Справка
за отразяване на постъпилите предложения и становища от обществените консултации по проект на
Наредба № 2 за правилата за полетите, проведени в периода 26.3.2025 г. - 25.4.2025 г.

Изготвил становището	Предложение	Приема/не приема предложението	Мотиви за неприемане на предложението
Милан Маринов	Предложение за техническа корекция в т. 6.1.1 от приложението – пред съкращението ATZ да се постави ЛЗП/, за да бъде както на другите места, където се употребява това съчетание от съкращение в текстовете на Наредбата.	Приема се.	
Doktor HIKS	В чл. 4, ал. 2 и в чл. 22, ал. 3, т. 2 думите „полетно информационно“ да се изписват с тире между тях - „полетно-информационно“.	Приема се.	
	В чл. 22, ал. 3 след съкращението „ВС“ да се заличи думата „на“ – мотив – техническа грешка.	Приема се.	
	В чл. 30, ал. 2, т. 3 изразът „на съответния орган“ да се замени с израза „пред съответния орган“ – мотив – техническа и/или граматическа грешка.	Не се приема.	В изречението правилното изписване е **„на съответния орган“**. Това е така, защото се говори за обявяване на съобщение **към** органа за ОВД, а не **пред** него.
	В чл. 1, ал. 1 думата „във“ следва да се замени с думите „в обслужваното“ – така се отстранява недостатъка на предложения проект наредбата да се прилага само за суверенното въздушно пространство, изключващо делегираното (справка Допълнителни разпоредби на ЗГВ, § 3, т. 19).	Не се приема.	Цитираната точка от Допълнителните разпоредби на Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ) определя кое е обслужваното въздушно пространство на Република България, към което се включва и това над открито море. Наредбата регламентира само правилата за провеждане на полети само над суверенното въздушно пространство, като не включва делегираното по смисъла на § 3, т. 19 от ЗГВ. Задълженията и

			правата, които трябва да се спазват от държавите членки на ICAO над открито море, са в съответствие с член 12 от Чикагската конвенция и по-специално с Приложение 2 към тази конвенция. Заменянето на израза „във въздушното пространство на Република България“ с „в обслужваното въздушно пространство“ би изключило автоматично въздушното пространство клас G от обхвата на наредбата, тъй като съгласно § 3, т. 19 от ЗГВ, „обслужвано въздушно пространство“ е това, в което се предоставят услуги за управление на въздушното движение (ОВД). Въздушното пространство клас G по своята същност не е обслужвано, тъй като в него не се предоставя АТС (управление на въздушното движение), а само ограничено полетно-информационно обслужване при възможност.
	В чл. 2, думата „въздушното“ се заменя с думите „обслужваното въздушно“ – мотиви като в т. 1.	Не се приема.	Цитираната точка от Допълнителните разпоредби на ЗГВ определя кое е обслужваното въздушно пространство на Република България, към което се включва и това над открито море. Наредбата регламентира само правилата за провеждане на полети само над суверенното въздушно пространство, като не включва делегираното по смисъла на § 3, т. 19 от ЗГВ. Задълженията и правата, които трябва да се спазват от държавите членки на ICAO над открито море, са в съответствие с член 12 от Чикагската конвенция и по-специално с Приложение 2 към тази конвенция. Заменянето на израза „във въздушното пространство на Република България“ с „в обслужваното въздушно пространство“ би изключило автоматично въздушното пространство клас G от обхвата на наредбата, тъй като съгласно § 3, т. 19 от ЗГВ, „обслужвано въздушно пространство“ е това, в което се предоставят услуги за управление на

			въздушното движение (ОВД). Въздушното пространство клас G по своята същност не е обслужвано, тъй като в него не се предоставя АТС (управление на въздушното движение), а само ограничено полетно-информационно обслужване при възможност.
	В чл. 4, ал. 2 след думата „контролираното“ се добавя думата „обслужвано“ – мотиви сходни като в т. 1.	Не се приема.	В чл. 4, ал. 2 липсва терминът „контролирано“ и в тази връзка няма как да се приеме предложението. Също така, добавянето на думата „обслужвано“ в посочената разпоредба отново би изключило автоматично въздушното пространство клас G от обхвата на наредбата, тъй като съгласно § 3, т. 19 от ЗГВ „обслужвано въздушно пространство“ е това, в което се предоставят услуги за управление на въздушното движение (ОВД). Въздушното пространство клас G по своята същност не е обслужвано, тъй като в него не се предоставя АТС (управление на въздушното движение), както е посочено и също така в него има възможност да се активират зони за противоградова защита.
	В чл. 4 да се добави нова ал. 3 с текст: „(3) Командирите на ВС, изпълняващи полети в неконтролираното обслужвано въздушно пространство, установяват радиокомуникация с органа за ОВД, предоставящ полетно-информационно обслужване, преди навлизане в границите на временно резервирани, временно отделени или опасни зони, когато са включени в Плана за използване на въздушното пространство, публикуван на електронната страница на Държавно предприятие „Ръководство за въздушно движение“ (ДП „РВД“).“ – мотиви – осигуряване на безопасност на операциите с държавни ВС, когато ще се провеждат в	Не се приема.	Пилотите на ВС преди полет трябва да са запознати с ограниченията на въздушното пространство и да ги спазват. Тук авторът на предложението иска да се регламентират задължения на пилотите като в ал. 2 на чл. 4, но тази ал. 2 от чл. 4 се отнася за опасни зони за противоградова защита, а зоните за противоградова защита се активират при необходимост, в зависимост от метеорологичните условия.

