



**Проект на Постановление на МС за изменение и допълнение на
Устройствения правилник на ДАО и проект на Разпореждане на МС
за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно
участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД**

[линк към консултацията](#)

Информация

Откриване / Приключване: 23.12.2022 г. - 23.01.2023 г. Неактивна

Номер на консултация: #7296-K

Област на политика: Архив - Транспорт

Тип консултация: ---

Вносител: Министерство на транспорта и съобщенията

Тип носител: Национално

Държавният авиационен оператор е юридическо лице, второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията. На Държавния авиационен оператор е възложено изпълнението на полетите със специално предназначение така, както последните са посочени в чл. 64б от Закона за гражданското въздухоплаване. За Държавния авиационен оператор не са прилагат разпоредбите на Закона за администрацията. Държавният авиационен оператор притежава свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява правото да извършва полети. В течение на годините, Държавният авиационен оператор концентрира сериозен технически и човешки потенциал, което му дава не само възможността да гарантира безопасността и сигурността на изпълняваните полети, но предпоставя и изпълнението на други задачи, възложени от публичната власт, извън полетите със специално предназначение.

Необходимо е да бъдат обединени възможностите (технически, финансови и правни такива), за да се гарантира максимално бързо стартиране на проекта на спешната медицинска помощ по въздуха в частта на транспорта, а именно - полетите за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ. Държавният авиационен оператор е съществуващ авиационен оператор, притежаващ добре развита структура в административно, организационно и логистично отношение. Има натрупан сериозен дългогодишен опит в безопасната

летателна експлоатация на различни типове въздухоплавателни средства. Със своите самолети и хеликоптери, той и към момента може да изпълнява определени полети за нуждите на МЗ (air ambulance). Прибавяйки към своя флот хеликоптери за спешна медицинска помощ, с много по-малки разходи на публични средства, ресурси и персонал, ДАО може успешно да изпълнява зададените функции по HEMS, в сравнение с нов оператор, започвайки своето изграждане отначало.

На следващо място – изминалите месеци от създаването на търговското дружество „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД, на когото е възложено извършването на услуга от общ икономически интерес – полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, не дават оптимистична перспектива за реализацията на този изключително важен за държавата и обществото проект.

Посочените факти, както и съображенията за постигане на безопасност, оперативна съвместимост и повишена ефективност, показват необходимостта посочената дейност да бъде възложена на действащ и разпознаваем авиационен оператор, с изградена административна структура и капацитет, чиято дейност следва да бъде надградена с необходимите сертификати и одобрения за извършване на полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ.

За възлагане на посочената дейност на Държавния авиационен оператор е необходимо приемането на предложението проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Държавния авиационен оператор, в съответствие с Решение на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на чл. 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ, L 7 от 11 януари 2012 г.),

Актовете на Европейската комисия (Решение на Комисията от 20 декември 2011 година относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес), както и подкрепящите документи, включително, но не само Работният документ на Службите на Комисията – Ръководство за прилагането на правилата на Европейския съюз в областта на държавната помощ, обществените поръчки и вътрешния пазар към услугите от общ икономически интерес, и по-специално към социалните услуги от общ интерес, определят посочената дейност (полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ), като „икономическа“. В тази връзка, също според посочените актове, статутът на предприятието, съгласно националното законодателство не е решаващ. Европейското право в областта на конкуренцията влага различен смисъл в понятието „предприятие“ от традиционното търговско-правно схващане. В тази връзка „предприятие“ е всеки субект, който извършва икономическа дейност, независимо от неговата правноорганизационна форма. Последното важи и за юридическо лице, което според националното законодателство принадлежи към публичната администрация. Това е причината за възприемане на подхода на Държавния авиационен оператор да се възложи

извършване на услуга от общ икономически интерес по смисъла на Решението. Целта е да бъде постигнато пълно съответствие на правилата на Европейския съюз в областта на конкуренцията и да бъде гарантирана устойчивостта на тази част от този важен проект. В тази връзка проектът на постановление съдържа необходимото позоваване на съответно приложимите актове на правото на Европейския съюз и създаване на нужните разпоредби за гарантиране на целяната устойчивост.

С оглед на развитие на обществените отношения и с цел да бъдат своевременно отразени потребностите на обществото, проектът на постановление предвижда възможността Държавният авиационен оператор да извършва и други услуги, свързани с транспорт по въздух. За последните изрично е посочено, че не се прилагат изискванията и условията за извършване на възложената услуга от общ икономически интерес, а именно – полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ.

Възприетият правно-технически подход, е дейността да бъде възложена на Държавния авиационен оператор чрез изменение и допълнение в Устройствения правилник на Държавния авиационен оператор. Така ще бъде постигната системност при определяне на дейността на последния, ясна и видима проследимост на начина на организация на работа, включително и на финансирането от държавния бюджет. Извършеният анализ показва, че не е необходимо изменение в Закона за гражданското въздухоплаване.

Като резултат от възлагането на посочената дейност на Държавния авиационен оператор, се предлага и проекта на Разпореждане на Министерския съвет за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД.

Лице за контакт: Златко Златев Генерален директор Държавен авиационен оператор
E-mail: Z.zlatev@sao.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 Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Държавния авиационен оператор и проект на Разпореждане на Министерския съвет за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД - вер. 1.0 | 23.12.2022](#)

[Доклад към Проекта на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Държавния авиационен оператор и проект на Разпореждане на Министерския съвет за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД - вер. 1.0 | 23.12.2022](#)

[Справка за отразяване на предложенията и становищата - вер. 1.0 | 15.02.2023](#)

Консултационен документ:

Справка становища:

Коментари

[Коментари \(pdf\)](#)

[Коментари \(csv\)](#)

Автор: Християн Тодоров (22.01.2023 22:22)

2 Част

Очевидно министърът на транспорта се стреми към създаване на поредната административна структура във ведомството си или да реализира поредното ДСО (държавно стопанско обединение), присъщо на една друга ера от съществуването ни.

Така възникват въпросите:

Държавния авиационен оператор, къде ще е повече ефективен и полезен и ще изпълнява сложните задачи с които ще бъде натоварен?

1. Като изпълнява вменените задължения в чл. 64б, ал.2?

или

2. Като извършва спешна медицинска помощ по въздух с вменените задължения от предстоящото приемане на ПМС за промяна на Устройствения правилник на ДАО?

Що за глупости и непрофесионализъм се ширят в МТС?

Като не разбират, поне да питат професионалистите, а не да се излагат с несвойствени и немотивирани проекти за изменение на УП.

Надявам се подопечната ГД „ГВА“ на министъра на транспорта в качеството си на национален компетентен орган съгласно Регламент ЕС 2018/1139, му разясни, че:

ЩЕ ГО ПОВТОРЯ И АЗ (ПРЕПИСВАМ ОТ КОЛЕГИТЕ ПО-ГОРЕ) Извинявам се, но наистина е щеше да е смешно, ако не беше тъжно!!!

1. **Авиационен оператор: лице, регистрирано по Търговския закон** или регистрирано като търговец по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, със свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална годност и организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството дейности.
2. В Приложение IV на Регламент ЕС 965/2012 са определени операциите на търговския въздушен транспорт.
3. В Приложение V на Регламент ЕС 965/2012 са определени специфичните одобрения.
4. Член 5 (Въздушни операции) от Регламент ЕС 965/2012, чрез точка 1 се определя, че Операторите експлоатират само въздухоплавателни средства за целите на операциите на търговския въздушен транспорт, посочени в приложения III и IV.
5. В Приложение I, точка 61 от Регламент ЕС 965/2012 е дефинирано следното:

„Полет с вертолет за спешна медицинска помощ“ означава полет на вертолет, който се експлоатира с разрешение за HEMS, чиято цел е да се улесни спешната медицинска помощ, когато е важно незабавното и бързо транспортиране, чрез превозване на:

а) медицински персонал;

б) медицински доставки (оборудване, кръв, органи, лекарства); или

в) болни или ранени лица и други пряко свързани лица.

6. В Приложение V, Подчаст Й от Регламент ЕС 965/2012 е определено следното императивно изискване:

SPA.HEMS.100 Операции на вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS)

а) Вертолетите могат да се експлоатират за целите на HEMS само ако операторът е получил одобрение от компетентния орган.

б) За да получи такова одобрение от компетентния орган, операторът трябва да:

1) участва в търговския въздушен транспорт (ТВТ) и да притежава CAO за ТВТ съгласно приложение III (част ORO);

2) докаже пред компетентния орган съответствие с изискванията на настоящата подчаст.

Още повече има активна процедура по обществена поръчка за наем на хеликоптер и подадени две оферти. Предстои процедурата да бъде приключена и да бъде избран изпълнител с подписан договор.

