

**КОМЕНТАРИ КЪМ ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАЦИЯ ПРОЕКТ НА ПОСТАНОВЛЕНИЕ НА
УСТРОЙСТВЕНИЯ ПРАВИЛНИК НА ДАО И ПРОЕКТ НА РАЗПОРЕЖДАНЕ НА МС ЗА ПРЕК
ДРУЖЕСТВО С ДЪРЖАВНО УЧАСТИЕ В КАПИТАЛА „БЪЛГАРИЯ ХЕЛИ МЕД СЪР**

Коментар

2 Част Очевидно министърът на транспорта се стреми към създаване на поредната администрация във ведомството си или да реализира поредното ДСО (държавно стопанско обединение), при друга ера от съществуването ни. Така възникват въпросите: Държавния авиационен оператор е ефективен и полезен и ще изпълнява сложните задачи с които ще бъде натоварен? 1. Като вменените задължения в чл. 64б, ал. 2? или 2. Като извършва спешна медицинска помощ по задължения от предстоящото приемане на ПМС за промяна на Устройствения правилник на глупости и непрофесионализъм се ширят в МТС? Като не разбират, поне да питат професионалистите излагат с несвойствени и немотивирани проекти за изменение на УП. Надявам се подопечният министър на транспорта в качеството си на национален компетентен орган съгласно Регламенту разясни, че: ЩЕ ГО ПОВТОРЯ И АЗ (ПРЕПИСВАМ ОТ КОЛЕГИТЕ ПО-ГОРЕ) Извинявам се, но ми е смешно, ако не беше тъжно!!! Авиационен оператор: лице, регистрирано по Търговския закон, регистрирано като търговец по законодателството на държава - членка на Европейския съюз, държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, със свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална годност за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на въздушните свидетелствата дейности. В Приложение IV на Регламент ЕС 965/2012 са определени операции на въздушен транспорт. В Приложение V на Регламент ЕС 965/2012 са определени специфични операции (Въздушни операции) от Регламент ЕС 965/2012, чрез точка 1 се определя, че Операторите на въздухоплавателни средства за целите на операциите на търговския въздушен транспорт, в приложения III и IV. В Приложение I, точка 61 от Регламент ЕС 965/2012 е дефинирано следното: "вертолет за спешна медицинска помощ" означава полет на вертолет, който се експлоатира за HEMS, чиято цел е да се улесни спешната медицинска помощ, когато е важно незабавното транспортиране, чрез превозване на: а) медицински персонал; б) медицински доставки (оборудване, органи, лекарства); или в) болни или ранени лица и други пряко свързани лица. В Приложение I на Регламент ЕС 965/2012 е определено следното императивно изискване: SPA.HEMS.100 Операторите на спешна медицинска помощ (HEMS) а) Вертолети могат да се експлоатират за целите на HEMS, 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 (TBT) и да притежава свидетелство 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 вертолети, подадени две оферти. Предстои процедурата да бъде приключена и да бъде избран изпълнителен договор. Това на боклука ли ще го изхвърлим?! С така представеното тук и като се позоваваме на регулации за гражданска авиация в Европа, силно се надявам министър на транспорта и съветниците му да оттегли и не внася за приемане в Министерския съвет Проекта на Постановление на МС за изменение 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 въздушна помощ в случаите на 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 Сървисес“.

Становище относно несъвместимостта на ДАО да получи CAO и да изпълнява полети по ХЕМС, изложените до момента становища в посока да не се прекратява дейността на „България Хеликоптери ЕАД“, и да не се възлага дейността по спешна медицинска помощ с хеликоптер (HEMS) на български и настоящ Държавен авиационен оператор (ДАО), ще изложи мотиви стъпили на законодателни регулации и правила в гражданското въздухоплаване. За въведение ще дам няколко аналогии от държави в Европа и такива членки на Европейския съюз, които над 50 години развиват успешна дейността по HEMS. Ще започна от Швейцария: REGA (Швейцарската HEMS организация) е нестопанска, която вече 70 години се занимава с дейността по въздушно спасяване и изключително успешно развива и инвестира, чрез огромни финансови ресурси за техническото си обезпечаване, кадетски и модерния флот от хеликоптери в света. REGA е сдружение с нестопанска цел в обществена полза, т.н. НПО. Както по-нагоре в почти всички становища бе обяснено, че документа който регулира медицинска помощ по въздух в Европа е Регламент ЕС 965/2012 и произтичащите изисквания, съдържащи се в него. Изискването за получаване на свидетелство за авиационен оператор по чл. III (Part-ORO) и ANNEX IV (Part-CAT) в регламента, а изискванията за получаване на специално свидетелство V (Part-SPA). Както вече споменах, REGA е сдружение с нестопанска цел в обществена полза. По-горе описаните части на Регламент ЕС 965/2012 определят, че авиационен оператор може да бъде регистрирано по търговския закон и част от търговския въздушен транспорт (TBT), за да може да бъде CAO и съответното SPA. HEMS одобрение. Затова REGA веднага след като получи одобрение, да изпълняват изискванията на Регламент ЕС 965/2012, към самото (ЮЛНЦ) създават търговско дружество с наименование: SWISS AIR – AMBULANCE LTD, който притежава свидетелство за авиационен оператор 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.pdf по този начин се работи професионално в Европа, а не се търси причина и метод да бъдат отменени правилата в гражданската авиация, които преди всичко осигуряват възможностите за поддържане на необходимите стандарти за авиационна безопасност. Следващият пример е с Германия: Друга 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 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 информация за ADAC - <https://www.adac.de/> Министерство на транспорта и съобщенията не са наясно, както винаги какво точно искат, след като има толкова много изписани документи за регулации и правила за гражданската авиация в света, а и ползването на добрите практики е най-лесното нещо днешно време.