	управляеми структури на въздушното пространство, планирани или активирани в съответствие с Наредба 19/2023 г.		
	В чл. 11, т. 2 да се добави нова буква „в)“ с текст „в) държавната граница“ – мотиви – това е задължително при пресичане на държавна граница и мястото на указване на това задължение е тук.	Не се приема.	За пресичането на държавната граница задължението за представяне на полетен план се намира в част SERA.4001, т. „б“, подт. 5 от Приложение „Правила за полети“ към Регламент (ЕС) № 923/2012 г. на Комисията от 26 септември 2012 година за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатация относно аеронавигационните услуги и процедури, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (Регламент (ЕС) № 923/2012 г.). В този член само се добавят допълнителни изисквания към тези от регламента, което е допустимо от самия регламент съгласно част SERA.4001, т. „б“, подт. 5 от Приложение „Правила за полети“ към Регламент (ЕС) № 923/2012 г.: „Полетен план се представя преди началото на всеки полет през международни граници, освен ако е предписано друго от съответните държави“.
	В чл. 12, т. 5 след думите „летището на излитане“ да се добави запетая и да се добави текста „за които е определен идентификационен код от ИКАО“ – мотиви - уеднаквяване на изказа за летища за излитане, кацане и запасни летища.	Не се приема.	В § 1, т. 3 от Допълнителните разпоредби на наредбата изрично се предвижда, че понятието „летище“ в полетния план може да обхваща и площадки, различни от летища по смисъла на ИКАО — напр. оперативни площадки или площадки от обществен интерес. Добавянето на „за които е определен идентификационен код от ИКАО“ към всяко споменаване на летище би изключило по подразбиране такива площадки, които не разполагат с ИКАО код, но могат да бъдат използвани за

			излитане и в тази връзка няма как да се приеме предложението.
	В чл. 21 да се заличи думата „гражданско“ след думата „обслужваното“ – мотиви – противоречи на Регламент 2150/2005 г., където в т. 1 на преамбюла се казва, че „въздушното пространство не следва да бъде определяно само като гражданско или само като военно, а по-скоро следва да се разглежда като една цялост, в която трябва да се вместят възможно в най-голяма степен изискванията на всички ползватели.“. На основание чл. 15, ал. 2 от Закона за нормативните актове, „Ако нормативен акт противоречи на регламент на Европейския съюз, прилага се регламентът.“	Не се приема.	Параграф 1 от преамбюла на Регламент (ЕО) № 2150/2005 на Комисията от 23 декември 2005 година за установяване на общи правила за гъвкаво използване на въздушното пространство формулира принципа, че въздушното пространство следва да се разглежда като единна система, в която трябва да се вместят възможно в най-голяма степен изискванията на всички ползватели, но не забранява употребата на понятия като „гражданско“ и „военно“, когато това е функционално необходимо. Националната уредба, включително и настоящата наредба, разглежда въздушното пространство като интегрирано, като използва термина „гражданско“ не за да изключи военното, а за да разграничи компетентността на обслужващите органи, като в този контекст „гражданско“ означава обслужвано от гражданските органи за обслужване на въздушното движение въздушно пространство – Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП РВД), а не изключване на военните ползватели.
	Заглавието на Глава Пета „Полети, изпълнявани по правила за сепарация“ да бъде заменено със заглавието „Правила за полети като оперативно въздушно движение в обслужваното въздушно пространство на Република България“ – мотиви – ясно отразяване същността на извършваните дейности, с териториална валидност само за обслужваното въздушно пространство на Република България.	Не се приема.	В проекта на наредбата няма такова заглавие и в тази връзка не е необходимо да се променя наименованието на глава пета.
	Добавяне на думата „държавно/държавни/държавните“ според	Не се приема.	В Глава пета „Полети, изпълнявани по правила за оперативно въздушно движение“, чл. 23 – 29 от