Това на боклука ли ще го изхвърлим?!

С така представеното тук и като се позовавам на всички регулации за гражданска авиация в Европа, силно се надявам министъра на транспорта и съобщенията да оттегли и не внася за приемане в Министерския съвет Проект а на Постановление на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО с които се предвижда възлагане на Държавния авиационен оператор да извършва услуга от общ икономически интерес - полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, както и Проекта на Разпореждане на МС за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД.

Автор: Християн Тодоров (22.01.2023 22:15)

Становище относно несъвместимостта на ДАО да получи CAO и да изпълнява полети по ХЕМС

В подкрепа на изложените до момента становища в посока **да не се прекратява дейността на „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД, и да не се възлага дейността по спешна медицинска помощ с хеликоптер (HEMS) на бившия Авиоотряд 28 и настоящ Държавен авиационен оператор (ДАО)**, ще изложа мотиви стъпили на законодателство, европейски регулации и правила в гражданското въздухоплаване.

За въведение ще дам няколко аналогични примера от държави в Европа и такива членки на Европейския съюз, които над 50 години развиват успешно и иновативно дейността по HEMS.

Ще започна от Швейцария:

REGA (Швейцарската HEMS организация) е най-старата в Европа, която вече 70 години се занимава с дейността по въздушно спасяване и изключително успешно успява да се развива и инвестира, чрез огромни финансови ресурси за техническото си обезпечаване, като разполага с най-модерния флот от хеликоптери в света. REGA е **сдружение с нестопанска цел в обществена полза** (ЮЛНЦ) или т.н. НПО. Както по-нагоре в почти всички становища бе обяснено, че документа който регулира спешната медицинска помощ по въздух в Европа е Регламент EC 965/2012 и произтичащите изисквания за сертифициране съдържащи се в него. Изискването за получаване на свидетелство за авиационен оператор се съдържа в ANNEX III (Part-ORO) и ANNEX IV (Part-CAT) в регламента, а изискванията за получаване на специално одобрение в ANNEX V (Part-SPA). Както вече споменах, REGA е сдружение с нестопанска цел в обществена полза, а изискванията в по-горе описаните части на Регламент EC 965/2012 определят, че авиационен оператор може да бъде лице **регистрирано по търговския закон и част от търговския въздушен транспорт (ТВТ), за да получи свидетелство за авиационен оператор (CAO) и съответното SPA.HEMS одобрение.** Затова REGA веднага са намерили решение и да изпълнят изискванията на Регламент EC 965/2012, към самото (ЮЛНЦ) създават търговско дружество с наименование: SWISS AIR – AMBULANCE LTD, който притежава свидетелство за авиационен оператор (CAO) и съответното SPA.HEMS одобрение за извършване на полети за спешна медицинска помощ по въздух
https://www.rega.ch/fileadmin/seiteninhalt/8_Footer/1_Zertifikate/3_Air_Operator_Certificate_Helicopter

Ето по този начин се работи професионално в Европа, а не се търси причина и метод да бъдат заобиколени правилата в гражданската авиация, които преди всичко осигуряват възможностите за поддържане на необходимите стандарти за авиационна безопасност.

Следващият пример е с Германия:

Другата голяма организация в Европа се намира в Германия и това е ADAC, която е също като REGA сдружение с нестопанска цел в обществена полза. ADAC постъпват по същия начин, за да спазят стриктно изискванията на Регламент EC 965/2012 са създали търговско дружество – ADAC LUFTRETTUNG GmbH, което е 100% дъщерно дружество на сдружението с нестопанска цел в обществена полза ADAC -
<https://luftrettung.adac.de/>

Повече от ясно е, че Министерство на транспорта и съобщенията не са наясно, както винаги какво точно искат да възпроизведат, след като има толкова много изписани документи за регулации и правила за гражданската авиация в Европа и света, а и ползването на добрите практики е най-лесното нещо днешно време.

Автор: Todor Ivandjikov (22.01.2023 15:47)

Становище - Асоциация на Българската Авиационна Индустрия АБАИ - Част 3

В чл. 64б, ал.1 от Закона за гражданското въздухоплаване е заложено, че Държавният авиационен оператор е юридическо лице, второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, осъществява полетите със специално предназначение. В ал. 2 на същия член изрично са изброени полетите със специално предназначение и сред тях не е дефинирана дейността по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ.

Следвайки законовите и регулаторни изисквания, както и спазвайки правилата за сертифициране в Р. България и Европейския съюз, ДАО, не би следвало да получи Сертификат за авиационен оператор, което е категорично и неизменимо условие за осъществяване на дейността по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, в съответствие с Регламент ЕС 965/2012 и без което ДАО не може да получи CAO с одобрение SPA.HEMS.

Парадоксалното в случая и което ни поставя пред сериозно възмущение е това, че държавата се опитва да заобиколи нормативната уредба, включително и Европейска такава, като в последствие се предполага, че би оказала натиск на подведомствената си ГД „ГВА“, закривайки съществуващо търговско дружество – създадено на основание изискванията на ЗГВ и Регламент ЕС 965/2012, обезпечено с необходимия експертен състав (пилоти, инженери, наземен персонал), което ясно в кратък срок ще осигури на сух лизинг хеликоптер с медицинско оборудване (видно от информацията за подадени две оферти в обществената поръчка) и което дружество явно отговаря на изискванията за осъществяване на този вид полети, като ще се опита през поднормативен акт да пренасочи, чрез необосновани мотиви дейността по HELMS към ДАО. Всичко това ще се случи, без да има стратегическа визия за реализацията на този важен за обществото проект, като по този начин ще компрометира реализацията му и ще саботира възможността за придобиване на хеликоптер в най-кратък срок, което ще ни постави за пореден път в изключително нелепа ситуация пред Европейската комисия.

Няма държава членка на Европейския съюз, която да не прилага стриктно изискванията произтичащи от Комисията, чрез регламентите за поддържане на еднакви стандарти за авиационна безопасност. При евентуални необосновани действия в грешна посока от страна на Министерство на транспорта и съобщенията, това би довело до сезиране на Европейската комисия за нарушаване на конкуренцията и неравнопоставеност при прилагането на правилата и единните изисквания в гражданското въздухоплаване.

Както всички сме наясно националният компетентен орган в лицето на ГД „ГВА“, който би следвало да прилага независим надзор в гражданското въздухоплаване е обект на ежегодно планирано одитиране от страна на EASA (Европейската агенция за авиационна безопасност). В случай на планирана проверка от тяхна страна в ГД

„ГВА“ и избрани авиационни оператори в Р. България, със сигурност биха проверили и одитирали новолицензиран авиационен оператор със CAO и SPA.HEMS одобрение. Трябва ли отново да показваме на Европа неспазването и неразбирането на процесите при прилагането на регулациите и да получаваме несъответствия, които биха довели до спиране на дейността по този проект.

С така представеното тук становище и разчитайки на професионализма и държавническия опит, се надяваме министъра на транспорта и съобщенията да оттегли и да не внася за приемане в Министерския съвет Проекта на Постановление на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО с които се предвижда възлагане на Държавния авиационен оператор да извършва услуга от общ икономически интерес - полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, както и Проекта на Разпореждане на МС за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД.

Автор: Todor Ivandjikov (22.01.2023 15:37)

Становище - Асоциация на Българската Авиационна Индустрия АБАИ - Част 2

Освен това, че процедурите в НАРЕДБА №37 произтичат от разпоредбите на ЗГВ и Регламент ЕС 965/2012, следва да се подчертае, че разпоредбите на споменатите тук документи се прилагат **императивно**, а не избиращелно и чрез прилагането на дискриминация:

1. В чл. 64 от ЗГВ също е дефинирано какво е Авиационен оператор: **лице, регистрирано по Търговския закон** или регистрирано като търговец по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, със свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална годност и организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството дейности.
2. В Приложение IV на Регламент ЕС 965/2012 са определени операциите на търговския въздушен транспорт.
3. В Приложение V на Регламент ЕС 965/2012 са определени специфичните одобрения.
4. Член 5 (Въздушни операции) от Регламент ЕС 965/2012, чрез точка 1 се определя, че Операторите експлоатират само въздухоплавателни средства за целите на операциите на търговския въздушен транспорт, посочени в приложения III и IV.
5. В Приложение I, точка 61 от Регламент ЕС 965/2012 е определено следното:

„Полет с хеликоптер за спешна медицинска помощ“ означава полет на хеликоптер, който се експлоатира с разрешение за HEMS, чиято цел е да се улесни спешната медицинска помощ, когато е важно незабавното и бързо транспортиране, чрез

превозване на:

а) медицински персонал;

б) медицински доставки (оборудване, кръв, органи, лекарства); или

в) болни или ранени лица и други пряко свързани лица.