Становище - Асоциация на Българската Авиационна Индустрия АБАИ - Част 3В чл. 64б, ал.1 гражданското въздухоплаване е заложено, че Държавният авиационен оператор е юридически второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, осъществява полетите със специално предназначение. В ал. 2 на същия член изброени полетите със специално предназначение и сред тях не е дефинирана дейността по въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ. Следвайки законовите и разпоредби и изисквания, както и спазвайки правилата за сертифициране в Р. България и Европейския съюз следвало да получи Сертификат за авиационен оператор, което е категорично и неизменно 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 от SPA.HEMS. Парадоксалното в случая и което ни поставя пред сериозно възмущение е това, че ДАО опитва да заобиколи нормативната уредба, включително и Европейска такава, като в последния момент предполага, че би оказала натиск на подведомствената си ГД „ГВА“, закривайки съществувещо дружество – създадено на основание изискванията на ЗГВ и Регламент ЕС 965/2012, обезпечено с квалифициран експертен състав (пилоти, инженери, наземен персонал), което ясно в кратък срок ще осигури хеликоптер с медицинско оборудване (видно от информацията за подадени две оферти в отговор на поръчка) и което дружество явно отговаря на изискванията за осъществяване на този вид транспорт. ДАО опита през поднормативен акт да пренасочи, чрез необосновани мотиви дейността по НЕМС, а това ще се случи, без да има стратегическа визия за реализацията на този важен за обществото начин, който този начин ще компрометира реализацията му и ще саботира възможността за придобиване на 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 от Комисията, чрез регламентите за поддържане на еднакви стандарти за авиационна безопасност. Съвкупните евентуални необосновани действия в грешна посока от страна на Министерство на транспорта и въздушния транспорт това би довело до сезиране на Европейската комисия за нарушаване на конкуренцията и не само, а и при прилагането на правилата и единните изисквания в гражданското въздухоплаване. Както и националният компетентен орган в лицето на ГД „ГВА“, който би следвало да прилага незаавно изискванията за гражданското въздухоплаване е обект на ежегодно планирано одитиране от страна на EASA (Европейска агенция за авиационна безопасност). В случай на планирана проверка от тяхна страна в ГД „ГВА“ всички авиационни оператори в Р. България, със сигурност биха проверили и одитирали новолицето, което е нов оператор със CAO и SPA.HEMS одобрение. Трябва ли отново да показваме на Европа неспазване на правилата, неразбирането на процесите при прилагането на регулациите и да получаваме несъответстващи резултати, довели до спиране на дейността по този проект. С така представеното тук становище и разпоредби, без професионализма и държавническият опит, се надяваме министъра на транспорта и съобщенията да не внася за приемане в Министерския съвет Проекта на Постановление на МС за изменение на Устройствения правилник на ДАО с които се предвижда възлагане на Държавния авиационен оператор извършва услуга от общ икономически интерес – полети за осигуряване на въздушен транспорт за спешната медицинска помощ, както и Проекта на Разпореждане на МС за прекратяване на дейността на акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД.

Становище - Асоциация на Българската Авиационна Индустрия АБАИ - Част 2

Освен това, че НАРЕДБА №37 произтичат от разпоредбите на ЗГВ и Регламент ЕС 965/2012, следва да се по разпоредбите на споменатите тук документи се прилагат императивно, а не избирателно и дискриминация: 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 - член на ЕС, съюз, или на друга държава - страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство, което предоставя свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството дейности. В Приложение IV на Регламент ЕС 965/2012 са определени изискванията за търговския въздушен транспорт. В Приложение V на Регламент ЕС 965/2012 са определени изискванията за одобрения. 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. 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 експлоатира с разрешение за HEMS, чиято цел е да се улесни спешната медицинска помощ чрез незабавното и бързо транспортиране, чрез превозване на: а) медицински персонал; б) медицински материали (оборудване, кръв, органи, лекарства); или в) болни или ранени лица и други пряко свързани с медицинската дейност. 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) Върху експлоатират за целите на HEMS само ако операторът е получил одобрение от компетентния орган, операторът трябва да: 1) участва в търговския въздушен транспорт (TBT) и да притежава CAO за TBT съгласно приложение III (част ORO); 2) докаже на компетентния орган съответствие с изискванията на настоящата подчаст. Подробното изследване на нормите и разпоредби, определящи условията и реда за лицензиране на авиационен оператор като категория 1, ще бъде: Държавният Авиационен Оператор НЕ Е ЛИЦЕ, „ЧАСТ ОТ ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ“ в посочения Регламент, нито е лице регистрирано по Търговския закон и в тази връзка не може да извършва дейността по спешна медицинска помощ с хеликоптер (HEMS).

Становище - Асоциация на Българската Авиационна Индустрия АБАИ - Част 1

По отношение 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 на спешната медицинска помощ, както и предвиденото прекратяване на еднолично акционерно 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, съобщенията и Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, като национален компетентен орган, да спазват стриктно при взимане на решения, които надяваме се основават на единните европейски правила за гражданската авиация, а не на свободно избираеми юридически преразкази. Настоящето становище е допълнително публикувано в портала и потвърждава защо предложенията за изменение на правилника не са обмислени и не са законосъобразни като действия. За да мотивираме това, ние анализираме конкретните Европейски регулации и действащото законодателство, които уреждат процеса по сертифициране на „авиационен оператор“. Като национален компетентен орган в България Регламент ЕС 2018/1139, Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ има право да изпълнява регулаторни и надзорни функции, като независим орган в гражданското въздухоплаване в Р. България. Националният компетентен орган трябва да следи за еднакво прилагане на правилата при създаване на конкуренция и равен старт в авиационната индустрия, като цяло. Налице са твърди и регулаторни изисквания за процеса по сертифициране на авиационен оператор, които се отнасят и за гражданското въздухоплаване, Регламент ЕС 965/2012 и Наредба №37. Изпълнявайки предвидените изисквания за издаване на свидетелство на авиационен оператор (CAO), описана в НАРЕДБА № 37 от 19.10.2012 г., авиационните оператори, в която подробно е отреден процесът по сертифициране, като: В 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, аеронавигационен надзора върху тях, както и за наземните инспекции на въздухоплавателни средства на оператор за безопасност от друга държава; В Раздел II (Първоначално издаване на свидетелство за авиационен оператор), чл. 17 от НАРЕДБА № 37 ясно е посочено следното императивно изискване: Кандидатът за свидетелство за авиационен оператор (CAO) може да бъде ТЪРГОВЕЦ, регистриран по Търговския закон на законодателството на държава – членка на Европейския съюз, или на друга държава – страна по Споразумението за Европейското икономическо пространство. В преходни и заключителни разпоредби на НАРЕДБА № 37 е описано, че (наредбата) се издава на основание Закона за гражданското въздухоплаване и Регламент ЕС 965/2012.