	смисъла в конкретния текст, с мотиви – за повече яснота, както следва: В чл. 24, ал. 1 думата „Въздухоплавателно“ да се замени с думите „Държавно въздухоплавателно“; В чл. 25, ал. 1 думата „Въздухоплавателните“ да се замени с думите „Държавните въздухоплавателни“; В чл. 28 преди съкращението „ВС“ да се добави думата „държавни“; В чл. 30, ал. 1 преди първото съкращение „ВС“ да се добави думата „държавни“; В чл. 30, ал. 2 преди съкращението „ВС“ да се добави думата „държавни“; В чл. 32, ал. 1 преди съкращението „ВС“ да се добави думата „държавни“; В чл. 37, ал. 1 преди съкращението „ВС“ да се добави думата „държавни“.		проекта на наредбата, са регламентирани полетите, осъществявани от държавни въздухоплавателни средства извън военните летищни зони за полети, извън временно резервираните, временно отделените и опасните зони. В тази връзка, съгласно **чл. 23, ал. 1 само държавни въздухоплавателни средства** могат да изпълняват полети по правилата за оперативно въздушно движение (ОАТ). – Всички последващи текстове – включително чл. 24, 25, 28, 30, 32 и 37 – **се отнасят единствено до ОАТ полети**, което означава, че терминът „ВС“ в този контекст **не се нуждае от допълнително определяне като „държавни“, тъй като обхватът на раздела касае единствено посочените държавни въздухоплавателни средства.**
	Добавяне на думата „военни“ преди първото съкращение „ВС“ в чл. 31, ал. 1 – мотиви – за повече яснота.	Не се приема.	В чл. 31, ал. 1 от Наредбата се посочва, че разпоредбата се прилага **„когато ВС изпълняват полет в стандартна военна формация“, а** в **§ 1, т. 4 от Допълнителните разпоредби** се дефинира, че „стандартна военна формация“ е съставена от **военни въздухоплавателни средства**. Следователно, **всички ВС, визирани в тази алинея, по дефиниция са военни**, което прави добавянето на „военни“ пред „ВС“ **излишно, поради изяснения обхват на разпоредбата.**
	Замяна в чл. 23, ал. 2 на израза „временно резервираните, временно отделените и опасните зони“ с израза „активираните временно резервирани, временно отделени и	Не се приема.	Зоните, ако не са активирани, са част от обслужваното гражданско въздушно пространство. Термините „временно резервирани зони (ВРЗ)“, „временно отделени зони (ВОЗ)“ и „опасни зони

	опасни зони, в обслужвано въздушно пространство“ – мотиви – точен изказ.		(ОЗ)“ са дефинирани в Наредба № 19 от 06.07.2023 г. за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство и се ползват в Сборника AIP на Република България. Не е необходимо добавяне на допълнително уточнение „активирани“ в текста на разпоредбата.
	Замяна в чл. 25, ал. 1 и чл. 29, ал. 1 и ал. 2 на израза „временно резервирани зони“ с израза „активираните временно резервирани, временно отделени и опасни зони“ – мотиви – точен изказ.	Не се приема.	Съгласно чл. 21 от Наредба № 19 от 06.07.2023 г. за функциониране на Единната система за гражданско и военно управление на въздушното пространство органът на тактическо ниво, отговарящ за управляемите структури, е ЦКИВП, който активира и деактивира управляемите структури от въздушното пространство съгласно плана за използване на въздушното пространство (ПИВП/ АПИВП). Зоните, ако не са активирани, са част от обслужваното гражданско въздушно пространство, като посочената разпоредба от проекта на наредбата цели единствено да уточни ограничаването на скоростта под определена абсолютна височина за държавни въздухоплавателни средства, изпълняващи полети със статус ОАТ в обслужваното гражданско въздушно пространство. Употребеният термин **„временно резервирани зони“ е конкретен** в контекста на нормите, които уреждат полети със статус ОАТ. Разширяването с допълнителни категории зони **не е необходимо**, а би могло да доведе до **разширяване на ограничителния режим извън първоначалния замисъл на нормата**.
	В т. 3.2.2. на Приложение към чл. 1, ал. 6 е предвидено операции с БЛС да се извършват само на летища. Тази концепция е неприложима за дронове за агрохимическа	Не се приема.	В т. 3.2.2. е посочено, че „Операциите с БЛС **могат** да се извършват от Писта за излитане и кацане (ПИК) на дадено летище или от съседни ПИК, **специално предназначени за такива операции**“.