6. В Приложение V, Подчаст Й от Регламент ЕС 965/2012 е определено следното императивно изискване:

SPA.HEMS.100 Операции на хеликоптер за спешна медицинска помощ (HEMS)

а) Вертолетите могат да се експлоатират за целите на HEMS само ако операторът е получил одобрение от компетентния орган.

б) За да получи такова одобрение от компетентния орган, операторът трябва да:

1) участва в търговския въздушен транспорт (ТВТ) и да притежава CAO за ТВТ съгласно приложение III (част ORO);

2) докаже пред компетентния орган съответствие с изискванията на настоящата подчаст.

Подробното изследване на нормативните разпоредби, определящи условията и реда за лицензиране на авиационен оператор категорично доказват, че:

Държавният Авиационен Оператор НЕ Е ЛИЦЕ, „ЧАСТ ОТ ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ“, по смисъла на посочения Регламент, нито е лице регистрирано по Търговския закон и в тази връзка не може да осъществява дейността по спешна медицинска помощ с хеликоптер (HEMS).

Автор: Todor Ivandjikov (22.01.2023 15:32)

Становище - Асоциация на Българската Авиационна Индустрия АБАИ - Част 1

По отношение с публикувания в Портала за обществени консултации Проект на Постановление на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО, с който се предвижда възлагане на Държавния авиационен оператор да извършва услуга от общ икономически интерес – полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, както и предвиденото прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД, бихме искали да се фокусираме върху процедурите по сертифициране, законовата и регулаторна рамка, които Министерство на транспорта и съобщенията и Главна дирекция „Гражданска

въздухоплавателна администрация“, като надзорен орган следва да спазват стриктно при взимане на решения, които надяваме се основават на единните европейски правила в гражданската авиация, а не на свободно избираеми юридически преразкази.

Настоящото ни изложение ще допълни публикуваните становища в портала и потвърждава защо предложенията на вносителя **не са правилни, не са обмислени и не са законосъобразни като действия.**

За да мотивираме това наше твърдение, ще анализираме конкретните Европейски регулации и действащото законодателство, които уреждат изпълнението на процеса по сертифициране на „авиционен оператор“

1. Като национален компетентен орган съгласно Регламент ЕС 2018/1139, Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ единствено има право да изпълнява регулаторни и надзорни функции, като независим орган в гражданското въздухоплаване в Р. България.
2. Националният компетентен орган трябва да следи за еднакво прилагане на правилата и за създаване на конкуренция и равен старт в авиационната индустрия, като цяло.
3. Налице са точни и ясни законови и регулаторни изисквания за процеса по сертифициране на авиационен оператор, които произтичат от Закона за гражданското въздухоплаване, Регламент ЕС 965/2012 и Наредба №37.

Изпълнявайки процедурата за издаване на свидетелство на авиационен оператор (CAO), описана в НАРЕДБА № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, в която подробно е отреден процесът по сертифициране, като:

1. В Глава I Общи положения, чл. 1 (1), т. 1 са определени условията и редът за издаване на свидетелство за авиационен оператор (CAO), който извършва търговски въздушен превоз със самолети, вертолети, аеростати и планери и надзора върху тях, както и за наземните инспекции на въздухоплавателни средства на оператори под надзор за безопасност от друга държава;
2. В Раздел II (Първоначално издаване на свидетелство за авиационен оператор), чл. 17 от НАРЕДБА № 37 ясно е посочено следното императивно изискване:

Кандидат за издаване на свидетелство за авиационен оператор (CAO) може да бъде **ТЪРГОВЕЦ, регистриран по Търговския закон** или по законодателството на държава – членка на Европейския съюз, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство.

3. В преходни и заключителни разпоредби от НАРЕДБА № 37 е описано, че (наредбата) се издава на основание Закона за гражданското въздухоплаване и Регламент ЕС 965/2012.

Автор: Desislava Katelieva (22.01.2023 12:30)

Становище на сдружение НАРСМП

СТАНОВИЩЕ част 3

От УС на Национална асоциация на работещите в спешна медицинска помощ НАРСМП, член EuSEM

Относно проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Държавния авиационен оператор и проект на Разпореждане на Министерския съвет за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД

За да се гарантира максимално бързо стартиране на проекта на спешната медицинска помощ по въздуха е необходимо да бъдат обединени технически, финансови и правни възможности на няколко министерства, защото хеликоптерната спешна медицинска помощ е система, вкл. транспортна, материално-техническа, информационно-комуникационна и медицинска част. Част от тези министерства са: министерство на транспорта /за да осигури авиационната компонента на ХЕМС/; министерство на здравеопазването /за да осигури медицинското оборудване, медицински екипи, и комуникацията с ЦСМП и болниците/; министерство на вътрешните работи /за комуникацията със тел. 112 и другите спешни служби/. До момента не сме видели концепция за истинска хеликоптерна спешна медицинска помощ, която да е нормативно регламентирана и обезпечена с материално-технически, човешки и комуникационен ресурс от няколко министерства и гарантираща своевременност и равнопоставеност на всеки български гражданин до нея.

Спешните медици не виждаме как ще създадат функционираща система ХЕМС както ДАО, така и настоящото ръководство на „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД. Липсва им концепция за създаване на системата ХЕМС и взаимодействия с други министерства, независимо от надградена дейност с необходимите сертификати и одобрения за извършване на полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ.

Препоръчваме да се спрат усилията само за транспортната част на ХЕМС, като се реструктурира дейността на ДАО и се ликвидира една вече работила половин година структура. Препоръчваме съгласно устава на съществуващото дружество „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД да се проведе конкурс за ново ръководство, което да замести временно назначеното от Министерски съвет. Редно е новото ръководство да има одобрена визия, концепция и програма за създаване на ХЕМС като система, във взаимодействие с всички посочени по-горе министерства. Ако начело на ХЕМС има хора с визия, концепция и програма за всички части от системата, отворени към взаимодействие с други министерства, процесите по нормативно регламентиране, материално-техническо, комуникационно и човешко ресурсно обезпечаване биха се ускорили и ХЕМС би се случила и у нас.

Автор: Desislava Katelieva (22.01.2023 12:26)

Становище на сдружение НАРСМП

СТАНОВИЩЕ част 2

От УС на Национална асоциация на работещите в спешна медицинска помощ НАРСМП, член EuSEM

Относно проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Държавния авиационен оператор и проект на Разпореждане на Министерския съвет за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД

ХЕМС обаче не е само хеликоптери и управляващи ги пилоти. ХЕМС е система, обединяваща усилията на спешните медици от авиомедицинския екип и от медици от извънболничната и болничната спешна помощ; пилоти и наземен екипаж и служби за спешно реагиране. ХЕМС се обезпечават не само от хеликоптери и няколко хеликоптерни бази, а се нуждае от хеликоптерни площадки в най-големите болници и две информационно комуникационни системи, гарантиращи както вътрешната комуникация между членовете на авиомедицинския екипаж, РВД и наземен екип; така и външната комуникация на авиомедицинските екипи с тел. 112 и болниците, приемащи пациента. ХЕМС не е само брой пилоти към състава на държавния авиационен оператор, а и обучени и сертифицирани медицински екипи и наземни екипи за осигуряване дейността на авиомедицинския екип. ХЕМС не е само хеликоптери с какво да е медицинско оборудване и какъв да е медицински екип. Медицинското оборудване и медицинските екипи трябва да са сертифицирани, заради особеностите на авиомедицинската помощ и влиянието на различни физични фактори, влияещи както на пациента, така и на апаратурата, като шум, голяма надморска височина, електромагнитни лъчения. Всяко излитане и кацане на медицински хеликоптер изисква сериозна по обем дейност на наземния екип и другите спешни служби за да се обезопаси както авиомедицинския екип така и наземния състав.

До момента хеликоптерната спешна помощ е спорадична и се осъществява от хеликоптери на държавният авиационен оператор и българската армия, които не са медицински хеликоптери и използват както случаен медицински персонал, така и медицинско оборудване, не съответстващо на изискванията за ХЕМС. Те изпълняват полетите със закъснение, поради бавна междумедомствена комуникация; оборудването и медиците, които осигуряват тези полети не са сертифицирани за авиомедицинско обслужване. По тази причина те се разминават с изискването за бърза реакция до 5-тата минута след подаване на повикването и високоспециализирана медицинска помощ. Изпълнението на медицинските мисии от тях не отговаря на никой от критериите за спешна авиомедицинска помощ. В проекта никъде не открихме как ДАО гарантира материално-техническата, комуникационната и с човешки ресурс обезпеченост на ХЕМС. Без тази обезпеченост ДАО ще изгради подобие на

съществуващата до момента симулация на ХЕМС. Медицинските екипи и оборудването ще са случайни, всички пациенти ще се транспортират не до най- близката болница, а до София, поради липса на комуникация и сертифицирани хеликоптерни площадки в университетските и областни болници в страната.