Становище на сдружение НАРСМПСТАНОВИЩЕ част 3 От УС на Национална асоциация на ра
медицинска помощ НАРСМП, член EuSEMОтносно проект на Постановление на Министерски
и допълнение на Устройствения правилник на Държавния авиационен оператор и проект на
Министерския съвет за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно уча
„България Хели Мед Сървиз“ ЕАД За да се гарантира максимално бързо стартиране на прое
медицинска помощ по въздуха е необходимо да бъдат обединени технически, финансови и
възможности на няколко министерства, защото хеликоптерната спешна медицинска помощ
транспортна, материално-техническа, информационно-комуникационна и медицинска част
министерства са: министерство на транспорта /за да осигури авиационната компонента на
на здравеопазването /за да осигури медицинското оборудване, медицински екипи, и комуни
болниците/; министерство на вътрешните работи /за комуникацията със тел. 112 и другите
момента не сме видели концепция за истинска хеликоптерна спешна медицинска помощ, к
нормативно регламентирана и обезпечена с материално-технически, човешки и комуникац
няколко министерства и гарантираща своєвременност и равнопоставеност на всеки българ
нея.Спешните медици не виждаме как ще създадат функционираща система ХЕМС както Д
настоящото ръководство на „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД. Липсва им концепция за съ
системата ХЕМС и взаимодействия с други министерства, независимо от надградена дейност
сертификати и одобрения за извършване на полети за осигуряване на въздушен транспорт
спешната медицинска помощ.Препоръчваме да се спрат усилията само за транспортната ч
преструктурира дейността на ДАО и се ликвидира една вече работила половин година стр
Препоръчваме съгласно устава на съществуващото дружество „България Хели Мед Сървиз“
конкурс за ново ръководство, което да замести временно назначеното от Министерски съвет
ръководство да има одобрена визия, концепция и програма за създаване на ХЕМС като сист
взаимодействие с всички посочени по-горе министерства. Ако начело на ХЕМС има хора с ви
програма за всички части от системата, отворени към взаимодействие с други министерств
нормативно регламентиране, материално-техническо, комуникационно и човешко ресурсно
се ускорили и ХЕМС би се случила и у нас.

Становище на сдружение НАРСМПСТАНОВИЩЕ част 2 От УС на Национална асоциация на ра
медицинска помощ НАРСМП, член EuSEMОтносно проект на Постановление на Министерски
и допълнение на Устройствения правилник на Държавния авиационен оператор и проект на
Министерския съвет за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно уча
„България Хели Мед Сървиз“ ЕАД ХЕМС обаче не е само хеликоптери и управляващи ги пил
обединяваща усилията на спешните медици от авиомедицинския екип и от медици от извъ
болничната спешна помощ; пилоти и наземен екипаж и служби за спешно реагиране. ХЕМС
само от хеликоптери и няколко хеликоптерни бази, а се нуждае от хеликоптерни площадки
болници и две информационно комуникационни системи, гарантиращи както вътрешната к
членовете на авиомедицинския екипаж, РВД и наземен екип; така и външната комуникация
авиомедицинските екипи с тел. 112 и болниците, приемащи пациента. ХЕМС не е само брой
на държавния авиационен оператор, а и обучени и сертифицирани медицински екипи и наз
осигуряване дейността на авиомедицинския екип. ХЕМС не е само хеликоптери с какво да е
оборудване и какъв да е медицински екип. Медицинското оборудване и медицинските екипи
сертифицирани, заради особеностите на авиомедицинската помощ и влиянието на различ
влияещи както на пациента, така и на апаратурата, като шум, голяма надморска височина,
лъчения. Всяко излитане и кацане на медицински хеликоптер изисква сериозна по обем де
екип и другите спешни служби за да се обезопаси както авиомедицинския екип така и назе
момента хеликоптерната спешна помощ е спорадична и се осъществява от хеликоптери на
авиационен оператор и българската армия, които не са медицински хеликоптери и използ
медицински персонал, така и медицинско оборудване, не съответстващо на изискванията
изпълняват полетите със закъснение, поради бавна междуведомствена комуникация; обор
медиците, които осигуряват тези полети не са сертифицирани за авиомедицинско обслужв
те се разминават с изискването за бърза реакция до 5-тата минута след подаване на повик
високоспециализирана медицинска помощ. Изпълнението на медицинските мисии от тях н
от критериите за спешна авиомедицинска помощ. В проекта никъде не открихме как ДАО
материално-техническата, комуникационната и с човешки ресурс обезпеченост на ХЕМС. Б
ДАО ще изгради подобие на съществуващата до момента симулация на ХЕМС. Медицински
оборудването ще са случайни, всички пациенти ще се транспортират не до най- близката б
поради липса на комуникация и сертифицирани хеликоптерни площадки в университетски
болници в страната.

