
 12. полети за проверка/валидиране на полетни процедури, както и за калибриране на граждански и/или военни радио навигационни средства;
 13. полети, изпълнявани от авиацията за общо предназначение;
 14. всички останали полети.

Предложение: С оглед на важността и значението на дейностите по защита от градушки на земеделските култури, както и ограниченията за полет на изстреляните ракети до 7200 м и въз основа на многогодишния опит предлагаме да се промени реда на приоритетите при използване на въздушното пространство, както следва:

1. полет на ВС в аварийно състояние;
2. полети на военни ВС, изпълняващи задачи за контрол над въздухоплаването при охрана на въздушното пространство на Република България;
3. полет на санитарно ВС или ВС с болни или тежко ранени пътници на борда, които се нуждаят от спешна медицинска помощ или ВС за превоз на екипи за трансплантация, превоз на органи за трансплантация и превоз на пациенти, които се нуждаят от трансплантация, както и ВС участващо в операция за авиомедицинска евакуация, вкл. и полети за пожарогасене;
4. полет на въздухоплавателно средство, включено в операции по търсене и спасяване;
- 5. долитане/излитане на полет на ВС по разписание до/от гражданските летища за обществено ползване в Република България при активирани ПБГ, при условие, че не може да бъде осигурен алтернативен маршрут за долитане/излитане на ВС;**
- 6. дейностите в активираните опасни зони за противогордова защита при спазване на чл. 62, вкл. и полети на ВС, изпълнявани за самолетен способ за борба с градушките;**
- 7. полети съгласно Договора за установяване на режима „Открито небе“;**
- 8. полети със специално предназначение съгласно чл. 646, ал. 2 от Закона за гражданското въздухоплаване;**
- 9. полетите за превоз на пътници и товари;**
- 10. полети с държавни въздухоплавателни средства;**
11. полети по Договорът за обикновените въоръжени сили в Европа;
12. полети на ВС за патрулиране и контрол на автомобилния транспорт и други ВС, определени от ГД „ГВА“;

13. полети за проверка/валидиране на полетни процедури, както и за калибриране на граждански и/или военни радио навигационни средства;
14. полети, изпълнявани от авиацията за общо предназначение;
15. всички останали полети.

Автор: Калин Димитров (26.05.2022 14:46)

СТАНОВИЩЕ НА ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „БОРБА С ГРАДУШКИТЕ“ - Част 1

Изпълнителна агенция „Борба с градушките“ (ИАБГ) извършва дейности по противоградова защита повече от 50 години. Икономическият ефект годишно е над 100 милиона лева. Целта на въздействията е да се предотврати образуването на големи градови зърна, които, достигайки до земята, нанасят поражения. Ефектът от дейността силно зависи от навременния и непрекъснат облачен засев със сребърен йодид. При прекъсване в обработката на облаците, след десетата, минута мощният градов облак възстановява естествения си ход на развитие и по-нататъшното въздействие върху него губи своята ефективност. Пример за това е прекъсването в обработката на градов облак в Пловдивска област на 28.08.2021 г. поради забрана за стрелба заради кацане на самолет на летище Пловдив. В резултат са налице загуби за над 10 милиона лева. След този случай бяха предприети мерки от страна на министрите на земеделието и на транспорта и съобщенията, вследствие на което беше приета и обнародвана иницираната и разработена от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“, Военновъздушните сили и Изпълнителна агенция „Борба с градушките“ промяна в Инstrukция № 4/2010 г. за противоградовата защита.

В тази връзка и по повод на подготвяния проект на Наредба № 19 за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство Изпълнителна агенция „Борба с градушките“ предлага в Проекта да бъдат внесени следните изменения:

1. Раздел VIII, Чл. 62. (1) Дейността за осъществяване на противодействие срещу потенциални градоносни облаци се извършва в съответствие с Инstrukция № 4 от 16.07.2010 г. за противоградовата защита в Република България (обн. ДВ., бр. 57 от 2010 г., изм. и доп. ДВ., бр. 38 от 2019 г.).

Предложение: В частта от описанието на нормативния акт, поставена в скоби, да се добави: изм. и доп. ДВ бр. 17 от 1 Март 2022 г.

Мотиви: След градушката през август 2021 г. в Пловдивска област в Инstrukция № 4 бяха приети изменения и допълнения, обнародвани в Държавен вестник брой 17 от 01.03.2022 г., в сила от 01 март 2022 г., които следва да бъдат отбелязани в описанието на нормативния акт.

История

Начало на обществената консултация - 27.04.2022

Приключване на консултацията - 27.05.2022

Справка за получените предложения - 27.11.2023

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