Автор: Desislava Katelieva (22.01.2023 12:20)

Становище на сдружение НАРСМП

СТАНОВИЩЕ част 1

От УС на Национална асоциация на работещите в спешна медицинска помощ НАРСМП, член EuSEM

Относно проект на Постановление на Министерския съвет за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Държавния авиационен оператор и проект на Разпореждане на Министерския съвет за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД

Сдружение НАРСМП е национално представена, неправителствена организация с нестопанска цел на спешните медици от извънболничната и болничната спешна помощ, учредена през 2011г. От 8 години НАРСМП е член на Европейското дружество по спешна медицина и се бори за въвеждане и практикуване на модерна европейска спешна помощ у нас, чрез въвеждане на триаж, протоколи за работа, обучен персонал, стандартизирана и модерна материално-техническа база и комуникации. Поредна година очакваме с нетърпение създаването на българска хеликоптерна спешна медицинска помощ. България е единствената страна в ЕС само с наземна спешна медицинска помощ, без изградена система за хеликоптерна спешна медицинска помощ /ХЕМС/. Денонощно 300 мобилни медицински екипи оказват спешна наземна медицинска помощ у нас. Но наземната спешна помощ се движи със средна скорост от 80 км/ч, а ХЕМС със средна скорост 240 км/ч. В държави с развита ХЕМС смъртността при животозастрашаващи състояния е намаляла с 25%, поради по-високия процент пациенти, достигащи в рамките на златния час до болницата. По този показател ние изоставаме от десетилетия и ежегодно губим пациенти, които с ХЕМС биха били спасени.

Създаването на търговското дружество „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД ни вдъхна надежда за създаване на ХЕМС и у нас. Много скоро обаче разбрахме, че инициативата не е за създаване на система за хеликоптерна спешна медицинска помощ, а само за закупуване на хеликоптери и осигуряване на пилоти към тях. Ръководството на „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД не предвиждаше при избора на хеликоптерни площадки и бази, както оценка на гъстотата на болниците и ФСМП, така и оценка на заболяемостта и потребността по места от хеликоптерна спешна помощ; не

взаимодействаше с други министерства за нормативните промени и изисквания за медицинско оборудване, за компетентност на медицински екипи, материално-техническа и комуникационна обезпеченост на системата. Те отчетоха няколко нереализирани обществени поръчки за закупуване на хеликоптер на „сух лизинг“ и назначаване на няколко пилоти на преклонна в професионално отношение възраст.

До момента усилията на държавата са насочени само за реализацията на транспортната част, а именно – осигуряване на хеликоптери и летателен екипаж за нуждите на спешната медицинска помощ, чрез един от двата второстепенни разпоредители към Министерство на транспорта и съобщенията съгласно проекта за прехвърлянето на ХЕМС към Държавния авиационен оператор /ДАО/ и предложения за закриване „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД.

Автор: Kiril Rusev (21.01.2023 17:59)

Становище БПСС /Българска планинска спасителна служба/

Част 3

1. Защо вниманието е насочено предимно към закупуването и наемане на медицински хеликоптери, а всички предшестващи действия, които трябва да се извършат за да има възможност системата HEMS да заработи не се обсъждат?

2. Когато имаме медицински хеликоптер, къде, кой, как и за какво време ще може пълноценно да го експлоатира, защото регламентът за безопасност на ЕК е пределно ясен.

3. Защо Министерство на транспорта и съобщенията, след като е констатирало, че очакваните резултати не са "добри", не е предприело действия за реструктуриране с цел повишаване на неговата ефективност? След като е констатирало некомпетентност в работата на хората, извършващи дейностите в Дружеството просто не ги подмени, а вместо това го обявява за "неперспективно" и директно иска неговото закриване. Ние също отбелязваме със съжаление, че така изграденото дружество в частта си персонален състав е чисто политическо действие и със съдбата му са се заели некомпетентни и непознаващи материята политически лица, изпълняващи единствено политически или тясно партийни интереси

4. Каква по-точно е целта на Министерство на транспорта и съобщенията с отлагането на въвеждане на системата HEMS? Това очевидно ще се случи, ако това Предложение се приеме!

5. Ако в следствие на създалата се ситуация, загубим средствата от "ПЛАНА за възстановяване и устойчивост", за чия сметка ще бъдат направените разходи и кой персонално ще поеме отговорността?

Ние БПСС /Българска планинска спасителна служба/

Предлагаме: Министерство на транспорта и съобщенията да НЕ ЗАКРИВА дружеството "България Хели Мед Сървиз" ЕАД, като за целта оттегли предложението си.

До сега, никой от отговорните институции не ни е поискал официално становище, като страна участваща в бъдещата система HEMS. Наясно сме, че съгласуването на действия между пет министерства е труден процес.

Надяваме се, че ще бъдем поканени и заявяваме нашата готовност да съдействаме, като изложим проблемите свързани с нашата дейност. Надяваме се, че взетите решения ще бъдат максимално целесъобразни и законосъобразни, и в интерес на българските граждани за да се въведе системата HEMS и в България, както във всички останали страни - членки на Европейския съюз!!!

Българска Планинска Спасителна Служба

Автор: Kiril Rusev (21.01.2023 17:58)

Становище БПСС /Българска планинска спасителна служба/

Част 2

Неговата цел е първо да СЪЗДАДЕ УСЛОВИЯ ЗА РАБОТА на системата HEMS. Това включва: изграждане на хеликоптерни площадки, както базови, така и към болниците; обучение на пилоти, точно за такъв тип хеликоптери; закупуване на медицински хеликоптери; обучение на медицински персонал; съгласуване на 112; придобиване на лиценз по Регламент 965 от 2012г. на ЕК и след като системата е одобрена и сертифицирана за работа ДА РАБОТИ СЪС СИСТЕМАТА HEMS, БЕЗ ДА ИЗВЪРШВА ДРУГИ ДЕЙНОСТИ.

Това е дълъг процес и срока, който бе поставен за изпълнението му е пет години. Сомо след няколко месеца от неговото създаване в разгласена по медиите "новина", става ясно, че се подлага на Обществено Обсъждане: Проект на Министерско Постановление за закриване на "България Хели Мед Сървиз" ЕАД и прехвърляне на дейността му на ДАО.

На базата на какви констатирани нередности или неизпълнение на план-график е взето това решение, може само да се гадае. Мотива "не е переспективно" е по-скоро несериозен. Тъй,като не е ясно към кого и кой компетентен орган може да отговори на многото породили се въпроси, затрудненията и невъзможността за регистрация към посочения сайт е причина досега за липса на коментари, становища и предложения. Логични въпроси са: "Това Обществено обсъждане ли е?" или "Само ви информираме за решение!".

Като се има предвид, че в БПСС повече от 99 % от членовете са на доброволни начала и не получават възнаграждение. Те поемат и изпълняват ангажименти, които само човешкият им дълг ги задължава, се считаме за пряко заинтересовани от въвеждането на системата HEMS. Във всяка една спасителна акция, ние рискуваме

собствения си живот. Някои от въпросите ни на които бихме желали да получим отговор са:

Автор: Kiril Rusev (21.01.2023 17:57)

Становище БПСС /Българска планинска спасителна служба/

Част 1

СТ А Н О В И Щ Е

Относно: Проект на Постановление на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО, с които се предвижда възлагане на Държавния авиационен оператор да извършва услуга от общ икономически интерес - полети за осигуряване на въздушен транспорт, за нуждите на спешната медицинска помощ и проект на Разпореждане на МС за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД, публикувани в портала за обществени консултации на 23.12.2022 г.

Дейността на БПСС /Българска планинска спасителна служба/ е да издирва и помага на бедстващите туристи и спортисти в планините и трудно достъпните места на България, които в много случаи са на опасни и отнемащи време за достигане. При инциденти, живота и здравето на хората е силно застрашен. Времето е от голямо значение и нашата помощ – златният 1 час. Колкото и да се стараем понякога помощта е неефективна и ненавременна. Повечето тежки инциденти завършват с фатален край. Единствената помощ от Държавата, да отведем сериозно пострадалите бързо и навреме към момента можем да получим само от военната авиация. Като се вземе предвид начина и реда за разрешение на полет на хеликоптер в структурата на МО, това че не е медицински хеликоптер с определени технически показатели за полет в трудно достъпни места, риска и за пилота и машината е твърде голям, затова до тази услуга се прибегва много рядко и това струва човешки животи.