Становище на сдружение НАРСМПСТАНОВИЩЕ част 1 От УС на Национална асоциация на р
медицинска помощ НАРСМП, член EuSEMОтносно проект на Постановление на Министерски
и допълнение на Устройствения правилник на Държавния авиационен оператор и проект н
Министерския съвет за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно уча
„България Хели Мед Сървиз“ ЕАД Сдружение НАРСМП е национално представена, неправит
организация с нестопанска цел на спешните медици от извънболничната и болничната спе
учредена през 2011г. От 8 години НАРСМП е член на Европейското дружество по спешна ме
въвеждане и практикуване на модерна европейска спешна помощ у нас, чрез въвеждане н
за работа, обучен персонал, стандартизирана и модерна материално-техническа база и ком
година очакваме с нетърпение създаването на българска хеликоптерна спешна медицинск
единствената страна в ЕС само с наземна спешна медицинска помощ, без изградена систем
спешна медицинска помощ /ХЕМС/. Денонощно 300 мобилни медицински екипи оказват спе
медицинска помощ у нас. Но наземната спешна помощ се движи със средна скорост от 80 и
средна скорост 240 км/ч. В държави с развита ХЕМС смъртността при животозастрашаващи
намаляла с 25%, поради по-високия процент пациенти, достигащи в рамките на златния ча
този показател ние изоставаме от десетилетия и ежегодно губим пациенти, които с ХЕМС б
спасени.Създаването на търговското дружество „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД ни вдъхн
създаване на ХЕМС и у нас. Много скоро обаче разбрахме, че инициативата не е за създава
хеликоптерна спешна медицинска помощ, а само за закупуване на хеликоптери и осигурява
тях. Ръководството на „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД не предвиждаше при избора на хел
площадки и бази, както оценка на гъстотата на болниците и ФСМП, така и оценка на забол
потребността по места от хеликоптерна спешна помощ; не взаимодействаше с други минис
нормативните промени и изисквания за медицинско оборудване, за компетентност на меди
материално-техническа и комуникационна обезпеченост на системата. Те отчетоха няколко
обществени поръчки за закупуване на хеликоптер на „сух лизинг“ и назначаване на няколко
преклонна в професионално отношение възраст.До момента усилията на държавата са нас
реализацията на транспортната част, а именно – осигуряване на хеликоптери и летателен
на спешната медицинска помощ, чрез един от двата второстепенни разпоредители към Ми
транспорта и съобщенията съгласно проекта за прехвърлянето на ХЕМС към Държавния ав
/ДАО/ и предложения за закриване „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД.

Становище БПСС /Българска планинска спасителна служба/Част 31. Защо вниманието е насочено за закупуването и наемане на медицински хеликоптери, а всички предшествващи действия, които извършат за да има възможност системата HEMS да заработи не се обсъждат? 2. Кои медицински хеликоптер, къде, кой, как и за какво време ще може пълноценно да го експлоатират? 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 предвидило реструктуриране с цел повишаване на неговата ефективност? След като е констатирало ниската работата на хората, извършващи дейностите в Дружеството просто не ги подмени, а вмести "неперспективно" и директно иска неговото закриване. Ние също отбелязваме със съжаление изграденото дружество в частта си персонален състав е чисто политическо действие и със съжаление заети некомпетентни и непознаващи материята политически лица, изпълняващи единствено партийни интереси 4. Каква по-точно е целта на Министерство на транспорта и съобщенията за отлагането на въвеждане на системата HEMS? Това очевидно ще се случи, ако това Предложение бъде прието! 5. Ако в следствие на създалата се ситуация, загубим средствата от "ПЛАН за устойчивост", за чия сметка ще бъдат направените разходи и кой персонално ще поеме отговорността? Ние БПСС /Българска планинска спасителна служба/ Предлагаме на транспорта и съобщенията да НЕ ЗАКРИВА дружеството "България Хели Мед Сървиз" ЕАД, а да оттегли предложението си. До сега, никой от отговорните институции не ни е поискал официално, като страна участваща в бъдещата система HEMS. Наясно сме, че съгласуването на действията на министерства е труден процес. Надяваме се, че ще бъдем поканени и заявяваме на съдействието, като изложим проблемите свързани с нашата дейност. Надяваме се, че взетите решения ще бъдат максимално целесъобразни и законосъобразни, и в интерес на българските граждани. Системата HEMS и в България, както във всички останали страни - членки на Европейския съюз. Планинска Спасителна Служба

Становище БПСС /Българска планинска спасителна служба/Част 2Неговата цел е първо да ЗА РАБОТА на системата HEMS. Това включва: изграждане на хеликоптерни площадки, както и болниците; обучение на пилоти, точно за такъв тип хеликоптери; закупуване на медицински оборудване; обучение на медицински персонал; съгласуване на 112; придобиване на лиценз по Регламент на ЕК и след като системата е одобрена и сертифицирана за работа ДА РАБОТИ СЪС СИСТЕМАТА И ИЗВЪРШВА ДРУГИ ДЕЙНОСТИ. Това е дълъг процес и срока, който бе поставен за изпълнение на Сомо след няколко месеца от неговото създаване в разгласена по медиите "новина", става 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 и неизпълнение на план-график е взето това решение, може само да се гадае. Мотива "не е скоро несериозен. Тъй, като не е ясно към кого и кой компетентен орган може да отговори на въпроса се въпроси, затрудненията и невъзможността за регистрация към посочения сайт е причината за коментари, становища и предложения. Логични въпроси са: "Това Обществено обсъждане ли е? Как да информираме за решение!". Като се има предвид, че в БПСС повече от 99 % от членовете са доброволни начала и не получават възнаграждение. Те поемат и изпълняват ангажименти, а човешкият им дълг ги задължава, се считаме за пряко заинтересовани от въвеждането на системата. Всяка една спасителна акция, ние рискуваме собствения си живот. Някои от въпросите ни не са желали да получим отговор са:

Становище БПСС /Българска планинска спасителна служба/Част 1СТАНОВИЩЕ От
Постановление на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО, с ко
възлагане на Държавния авиационен оператор да извършва услуга от общ икономически и
осигуряване на въздушен транспорт, за нуждите на спешната медицинска помощ и проект
МС за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „Бъ
Сървиз“ ЕАД, публикувани в портала за обществени консултации на 23.12.2022 г.
БПСС /Българска планинска спасителна служба/ е да издирва и помага на бедстващите тур
планините и трудно достъпните места на България, които в много случаи са на опасни и от
достигане. При инциденти, живота и здравето на хората е силно застрашен. Времето е от г
нашата помощ – златният 1 час. Колкото и да се стараем понякога помощта е неефективна
Повечето тежки инциденти завършват с фатален край. Единствената помощ от Държавата
сериозно пострадали бързо и навреме към момента можем да получим само от военната
вземе предвид начина и реда за разрешение на полет на хеликоптер в структурата на МО,
медицински хеликоптер с определени технически показатели за полет в трудно достъпни м
пилота и машината е твърде голям, затова до тази услуга се прибегва много рядко и това с
животи.Години наред в помощ на дейността БПСС се надяваше да получи подкрепа от дър
закупуване на медицински хеликоптери и изграждане на системата HEMS при спасителнит
трудно достъпни и рискови места, както на пострадали, така и на спасителите. През фев
направена петиция подкрепена от 8500 граждани за закупуването на хеликоптери с меди
лялото на 2022 г. Държавата реши да заложи, като приоритет, целия проект за изграждане
системата HEMS в "ПЛАН за възстановяване и устойчивост " и той бе приет от ЕК. Първата
стартирането на проекта HEMS, бе направена със създаването на специализираното дружес
МС "България Хейли Мед Сървиз" ЕАД, дружество 100% собственост на МТС с предоставени
средства за формиране капитала на дружеството. Задачата на това търговско дружество /
Регл. 965/2012 г. е да създаде и лицензира системата HEMS, като набави лицензирани ме
хеликоптери, подсигури лицензирани пилоти и лицензиран медицински персонал, който да
спешна медицинска помощ по въздух с цел транспортиране на медицински персонал и мед
оборудване, кръв, органи за трансплантация, лекарства, както болни или ранени хора по п
и планините!

СТАНОВИЩЕ на Сдружение „За Княжево“ и ИК „Овча Купел – дишай“Част 4:...След изказване на Радев за неговата готовност да съдейства за спешно въвеждане на система HEMS, ние предлагаме му да се организира Кръгла маса. Така ще се избегнат партийните, личностните и други разбирания, вземат експертни решения. На нея да присъстват всички държавни ведомства и всички служители, които ще бъдат бъдещата система HEMS. Да бъдат поканени доказани експерти в своята област (икономика, медицина, юристи, авиоспециалисти и други), които не са обвързани с държавната администрация, за да вземат намери най-доброто решение, свързано с подготовката и въвеждането на система HEMS в България. Да намери начин обществеността да бъде официално информирана за намеренията и етапите на въвеждане. Проектът за въвеждане на система HEMS, която не е въведена единствено в България от цяла Европа, а в балканските държави около нас! Акционерното дружество с държавно участие „Български Медицински Сървиз“ ЕАД е учредено от МС, с цел да се създаде системата HEMS за извършване на полет за медицинска помощ по въздух с цел бързо транспортиране на медицински персонал или медицинско оборудване, кръв, органи, лекарства, както и болни или пострадали - ранени хора по пътищата, особено в високата планина за даване адекватна и навременна помощ в рамките на златния 1 час. Това е животоспасяващи акции на български граждани, както и на пребиващите чужди граждани в България в ситуация за оказване на своевременна медицинска помощ. Ние не сме съгласни тази хуманна задача да се оставя в блатото, в което стои от години заради правно-техническия подход, предприет от МС за транспорта, който е в грубо нарушение на законодателната система и структура.

СТАНОВИЩЕ на Сдружение „За Княжево“ и ИК „Овча Купел – дишай“Част 3:Само за срок от 3 месеца от неговото създаване, по разпореждане на МС от 20.07.2022 г. са похарчени допълнителни средства. По Постановление на МС – допълнителни плащания по бюджета на МТС за 2022 г. в размер на 1.5 млн. лева за формиране капитала на акционерното дружество. За да не отидат тези пари на вятъра при текущата структура, по целесъобразно е при необходимост да се реорганизира дейността или да бъдат наети кадри, неотговарящи на изискванията по компетентност и начин на работа за МТС. В мотиви в становищата, които подкрепяме, прибавяме следните предложения:Оттегляне на МС от МТС. Разпореждане на МС за прекратяване на Еднолично Акционерно Дружество с държавно участие „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД;Оттегляне на Проекта на постановления на МС за изменение на Устройствения правилник на ДАО, с който се предвижда възлагане на Държавния Авиационен Център да извършва услуга от общ икономически интерес – полети за осигуряване на въздушен транспорт за спешната медицинска помощ.