	дейност, както и за всички останали, които при провеждане на операции извън летища, излитат/кацат вертикално, от ръка или с технически средства, изключващи ползването на полоса за излитане и кацане.		В тази връзка думата **„могат“** има **разрешителен (не задължителен) характер** и **не ограничава операциите с БЛС единствено до ПИК или летища**, а **посочва една от възможностите**, при които такива операции **се считат за допустими**. Формулировката на разпоредбата **не въвежда изискване за изключителност**, а описва един допустим сценарий – използване на писта или съседна площадка, специално предназначена за БЛС. Това **оставя възможност за извършване на операции и извън летищна инфраструктура**, когато това е в съответствие с приложимите регулации, разрешителни и мерки за безопасност. Също така, Регламент (ЕС) 2019/947 **не изисква операциите с дронове да се извършват само от летища**. Напротив, повечето **категории на операции (открита, специфична, сертифицирана)** включват **дронове с вертикално излитане/кацане от земя, ръка, платформа или транспортно средство** – извън установена авиационна инфраструктура.
	Добавяне на информация за нестандартна военна формация в чл. 31 – предлагам да е съгласно текста в EUROCONTROL Publication for harmonised Rules for OAT under IFR inside controlled Airspace of the ECAC Area (EUROAT).	Не се приема.	Разпоредбите на чл. 34 до чл. 37 от проекта на наредбата отразяват съдържанието на разпоредбите от чл. 2.4.5.2. до 2.4.9.3. на документа EUROCONTROL Publication for harmonised Rules for OAT under IFR inside controlled Airspace of the ECAC Area (EUROAT), включително тази за „нестандартна военна формация“, като единствено словоредът е различен. Наредбата има за цел да уреди **основни правила за полети на въздухоплавателни средства**, включително такива със статус OAT, но **не и да възпроизвежда в**

			детайли военни тактически положения, каквито са „нестандартните формации“, които се третират в оперативните документи на въоръжените сили.
	В проекта на Наредба няма текст, който да прави връзка между наредбата и изпълнението на частта за България в приложение 4 към документ EUROCONTROL Publication for harmonised Rules for OAT under IFR inside controlled Airspace of the ECAC Area (EUROAT). Важно е да се отбележи и изискването за наличие на технологично време за въвеждане в изпълнение след публикация.	Не се приема.	Документът **EUROAT** е препоръчителен оперативен документ, приет от Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (EUROCONTROL) и насочен към хармонизиране на правилата за ОАТ в държавите членки на Международна конференция за гражданска авиация (ECAC). Той не е международен договор и не поражда правно задължение за транспониране в национални разпоредби. **Наредбата не следва да транспонира препоръчителни военни оперативни стандарти, а** има за цел да уреди **основни правила за полети на въздухоплавателни средства**, включително такива със статус ОАТ.
	Предлагам да се създаде раздел VI, в който да се опишат изисквания при кацане на военно ВС на гражданско летище с оръжие на борда.	Не се приема.	Проектът на Наредба № 2 има за предмет уреждане на правила за полети в българското въздушно пространство, включително условията за тяхното изпълнение**,** взаимодействието с органите за ОВД и обхвата на разпоредбите, които се прилагат за GAT и ОАТ. Кацането на военно ВС с въоръжение на гражданско летище е въпрос от сферата на авиационната сигурност, отбраната и националния режим за контрол на въоръжението, а не на правилата за въздушно движение. Следователно, включването на такъв раздел би надхвърлило обхвата и целта на наредбата.

	В преходни и заключителни разпоредби да има допълнителен параграф, с който да се даде срок за изготвяне на националната част от приложение 4 към документ EUROCONTROL Publication for harmonised Rules for OAT under IFR inside controlled Airspace of the ECAC Area (EUROAT).	Не се приема.	Документът EUROCONTROL Publication for harmonised Rules for OAT under IFR inside controlled Airspace of the ECAC Area (EUROAT) не представлява правно обвързващ акт на ЕС или международен договор, подлежащ на ратификация, обнародване и въвеждане в националното законодателство. Целта на Приложение 4 към EUROAT е да предостави преглед на начина, по който всяка държава е адаптирала или въвела EUROAT в своята национална уредба, а не да създава нови задължения или формални анекси. В случая с Обединеното кралство (Annex 4: Appendix UK) от EUROAT, Обединеното кралство **не е изготвило отделен документ**, а **официално препраща към своята национална нормативна база** (в случая — UK Military AIP). По аналогия, за Република България **Наредба № 2 за правилата за полети, включително правилата за полети със статус ОАТ**, вече въвежда посочените правила. В тази връзка не е необходимо отделно приложение или специален срок с който да се даде срок за изготвяне на националната част от приложение 4.