Години наред в помощ на дейността БПСС се надяваше да получи подкрепа от държавата за закупуване на медицински хеликоптери и изграждане на системата HEMS при спасителните си операции в трудно достъпни и рискови места, както на пострадалите, така и на спасителите. През февруари 2020 г. бе направена петиция подкрепена от 8500 граждани за закупуването на хеликоптери с медицинска цел.

През лятото на 2022 г. Държавата реши да заложи, като приоритет, целия проект за изграждане и въвеждане на системата HEMS в "ПЛАНА за възстановяване и устойчивост " и той бе приет от ЕК. Първата и основно стъпка за стартирането на проекта HEMS, бе направена със създаването на специализираното дружество с решение на МС "България Хейли Мед Сървиз" ЕАД, дружество 100% собственост на МТС с предоставени 3 000 000 лв. средства за формиране капитала на дружеството. Задачата на това търговско дружество / по Изискванията на Регл. 965/2012 г. е да

създаде и лицензира системата HEMS, като набави лицензирани медицински хеликоптери, подsigури лицензирани пилоти и лицензиран медицински персонал, който да извършва полети за спешна медицинска помощ по въздух с цел транспортиране на медицински персонал и медицински доставки – оборудване, кръв, органи за трансплантация, лекарства, както болни или ранени хора по пътищата на България и планините!

Автор: Ася Георгиева (21.01.2023 17:28)

СТАНОВИЩЕ на Сдружение „За Княжево“ и ИК „Овча Купел – дишай“

Част 4:

...

1. След изказване на Президента Радев за неговата готовност да съдейства за спешно въвеждане на система HEMS, ние предлагаме под егидата му да се организира Кръгла маса. Така ще се избегнат партийните, личностните и други разногласия и ще се вземат експертни решения. На нея да присъстват всички държавни ведомства и всички служби, свързани с бъдещата система HEMS. Да бъдат поканени доказани експерти в своята област (икономисти, архитекти, юристи, авиоспециалисти и други), които не са обвързани с държавната администрация, за да може да се намери най-доброто решение, свързано с подготовката и въвеждането на система HEMS в България. Да се намери начин обществеността да бъде официално информирана за намеренията и етапите, в които се намира Проектът за въвеждане на система HEMS, която не е въведена единствено в България от целия ЕС и балканските държави около нас!

Акционерното дружество с държавно участие „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД е учредено от МС, с цел да се създаде системата HEMS за извършване на полети за спешна медицинска помощ по въздух с цел бързо транспортиране на медицински персонал или медицински доставки - оборудване, кръв, органи, лекарства, както и болни или пострадали - ранени хора по пътищата на страната и високата планина за даване адекватна и навременна помощ в рамките на златния 1 час. Това дава шанс за животоспасяващи акции на български граждани, както и на пребиващите чужди граждани у нас, изпаднали в ситуация за оказване на своевременна медицинска помощ. Ние не сме съгласни тази хуманна дейност отново да затъне в блатото, в което стои от години заради **правно-техническия подход, предприет от Министерство на транспорта, който е в грубо нарушение на законодателната система и структура.**

Автор: Ася Георгиева (21.01.2023 17:27)

СТАНОВИЩЕ на Сдружение „За Княжево“ и ИК „Овча Купел – дишай“

Част 3:

Само за срок от 7 месеца от неговото създаване, по разпореждане на МС от 20.07.2022 г. са похарчени допълнителни средства, приети с Постановление на МС – допълнителни плащания по бюджета на МТС за 2022 г. в размер на 3 млн. лв., за формиране капитала на акционерното дружество. За да не отидат тези пари на вятъра при закриване на структурата, по целесъобразно е при необходимост да се реорганизира дейността или да бъдат подменени кадри, неотговарящи на изискванията по компетентност и начин на работа за МТС.

Предвид изложените мотиви в становищата, които подкрепяме, прибавяме следните предложения:

1. Оттегляне на Проекта на Разпореждане на МС за прекратяване на Еднолично Акционерно Дружество с държавно участие в капитала на „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД;
2. Оттегляне на Проекта на постановления на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО, с който се предвижда възлагане на Държавния Авиационен Оператор да извършва услуга от общ икономически интерес – полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ.

Автор: Ася Георгиева (21.01.2023 17:25)

СТАНОВИЩЕ на Сдружение „За Княжево“ и ИК „Овча Купел - дишай“

Продължение на коментар 1:

СТАНОВИЩЕ

на

Сдружение „За Княжево“ и ИК „Овча Купел - дишай“

на „Проект на МС за Устройствения правилник на ДАО и Проект на Разпореждане на МС за прекратяване на Еднолично Акционерно Дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД

...Официално е заявено, че системата HEMS ще разполага с 6 медицински хеликоптера. Всеки медицински хеликоптер ще бъде обслужван от 3 екипажа с 4-членен състав от пилот, помощник пилот, лекар и парамедик. Това са 72 щатни бройки, като тук не се коментира и другия необходим обслужващ системата HEMS персонал. Да приемем, че Предложенията за Постановления на МС бъдат приети. В Проекта за Постановление за изменение на УП на ДАО за срок от 10 години, в т.2 е записано: В чл. 7 ал. 2, думите „105 щатни бройки“ се заменят със „115 щатни бройки“. Предвидените промени са за 10 щатни бройки. Не намираме отговор на въпросите за реда и начина за назначаване на необходимия брой служители, обслужващи системата HEMS за този период. Това с нови постановления на МС за промяна на УП на ДАО ли ще се случва?

Коментарите в публичното пространство са насочени предимно към закупуване и наемане под наем на медицински хеликоптери, закриване на ЕАД „България Хели Мед Сървиз“ и прехвърляне на дейността му към ДАО. Не се обсъжда първата цел на създаденото държавно дружество – „първо да създаде условия за работа на системата HEMS“. **Затова, ние смятаме, че създаденото дружество „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД следва да продължи дейността си**, тъй като е предприело конкретни действия за постигане на целите при неговото създаване.

Автор: Ася Георгиева (21.01.2023 17:23)

СТАНОВИЩЕ на Сдружение „За Княжево“ и ИК „Овча Купел – дишай“ на „Проект на МС за Устройствения пр

Още от началото следва да отбележим, че обявеното Обществено обсъждане не отговаря, като цяло, на нормативните изисквания за реда на провеждането му. В качеството си на Генерален директор на ДАО, посоченото лице за контакти, като модератор е страна в създалия се казус. При поискване на повече и по-точна информация от официални органи, свързани с обявеното обществено обсъждане, ни бе отказана и бяхме насочени към официалния сайт www.strategy.bg, в коментарите. Това бе потвърдено от запитването ни по ЗДОИ вх. Номер 03.07-10 от 16.01.2023 г. до МС, МТС и Ген.Директор на ДАО. Към момента единствен отговор с прикрепено писмо от 17.01.2023 г. получихме от Златко Златев – Генерален директор на ДАО. Регистрацията в посочения сайт е силно затруднена. Считаме за недопустимо да се информираме от журналистически статии и медийни изяви, които не винаги са достоверен източник на информация.Тя често е подвеждаща.

Изцяло подкрепяме и се присъединяваме към мотивите за оттегляне на Проектите за Постановления на МС, изказани в становищата на DIMITRAN от 17.01.2023 г., на Проекти ПМС от 20.01.2023 г., на Jordan Georgiev 20.01.2023 г., на Petrova VS 20.01.2023 г. и на Петър Николов от 21.01.2023 г., които са публикувани като коментари в посочения сайт. Към тях бихме добавили:

Автор: Petar Nikolov (21.01.2023 09:53)

СТАНОВИЩЕ

От изразените подробни становища дотук, можем да направим следната констатация от така представения проект на Постановление на МС и проекта за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД: **правно-техническият подход, предприет от Министерство на транспорта е в грубо нарушение на законодателната система и структура.**

Видно е, че чрез изменение и допълнение на поднормативен акт - Устройствения правилник на ДАО, се цели да бъде вменена дейност по HEMS за 10 г. на ДАО, която е коренно различна от тази определена стриктно и изчерпателно в чл. 64б, ал.2 от ЗГВ.

Правно-техническият подход на МТС през поднормативен акт да се променя и вменява дейност, която е строго специфична, цели защита на гражданския живот и здраве и следователно трябва да бъде конструирана юридически издържано, буди сериозно недоумение и поставя под съмнение функционирането на системата HEMS.

В изложенията на страницата становища се засяга спецификата относно приложението на европейската и националната законодателна рамка, като обаче е пропуснат важен национален законодателен акт, а именно Закона за нормативните актове.