СТАНОВИЩЕ на Сдружение „За Княжево“ и ИК „Овча Купел – дишай“Продължение на комен
на Сдружение „За Княжево“ и ИК „Овча Купел – дишай“на „Проект на МС за Устройствения
Проект на Разпореждане на МС за прекратяване на Еднолично Акционерно Дружество с дъ
капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД...Официално е заявено, че системата HEMS ще р
медицински хеликоптера. Всеки медицински хеликоптер ще бъде обслужван от 3 екипажа
пилот, помощник пилот, лекар и парамедик. Това са 72 щатни бройки, като тук не се комен
необходим обслужващ системата HEMS персонал. Да приемем, че Предложенията за Поста
бъдат приети. В Проекта за Постановление за изменение на УП на ДАО за срок от 10 години
чл. 7 ал. 2, думите „105 щатни бройки“ се заменят със „115 щатни бройки“. Предвидените
щатни бройки. Не намираме отговор на въпросите за реда и начина за назначаване на необ
служители, обслужващи системата HEMS за този период. Това с нови постановления на МС
ДАО ли ще се случва? Коментарите в публичното пространство са насочени предимно к
наемане под наем на медицински хеликоптери, закриване на ЕАД „България Хели Мед Сър
на дейността му към ДАО. Не се обсъжда първата цел на създаденото държавно дружеств
създаде условия за работа на системата HEMS“. Затова, ние смятаме, че създаденото друж
Хели Мед Сървиз“ ЕАД следва да продължи дейността си, тъй като е предприело конкретн
постигане на целите при неговото създаване.

СТАНОВИЩЕ на Сдружение „За Княжево“ и ИК „Овча Купел – дишай“ на „Проект на МС за У
от началото следва да отбележим, че обявеното Обществено обсъждане не отговаря, като
нормативните изисквания за реда на провеждането му. В качеството си на Генерален дире
посоченото лице за контакти, като модератор е страна в създалия се казус. При поискване
информация от официални органи, свързани с обявеното обществено обсъждане, ни бе отк
насочени към официалния сайт www.strategy.bg, в коментарите. Това бе потвърдено от зап
вх. Номер 03.07-10 от 16.01.2023 г. до МС, МТС и Ген.Директор на ДАО. Към момента единств
прикрепено писмо от 17.01.2023 г. получихме от Златко Златев – Генерален директор на ДА
посочения сайт е силно затруднена. Считаме за недопустимо да се информираме от журна
медийни изяви, които не винаги са достоверен източник на информация.Тя често е подвеж
подкрепяме и се присъединяваме към мотивите за оттегляне на Проектите за Постанове
становищата на DIMITRAN от 17.01.2023 г., на Проекти ПМС от 20.01.2023 г., на Jordan Georg
Petrova VS 20.01.2023 г. и на Петър Николов от 21.01.2023 г., които са публикувани като ком
сайт. Към тях бихме добавили:

СТАНОВИЩЕ

От изразените подробни становища дотук, можем да направим следната констатация: 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 на Министерството на транспорта е в грубо нарушение на законодателната система и структурата на закона за изменение и допълнение на поднормативен акт - Устройствения правилник на ДАО, се цели дейност по HEMS за 10 г. на ДАО, която е коренно различна от тази определена стриктно и стриктно в чл. 646, ал.2 от ЗГВ. Правно-техническият подход на МТС през поднормативен акт да се промени дейността, 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 цялата системата HEMS. В изложените на страницата становища се засяга спецификата относно проекта за изменение на европейската и националната законодателна рамка, като обаче е пропуснат важен национален закон, а именно Закона за нормативните актове. Системният анализ на този закон е още едно доказателство за правния нонсенс, сътворен от МТС: В чл. 15 от Закона за нормативните актове се казва, че „...когато акт противоречи на регламент на Европейския съюз, прилага се регламентът.“ (3) Ако постава въпрос за наредба или инструкция противоречат на нормативен акт от по-висока степен, правораздавателният орган прилага по-високия по степен акт. В проекта на Постановление на МС е указано, че ДАО следи полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ на гражданите на държавата при условията и по реда на Регламент (ЕС) № 965/2012, което означава, че следва да се прилага чл. 2 от чл. 15 на ЗНА, защото дейността се регулира от Европейски регламент. Освен това, ако се прилага чл. 1 от същия член 15 на ЗНА, ще се уверим, че тази дейност няма как да бъде прекратявана, защото е в разрез със Закона за гражданското въздухоплаване, поне два пъти. Един път в чл. 15 определя изискването за авиационен оператор и втори път с чл. 646, който определя стриктно функциите на ДАО. Отделно от гореизложеното един от мотивите на МТС за закриване на дейността е, че чрез прехвърляне на дейността по HEMS към ДАО, ще се оптимизират разходите на публични ресурси и персонал, твърдение на МТС, което не почива на никакви стойности и количествени данни. Предложеният проект няма публикувана „Оценка на въздействието“, което също е задължително при 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 дейността на България Хели Мед Сървиз“ 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 персонала и осъществяване на спешна медицинска помощ по въздух. Явно дружеството БХМС знае как да се реализира преследва целите по въвеждане на системата HEMS странно обаче е защо МТС изведнъж променил позицията си и 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 и поставя страната ни отново в изходна позиция и оставя ХЕМС на милостта на държавната администрация за събдяване.

Част Трета - Становище по Проект за постановление за изменение на УП на ДАО и прекратяване на дейността на Държавния авиационен оператор. 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) Вертолетният оператор за целите на HEMS само ако операторът е получил одобрение от компетентния орган, операторът трябва да: 1) участва в търговски въздушен транспорт (TBT) и да притежава CAO за TBT съгласно приложение III (част ORO); 2) докаже по отношение на компетентния орган съответствие с изискванията на настоящата подчаст. Съвкупният анализ на нормативите, касаещи условията и режимът за лицензиране на авиационен оператор категорично доказва, че Държавният авиационен оператор НЕ Е ЛИЦЕ, „ЧАСТ ОТ ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ“, по смисъл на Регламент, нито е лице регистрирано по Търговския закон и следователно НЕ МОЖЕ да осъществява 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, съгласно същия член изрично са изброени полетите със специално предназначение и сред тях не се включват полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ. Следвайки тази 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 да оперира и изпълнява дейност по HEMS. Фрапантното в случая и което буди силно гражданско съзнание е фактът, че държавата се опитва да заобиколи нормативната уредба и да закрие съществено дружество – създадено в синхрон с изискванията на ЗГВ и Регламент ЕС 965/2012, обезпечено с квалифициран персонал (пилоти, инженери, наземен състав), което явно в кратък срок ще получи хеликоптер с медицинско оборудване (видно от информацията за подадени две оферти в отговор на поръчка) и което дружество явно отговаря на изискванията за осъществяване на такъв вид дейност. Опитът да се опитва силово през поднормативен акт да пренасочи със съмнителни мотиви дейността по осигуряване на въздушен транспорт да има стратегическа визия за реализацията на проекта, като по този начин ще компрометира проекта и ще саботира възможността за придобиване на хеликоптер в най-обозрим срок, която е изследован за пореден път през последните 13 години на първо място в класацията „Единствената държава в Балканския полуостров без хеликоптер за спешна медицинска помощ“. Във връзка с изложението разчитам на мъдростта и държавническият опит, се надявам министъра на транспорта и съобщенията да внесе 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 извършване 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 дейността на акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървис“ ЕАД.