Системният анализ на този закон е още едно доказателство за правния нонсенс, сътворен от МТС:

1. В чл. 15 от Закона за нормативните актове се казва, че.....

(2) Ако нормативен акт противоречи на регламент на Европейския съюз, прилага се регламентът.

(3) Ако постановление, правилник, наредба или инструкция противоречат на нормативен акт от по-висока степен, правораздавателните органи прилагат по-високия по степен акт.

2. В проекта на Постановление на МС е указано, че ДАО следва да извършва полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, организирана от държавата при условията и по реда на Регламент (ЕС) № 965/2012, което означава, че следва да се приложи ал. 2 от чл. 15 на ЗНА, защото дейността се регулира от Европейски регламент.

3. Освен това, ако хипотетично приложим и ал. 1 от същия член 15 на ЗНА, ще се уверим, че тази дейност няма как да бъде вменена на ДАО, защото е в разрез със Закона за гражданското въздухоплаване, поне два пъти. Един път в чл. 64, който определя изискването за авиационен оператор и втори път с чл. 64б, който определя стриктно дейността и функциите на ДАО.

Отделно от гореизложеното един от мотивите на МТС за закриване на дружеството БХМС е, че чрез прехвърляне на дейността по HEMS към ДАО, ще се оптимизират разходите на публични средства, ресурси и персонал, твърдение на МТС, което не почива на никакви стойности и количествени сметки, тъй като предложението проект няма публикувана „Оценка на въздействието“, което също е задължителен елемент от законодателно изменение, но тук отсъства. Така подхвърленият мотив от МТС звучи кухо и неубедително.

Последно, но не по важност - един от сериозните мотиви на МТС за закриване на дружеството България Хели Мед Сървис“ ЕАД е, че структурата не дава „оптимистична перспектива за реализацията на този изключително важен за държавата и обществото проект“, което обаче напълно бе опровергано в изминалите дни, след като в национален ефир бе обявено, че обществената поръчка е завършена и са подадени две оферти за придобиване на хеликоптер под наем за лицензиране, обучение на пилоти и започване на осъществяване на спешна медицинска помощ по въздух.

Явно дружеството БХМС знае какво прави и как да преследва целите по въвеждане на системата HEMS странно обаче е защо МТС изведнъж прозира липса на перспектива и предприема спешни мерки по закриване на същото.

МТС трябва ясно да си даде сметка, че прекратяване дейността на БХМС ще доведе до анулиране на процедурата по обществената поръчка, което поставя страната ни отново в изходна позиция и оставя ХЕМС на милостта на държавната администрация за събдяване.

Автор: Вяра Петрова (20.01.2023 20:34)

Част Трета - Становище по Проект за постановление за изменение на УП на ДАО и прекратяване на БХМС

1. В Приложение V, Подчаст Й от Регламент ЕС 965/2012 е определено следното императивно изискване:

SPA.HEMS.100 Операции на вертолет за спешна медицинска помощ (HEMS)

а) Вертолети могат да се експлоатират за целите на HEMS само ако операторът е получил одобрение от компетентния орган.

б) За да получи такова одобрение от компетентния орган, операторът трябва да:

1) участва в търговския въздушен транспорт (ТВТ) и да притежава CAO

за ТВТ съгласно приложение III (част ORO);

2) докаже пред компетентния орган съответствие с изискванията на настоящата подчаст.

Съвкупният анализ на нормативните разпоредби, касаещи условията и режимът за лицензиране на авиационен оператор категорично доказват, че:

Държавният Авиационен Оператор НЕ Е ЛИЦЕ, „ЧАСТ ОТ ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ“, по смисъла на посочения Регламент, нито е лице регистрирано по Търговския закон и следователно НЕ МОЖЕ да осъществява тази дейност:

В чл. 64б, ал.1 от Закона за гражданското въздухоплаване е посочено, че Държавният авиационен оператор е юридическо лице, второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, осъществява полетите със специално предназначение. В ал. 2 на същия член изрично са изброени полетите със специално предназначение и сред тях не се намира дейността по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ.

Следвайки нормативната уредба и спазвайки правилата за сертифициране, ДАО, никога не би получило Сертификат за авиационен оператор, което е категорично условие за осъществяване на дейността по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, в съответствие с Регламент ЕС 965/2012 и без което ДАО не може да оперира и изпълнява дейност по HEMS.

Фрапантното в случая и което буди силно гражданско възмущение е фактът, че държавата се опитва да заобиколи нормативната уредба и да закрие съществуващо търговско дружество – създадено в синхрон с изискванията на ЗГВ и Регламент ЕС 965/2012, обезпечено с необходимия номиниран персонал (пилоти, инженери, наземен състав), което явно в кратък срок ще придобие на сух лизинг хеликоптер с медицинско оборудване (видно от информацията за подадени две оферти в обществената поръчка) и което дружество явно отговаря на изискванията за осъществяване на такъв вид полети, като се опитва силово през поднормативен акт да пренасочи със съмнителни мотиви дейността по HEMS към ДАО, без да има стратегическа визия за реализацията на проекта, като по този начин ще компрометира реализацията на проекта и ще саботира възможността за придобиване на хеликоптер в най-обозрим срок, което ще ни постави за пореден път през последните 13 години на първо място в класацията „Единствената държава в Европа и на Балканския полуостров без хеликоптер за спешна медицинска помощ“.

Във връзка с изложеното дотук и като разчитам на мъдростта и държавническият опит, се надявам министъра на транспорта и съобщенията да не внася за приемане в Министерския съвет Проекта на Постановление на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО с които се предвижда възлагане на Държавния авиационен оператор да извършва услуга от общ икономически интерес - полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, както и Проекта на Разпореждане на МС за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД.

Автор: Вяра Петрова (20.01.2023 20:32)

Част Втора - Становище по Проект за постановление за изменение на УП на ДАО и прекратяване на БХМС

2. Следвайки процедурата за издаване на свидетелство на авиационен оператор (CAO), стигаме до НАРЕДБА № 37 от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, в която изчерпателно е регулиран процесът по сертифициране, като:

1. В Глава I Общи положения, чл. 1 (1), т. 1 са определени условията и редът за издаване на свидетелство за авиационен оператор (CAO), който извършва търговски въздушен превоз със самолети, вертолети, аеростати и планери и надзора върху тях, както и за наземните инспекции на въздухоплавателни средства на оператори под надзор за безопасност от друга държава;

2. В Раздел II (Първоначално издаване на свидетелство за авиационен оператор), чл. 17 от НАРЕДБА № 37 ясно е посочено следното императивно изискване:

Кандидат за издаване на свидетелство за авиационен оператор (CAO) може да бъде **търговец, регистриран по Търговския закон** или по законодателството на държава – членка на Европейския съюз, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство.

3. В преходни и заключителни разпоредби от НАРЕДБА № 37 е описано, че същата се издава на основание Закона за гражданското въздухоплаване и Регламент ЕС 965/2012.

Предвид това, че НАРЕДБА №37 е функция на разпоредбите на ЗГВ и Регламент ЕС 965/2012, следва да се отбележи, че разпоредбите на описаните тук документи се прилагат императивно, а не избирателно и компромисно:

1. В чл. 64 от ЗГВ също е определено какво е Авиационен оператор: **лице, регистрирано по Търговския закон** или регистрирано като търговец по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, със свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална годност и организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството дейности.
2. В Приложение IV на Регламент ЕС 965/2012 са определени операциите на търговския въздушен транспорт.
3. В Приложение V на Регламент ЕС 965/2012 са определени специфичните одобрения.
4. Член 5 (Въздушни операции) от Регламент ЕС 965/2012, чрез точка 1 се определя, че Операторите експлоатират само въздухоплавателни средства за целите на операциите на търговския въздушен транспорт, посочени в приложения III и IV.
5. В Приложение I, точка 61 от Регламент ЕС 965/2012 е дефинирано следното:

„Полет с вертолет за спешна медицинска помощ“ означава полет на вертолет, който се експлоатира с разрешение за HEMS, чиято цел е да се улесни спешната медицинска помощ, когато е важно незабавното и бързо транспортиране, чрез превозване на:

а) медицински персонал;

б) медицински доставки (оборудване, кръв, органи, лекарства); или

в) болни или ранени лица и други пряко свързани лица.

Автор: Вяра Петрова (20.01.2023 20:29)

Част Първа - Становище по Проект за постановление за изменение на УП на ДАО и прекратяване на БХМС

Във връзка с публикувания в Портала за обществени консултации Проект на Постановление на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО, с който се предвижда възлагане на Държавния авиационен оператор да извършва услуга от общ икономически интерес – полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, както и предвиденото прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД бих искала да засегна няколко нормативни постановления, на които

Министерство на транспорта и съобщенията и Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, като надзорен орган следва да обърнат внимание при взимане на решения, които надявам се основават на правото, а не на импулсивни юридически нормотворчества.

Изцяло подкрепям становищата, публикувани на 17.01.2023 г. и на 20.01.2023 г. в портала за обществени консултации, провокирани от предложените проекти на актове на Министерския съвет и липсата на мотиви в доклада на вносителя им – Министъра на транспорта и съобщенията, за приемането им.

Настоящият коментар допълва изложената информация в публикуваното становище в портала и обосновава защо предложенията на вносителя са неправилни, немислени и незаконосъобразни като действия.

За да мотивирам горното твърдение ще разгледам конкретните нормативни разпоредби на действащото законодателство и Европейските регламенти, които уреждат изпълнението на дейността „авиационен оператор“

1. В Глава IV, точка 3 от РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/1139 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 4 юли 2018 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз, точно и ясно е дефинирано следното:

„Държавите членки гарантират, че техните национални компетентни органи са независими при вземането на технически решения относно сертифициране, надзор и прилагане и изпълняват своите функции безпристрастно и прозрачно, както и че са организирани, с пълен щат и управлявани по съответния начин. Държавите членки също така осигуряват на националните компетентни органи необходимите ресурси и капацитет за ефективно и навременно изпълнение на задачите, възложени им съгласно настоящия регламент“.

В случая националният компетентен орган е Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, която е второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията. В чл. 16б (1), т.1 са определени ясно задълженията и функциите на ГД ГВА, а именно:

„Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" изпълнява регулаторни и контролни функции на държавата за осигуряване на безопасността и

сигурността на въздухоплаването, като изпълнява функциите на гражданска въздухоплавателна администрация в съответствие с международните договори в областта на гражданското въздухоплаване, по които Република България е страна;“

Видно от горното ГД ГВА, като национален компетентен в гражданското въздухоплаване, следва да прилага стриктно своите регулаторни и контролни функции, а чрез нормативните си документи и изчерпателни процедури да подпомогне министъра на транспорта и съобщенията, като последователно му разясни, че правилата в гражданското въздухоплаване са създадени, за да се поддържат необходимите стандарти за авиационна безопасност.

Автор: Yordan Georgiev (20.01.2023 16:48)

Втора част - Становище по Проект за постановление за изменение на УП на ДАО и прекратяване на БХМС

2. Посоченият Регламент ЕС 965/2012 определя изискванията за издаване на

Свидетелство за авиационен оператор, а именно на лице, което е част от

търговския въздушен транспорт. Тези изисквания са повторени в ЗГВ, като

съгласно чл. 64, а.1 от ЗГВ, авиационен оператор е лице, регистрирано

по Търговския закон.

ДАО НЕ Е ЛИЦЕ, „ЧАСТ ОТ ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ“, по смисъла

на посочения Регламент, нито е лице регистрирано по Търговския закон и следователно

не може да осъществява тази дейност.

Следвайки нормативната уредба, ДАО, никога не би получило Сертификат за

авиационен оператор – условие за осъществяване на дейността по осигуряване на

въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, в съответствие с

Регламент ЕС 965/2012.

3. Съгласно чл. 8, ал.2 от ЗГВ, Регулаторните и контролни функции в областта на

гражданското въздухоплаване се изпълняват от ГД “ГВА”, а тя е юридическо лице

на бюджетна издръжка към Министерството на транспорта, информационните

технологии и съобщенията.

Въпросът е, как ГД „ГВА“ в тази хипотеза, ще издаде на ДАО (което също е юридическо лице, второстепенен разпоредител с бюджетни средства, подчинено на министъра на транспорта и съобщенията), свидетелство за авиационен оператор, така,

че ДАО да може да извършва услугата по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, въпреки, че последното не отговаря на нормативните изисквания за лице, което може да получи Свидетелство за авиационен

оператор. Или може би се предвижда тези полети да се извършват без на ДАО да се издава свидетелство за авиационен оператор, а само въз основа на притежаваната от

него декларация за извършване на нетърговски полети, съгласно Приложение VI от Регламент ЕС 965/2012 (Part NCC), което ще е в явно противоречие с този регламент и с националното законодателство.

Най-фрапантното е, че тези действия се предприемат при наличие на учредено от държавата търговско дружество, което явно в кратък срок ще придобие хеликоптер с

медицинско оборудване (видно от информацията за подадени две оферти в обществената поръчка) и което дружество явно отговаря на изискванията на Регламента за осъществяване на такъв вид полети.

Във връзка с това, предлагам министъра на транспорта и съобщенията да не внася за приемане в Министерския съвет Проекта на Постановление на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО с които се предвижда възлагане на Държавния авиационен оператор да извършва услуга от общ икономически интерес – полети за осигуряване на въздушен транспорт за

нуждите на спешната медицинска помощ, както и Проекта на Разпореждане на МС за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД.

Автор: Yordan Georgiev (20.01.2023 16:47)

Първа част - Становище по Проект за постановление за изменение на УП на ДАО и прекратяване на БХМС

Относно публикувания в портала за обществени консултации Проект на Постановление

на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО, с който се предвижда възлагане на Държавния авиационен оператор да извършва услуга от общ

икономически интерес – полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на

спешната медицинска помощ, както и предвиденото прекратяване на еднолично

акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“

ЕАД следва да се обсъдят следните въпроси, на които вносителят да обърне внимание и

да даде ясен отговор:

Изцяло подкрепям становището, публикувано на 17.01.2023 г. в портала за обществени

консултации, по повод предложените проекти на актове на Министерския съвет и липсата на мотиви в доклада на вносителя им – Министъра на транспортта и съобщенията, за приемането им.

Целта на настоящото, е да допълни изложените данни в публикуваното в портала становище, които обосновават прибързаните, необмислени и незаконосъобразни действия, целящи се с тези предложения на вносителя: За това, следва да се разгледат

конкретните нормативни разпоредби на действащото законодателство и

Европейските

Регламенти, които уреждат изпълнението на тази дейност.

1. В чл. 64б, ал.1 от Закона за гражданското въздухоплаване е посочено, че

Държавния авиационен оператор - юридическо лице, второстепенен разпоредител

с бюджет към министъра на транспорта, информационните технологии и

съобщенията, осъществява полетите със специално предназначение. В ал.2 на

този член изрично са изброени полетите със специално предназначение и сред тях

не се намира дейността по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на

спешната медицинска помощ.

При наличие на изрично изброените в ЗАКОН дейности, които може да извършва

въпросния второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта,

информационните технологии и съобщенията, как предложените изменения с

ПОДЗАКОНОВ АКТ, ще допълнят обхвата на дейност на ДАО. Как с изменение на

Устройствения правилник на ДАО се предвижда възлагане на въздушния транспорт за

нуждите на спешната медицинска помощ, при положение, че законът изрично и

изчерпателно посочва, какво извършва ДАО и този закон не предвижда възможност да

му бъдат възлагани и други полети. И това не е пропуск на закона, а е така, защото

ДАО не е част от търговския въздушен транспорт и не може да притежава свидетелство

за авиационен оператор. Т.е. министърът на транспорта и съобщенията се опитва с

подзаконов нормативен акт да вмени на подчинена на него администрация

извършването на полети, които по закон тази администрация не може да извършва.

Темата, относно належащата необходимост от незабавното въвеждане на услугата

ЕАД, с действително изпълненото от последното дружество, от учредяването му през месец август 2022г. до настоящия момент, а именно: цялостно изпълнение на условията за незабавно стартиране на дейността по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ - провеждане на обществена поръчка за осигуряване на хеликоптер с необходимото медицинско оборудване и осигуряване на необходимия квалифициран персонал за изпълнение на дейността и изготвяне на цялата необходима документация за получаване на свидетелство за авиационен оператор, необходима за извършване на дейността по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ.

Република България е единствената държава в Европейския съюз, която към момента все още не разполага с хеликоптер за медицински цели, търсене и спасяване, като също няма и изградена система за спешна медицинска помощ с хеликоптер (Helicopter Emergency Medical Service HEMS).

Действията на министъра на транспорта и съобщенията, с предложението си за прекратяване дейността на „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД ще доведе до невъзможност в обозримо бъдеще държавата да осигури на гражданите си тази услуга, въпреки непрестанните и зачестили случаи в страната, които доказват, че е жизнено важно използването на спешна медицинска помощ с хеликоптер.

Смятам, че учреденото за целта: осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, **дружество** - „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД следва да продължи дейността си, така че в максимално кратък срок, да се осигури на гражданите на Р. България, така очакваната и необходима услуга.