Част Втора - Становище по Проект за постановление за изменение на УП на ДАО и прекратяване на издаване на свидетелство за авиационен оператор (CAO), стигайки до от 19.10.2016 г. за авиационните оператори, в която изчерпателно е регулиран процесът по издаване на свидетелство за авиационен оператор (CAO), който извършва търговски въздушен превоз със самолети, вертоплани и надзора върху тях, както и за наземните инспекции на въздухоплавателни средства под надзор за безопасност от друга държава; В Раздел II (Първоначално издаване на свидетелство за авиационен оператор), чл. 17 от НАРЕДБА № 37 ясно е посочено следното императивно изискване: 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 по Споразумението за Европейското икономическо пространство. В преходни и заключителни разпоредби на 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 изборно и компромисно: В чл. 64 от ЗГВ също е определено какво е Авиационен оператор, който е регистриран по Търговския закон или регистриран 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 е с професионална годност и организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството дейности. В Приложение IV на Регламент ЕС 965/2012 са определени операциите на търговския въздушен транспорт. В Приложение V на Регламент ЕС 965/2012 са определени специфичните одобрения. Член 5 (Въздушни операции) от Регламент ЕС 965/2012 определя, че Операторите експлоатират само въздухоплавателни средства за целите на операцията на търговския въздушен транспорт, посочени в приложения III и IV. В Приложение I, точка 61 от Регламент ЕС 965/2012 е дефинирано следното: „Полет с вертолет за спешна медицинска помощ“ означава полет с вертолет, който се експлоатира с разрешение за HEMS, чиято цел е да се улесни спешната медицинска помощ, включващо 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 с медицинската помощ.

Част Първа - Становище по Проект за постановление за изменение на УП на ДАО и прекрат...

връзка с публикувания в Портала за обществени консултации Проект на Постановление на...

допълнение на Устройствения правилник на ДАО, с който се предвижда възлагане на Държ...

оператор да извършва услуга от общ икономически интерес – полети за осигуряване на въз...

нуждите на спешната медицинска помощ, както и предвиденото прекратяване на едноличн...

дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД бих искала да...

нормативни постановления, на които Министерство на транспорта и съобщенията и Главна дир...

въздухоплавателна администрация“, като надзорен орган следва да обърнат внимание при...

решения, които надявам се основават на правото, а не на импулсивни юридически нормотв...

подкрепям становищата, публикувани на 17.01.2023 г. и на 20.01.2023 г. в портала за общ...

провокирани от предложените проекти на актове на Министерския съвет и липсата на моти...

вносителя им – Министъра на транспортта и съобщенията, за приемането им. Настоящият ко...

изложената информация в публикуваното становище в портала и обосновава защо предложе...

вносителя са неправилни, необмислени и незаконосъобразни като действия. За да мотивира...

твърдение ще разгледам конкретните нормативни разпоредби на действащото законодате...

Европейските регламенти, които уреждат изпълнението на дейността „авиационен операто...

от РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/1139 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 4 юли 2018 год...

правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиат...

на Европейския съюз, точно и ясно е дефинирано следното: „Държавите членки гарантират...

национални компетентни органи са независими при вземането на технически решения относ...

надзор и прилагане и изпълняват своите функции безпристрастно и прозрачно, както и че...

пълнен щат и управлявани по съответния начин. Държавите членки също така осигуряват н...

компетентни органи необходимите ресурси и капацитет за ефективно и навременно изпъл...

възложени им съгласно настоящия регламент“. В случая националният компетентен орган...

„Гражданска въздухоплавателна администрация“, която е второстепенен разпоредител с б...

министъра на транспорта и съобщенията. В чл. 16б (1), т.1 са определени ясно задължения...

ГД ГВА, а именно: „Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" изпъл...

контролни функции на държавата за осигуряване на безопасността и сигурността на възду...

изпълнява функциите на гражданска въздухоплавателна администрация в съответствие с...

договори в областта на гражданското въздухоплаване, по които Република България е стра...

горното ГД ГВА, като национален компетентен в гражданското въздухоплаване, следва да...

своите регулаторни и контролни функции, а чрез нормативните си документи и изчерпател...

подпомогне министъра на транспорта и съобщенията, като последователно му разясни, че...

гражданското въздухоплаване са създадени, за да се поддържат необходимите стандарти...

безопасност.