Предвид изложеното, предлагам оттегляне на Проекта на Постановление на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО с които се предвижда възлагане на Държавния авиационен оператор да извършва услуга от общ икономически интерес – полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, както и на **Проекта на Разпореждане на МС** за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД.

Автор: Димитър НЕДЯЛКОВ (17.01.2023 20:21)

ЧАСТ 3 - СТАНОВИЩЕ по Проект на Постановление на МС за Устройствения правилник на ДАО

4.В доклада си, заместник министър-председателят по икономическите политики и министър на транспорта и съобщенията, твърди, че *„Посочените факти, както и съображенията за постигане на безопасност, оперативна съвместимост и повишена*

ефективност, показват необходимостта посочената дейност да бъде възложена на действащ и разпознаваем авиационен оператор, с изградена административна структура и капацитет, чиято дейност следва да бъде надградена с необходимите сертификати и одобрения за извършване на полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ.“

Това твърдение, не съответства на изискванията, относими към авиационния оператор, който следва да изпълнява спешна медицинска помощ с хеликоптер.

Постигането на необходимите стандарти на авиационна безопасност в гражданската авиация, произтича от изпълнението на редица процедури и изисквания определени в законодателството и регламентите, издадени от EASA (Европейската агенция за авиационна безопасност). Това не се постига от съществуващи административни структури, нито се гарантира от факта, че дейността ще бъде възложена на „разпознаваем авиационен оператор“.

Надзорът за поддържане на стандартите за авиационна безопасност се осъществява от националния надзорен орган (ГД ГВА) и само тя притежава правата да определят кой отговаря на критериите и кой следва да бъде сертифициран, като АО.

Към момента в Р. България НЯМА сертифициран АО със SPA.HEMS одобрение.

Всеки един АО, който покрива изискванията на европейските регламенти за съответната дейност, независимо от административна структура и капацитет, може да получи CAO и да извършва спешна медицинска помощ с хеликоптер.

5.В доклада на министъра на транспорта и съобщенията няма реални мотиви, относно прекратяването на специално учреденото с Разпореждане на Министерския съвет дружество „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД и твърденията в същия не отговарят на действителното положение:

За обосноваване на това си предложение, министърът изтъква, че изминалите месеци от създаването на търговското дружество „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД, на което е възложено осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, *“не дават оптимистична перспектива за реализацията на този изключително важен за държавата и обществото проект.“*

България Хели Мед Сървиз ЕАД е търговско дружество, създадено на основание чл. 64 от ЗГВ, за да отговаря на изискванията за сертифициране на АО, част от търговския въздушен транспорт, произтичащи от Приложение III и Приложение IV от Регламент ЕС 965/2012, както и да получи CAO, със съответното одобрение за спешна медицинска помощ с хеликоптер, съгласно Подчаст „Й“ на същия регламент.

До момента, от краткото си съществуване:

- 5.1. Дружеството е осигурило и наело на трудови договори необходимия номиниран персонал.
- 5.2. Всички наети служители (персонал) притежават необходимата квалификация, опит и експертиза.
- 5.3. Целият екип от пилоти и инженерен състав е изпълнявал задачи в АО "Хели Ер", който до 2019 г. осъществява мисии по HELMS в България.
- 5.4. Наетите пилоти имат необходимия брой летателни часове с хеликоптер, така, че да се осигури сигурното и качествено изпълнение на услугата.
- 5.5. Подготвена е необходимата документация, свързана със сертифицирането и експлоатацията на АО и безопасността на полетите.
- 5.6. Видно от портала за обществени поръчки ЦАИС ЕОП към настоящия момент се провежда обществена поръчка, в която има две подадени оферти.

Автор: Димитър НЕДЯЛКОВ (17.01.2023 20:19)

ЧАСТ 2 - СТАНОВИЩЕ по Проект на Постановление на МС за Устройствения правилник на ДАО

2. ДАО е създаден със ЗГВ и дейността и функциите му са изчерпателно определени в чл. 64б от Закона за гражданското въздухоплаване.

Като юридическо лице, второстепенен разпоредител с бюджетни средства, на ДАО е възложено изпълнението на полетите със специално предназначение така, както последните са определени в посочения член от закона, но той не би могъл да извършва въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, защото:

- a. Съгласно Регламент ЕС 965/2012 авиационният оператор, извършващ дейности по спешна медицинска помощ с хеликоптер, следва да бъде част от търговския въздушен транспорт на България, а Държавния авиационен оператор не е част от него;
- b. Съгласно чл. 64 от Закона за гражданското въздухоплаване, авиационен оператор може да бъде само лице - търговец, регистриран съгласно търговския закон на Република България, а Държавния авиационен оператор не е търговско дружество;
- c. с изменение на Устройствения правилник на ДАО не могат да му бъдат вменени други дейности, неизброени в закона и различни от полетите със специално предназначение.

3. Към настоящия момент Държавният авиационен оператор не разполага с хеликоптер, оборудван с необходимото медицинско оборудване, така, че незабавно да започне да осъществява тази дейност, както твърди министърът в доклада си,

което означава, че действията по осигуряване на такъв хеликоптер, по реда на Закона за обществените поръчки ще започнат отначало и съответно всички действия по обществената поръчка, предприети от „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД до момента ще бъдат напразни и съответно България ще загуби още една година в „плахи“ опити за стартира проекта.

Към момента ДАО не може да изпълнява посочените полети (Air ambulance) (Въздушна линейка), поради причината, че тази дейност попада под регулациите, дефинирани в Приложение I (M1 61 (в)), Приложение III (Част ORO), Приложение IV (Част CAT), Приложение V (Част SPA) и Подчаст Й на Регламент ЕС 965/2012.

Освен това ДАО разполага с две въздухоплавателни средства (самолет), които притежават типови сертификати, съответно TCDS No.: EASA.A.064 за Airbus A319 и TCDS No. EASA.A.008 за FALCON 2000. Посочените въздухоплавателни средства са сертифицирани, като пътнически и не притежават допълнителен типов сертификат (STC) за монтиране на допълнително оборудване за медицински транспорт, съгласно изискванията на Регламент ЕС 748/2012.

Автор: Димитър НЕДЯЛКОВ (17.01.2023 20:16)

ЧАСТ 1 - СТАНОВИЩЕ по Проект на Постановление на МС за изменение и допълнение на Устройствения пра

СТАНОВИЩЕ

по

Проект на Постановление на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО, с които се предвижда възлагане на Държавния авиационен оператор да извършва услуга от общ икономически интерес – полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, както и

по

Проект на Разпореждане на МС за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД, публикувани в портала за обществени консултации, на 23.12.2022 г.

В приложения Доклад на Христо Алексиев – заместник министър-председател по икономическите политики и министър на транспорта и съобщенията, липсват мотиви, които да обосноват поредното хаотично действие на държавата, с което се препятства стартиране на услугата по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ.

1. Относно проекта на Постановление на МС, в доклада си, министърът на транспорта и съобщенията посочва явно неверни факти:

Държавния авиационен оператор (ДАО) не разполага със свидетелство за авиационен оператор (CAO), поради следните причини:

- Не отговаря на изискванията на чл. 64 от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ), а именно: **ДАО е** юридическо лице, второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и съобщенията, а не юридическото лице, регистрирано по търговския закон на Р. България.

Съгласно изискванията за издаване на Свидетелство за авиационен оператор (CAO), произтичащи от Регламент ЕС 965/2012, същото се издава на авиационен оператор (АО), който е част от търговския въздушен транспорт (ТВТ). Също така, съгласно чл. 64, а.1 от ЗГВ, авиационен оператор е лице, регистрирано по Търговския закон.

- След направена справка в регистъра на ГД ГВА, видно е, че ДАО не фигурира в списъка на АО лицензирани със CAO:

<https://www.caa.bg/sites/default/files/upload/documents/2021-06/sat.pdf>

- ДАО притежава единствено декларация BG.DEG.NCC/SPO-1/40-01-354/26.04.2021 за извършване на нетърговски полети, съгласно Приложение VI от Регламент ЕС 965/20112 (Part NCC);

https://www.caa.bg/sites/default/files/upload/documents/2021-06/dec_ncc.pdf

- ДАО притежава единствено национален сертификат за извършване на специализирани операции BG.SPO.N-28 с разрешена дейност:
- Операции с хеликоптер за наблюдателни дейности /Helicopter survey operations
- Операции за калибриране на средства за навигация /Calibration flights
- Въздушни превози – полети със специално предназначение /Air transport operations-

flights with special designation

<https://www.caa.bg/sites/default/files/upload/documents/2021-06/spo.pdf>

История

Начало на обществената консултация - 23.12.2022

Приключване на консултацията - 23.01.2023

Справка за получените предложения - 15.02.2023

Справка за отразяване на предложенията и становищата