Втора част - Становище по Проект за постановление за изменение на УП на ДАО и прекратяване на дружеството „Български Сървиз“ ЕООД. 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 предвидени в ЗГВ, като съгласно чл. 64, а.1 от ЗГВ, авиационен оператор е лице, регистрирано по Търговския закон, което е ЛИЦЕ, „ЧАСТ ОТ ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ“, по смисъла на посочения Регламент, което е регистрирано по Търговския закон и следователно не може да осъществява тази дейност. Според нормативната уредба, ДАО, никога не би получило Сертификат за авиационен оператор – уредба, която осъществяване на дейността по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешна медицинска помощ, в съответствие с Регламент ЕС 965/2012. 3. Съгласно чл. 8, ал.2 от ЗГВ, Регулаторните функции в областта на гражданското въздухоплаване се изпълняват от ГД „ГВА“, а тя е юр. лице, което е 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) Свидетелство за авиационен оператор, разпоредител с бюджетни средства, подчинено на министъра на транспорта и съобщенията, което е 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, които лице, което може да получи Свидетелство за авиационен оператор. Или може би се предвижда, че ДАО 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 1 към 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 търговско дружество, което явно в кратък срок ще придобие хеликоптер с медицинско оборудване (което е информацията за подадени две оферти в обществената поръчка) и което дружество явно осъществява изискванията на Регламента за осъществяване на такъв вид полети. Във връзка с това, предложението на транспорта и съобщенията да не внася за приемане в Министерския съвет Проекта на Постановление за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО с които се предвижда възможност за 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 за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „Български Сървиз“ ЕООД.

Първа част - Становище по Проект за постановление за изменение на УП на ДАО и прекратяване на дейността на БХМС. Относно публикувания в портала за обществени консултации Проект на Постановление за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО, с който се предвижда възлагане на авиационен оператор да извършва услуга от общ икономически интерес – полети за осигуряване на транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, както и предвиденото прекратяване на дейността на акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД следните въпроси, на които вносителят да обърне внимание и да даде ясен отговор: Изцял ли е становището, публикувано на 17.01.2023 г. в портала за обществени консултации, по повод на проектите на актове на Министерския съвет и липсата на мотиви в доклада на вносителя им за прекратяване на транспорта и съобщенията, за приемането им. Целта на настоящото, е да допълни изложеното в публикуваното в портала становище, които обосновават прибрзаните, небмислени и незаконосъобразни действия, целящи се с тези предложения на вносителя: За това, следва да се разгледат кои нормативни разпоредби на действащото законодателство и Европейските Регламенти, които не са изпълнението на тази дейност. 1. В чл. 64б, ал.1 от Закона за гражданското въздухоплаване е предвидено Държавния авиационен оператор - юридическо лице, второстепенен разпоредител с бюджет за осигуряване на транспорта, информационните технологии и съобщенията, осъществява полетите със специално предназначение. В ал.2 на този член изрично са изброени полетите със специално предназначение, които не се намират дейността по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ. При наличие на изрично изброените в ЗАКОН дейности, които може да извършва възлагателят, разпоредител с бюджет към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, предложените изменения с ПОДЗАКОНОВ АКТ, ще допълнят обхвата на дейност на ДАО. Кагато се изменя Устройствения правилник на ДАО се предвижда възлагане на въздушния транспорт за нуждите на спешна медицинска помощ, при положение, че законът изрично и изчерпателно посочва, какво извършва. И закон не предвижда възможност да му бъдат възлагани и други полети. И това не е пропусък, защото ДАО не е част от търговския въздушен транспорт и не може да притежава специално предназначение авиационен оператор. Т.е. министърът на транспорта и съобщенията се опитва с подзаконни актове да вмени на подчинена на него администрация извършването на полети, които по закон тази дейност може да извършва. Темата, относно належащата необходимост от незабавното въвеждане на тази дейност в България налага да се акцентира върху действията на държавен орган, които явно се пренебрегват възможността тази услуга да бъде осигурена на гражданите, във възможно най-кратък срок. За да се обоснове небмислените и необосновани предложения на министъра, тази дейност да бъде възложена на ДАО, което не само не може да изпълнява тази дейност, а и няма право, съгласно действащото законодателство РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 965/2012 НА КОМИСИЯТА от 5 октомври 2012 година за определяне на техническите изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета. Т.е., обсъжданият проект на Постановление за изменение и допълнение на УП на ДАО е израз на недоглеждане или е израз на целенасочени действия, изпълнението на тази дейност да бъде във възможно най-кратък срок, противно на обществено достъпните данни, че България е членка на държава в ЕС, която не предоставя тази услуга на гражданите си.

Становище Проекти ПМСМу 50 centsКато споделям напълно чудесно написаното становище оттегляне на Проектите за Постановления на МС,съдържащо изискванията на релевантни да допълня следното:Да приемем,че се осъществи прехвърлянето на дейността по HEMS към преди него има две реални възможности за действие,свързани със сертифициране и започване на HEMS.За издаване на CAO,освен персонал,документи и т.н. е необходим и хеликоптер.Една от тях се чака приключването на ОП от МЗ за новите хеликоптери по ПВУ,която набързо беше трайно директно договаряне на принципа „сега или никога“ на независимо каква цена/по-точно на каква от участника Леонардо/. Цената предложена на 18.01.2023 от Леонардо в новата ОП е 160 000 000 лв. ДДС за шест плюс два опционални хеликоптера и специализирано техническо оборудване.160 000 000 лв. на хеликоптер без ДДС.И тъй като никой не може да каже със сигурност кога точно ще бъде закупен хеликоптер за да започне процеса по сертификация,то тази възможност е в сферата на по-добрия случай около година след сключване на договор.Другата възможност е наемане на хеликоптер,както е при сегашната ОП на „България Хели Мед Сървиз“.Само че дали някой ще участва отново,ако сега анулираме тази ОП и прехвърлим дейността към ДАО,при положените условия оттеглили офертите си само от информацията за предстоящо закриване на „България Хели Мед Сървиз“?Авиационната индустрия е сериозен бизнес и всеки оператор прави всичко възможно за минимизирането на престоя на въздухоплавателните средства „на перона“-т.е. без работа.Който играе игрички от типа „иде ми – дойде ми“.Ако някой смята,че в цяла Европа стоят оператори,които обявяваме и прекратяваме ОП,жестоко се лъже.По тази причина тезата за „максимално бързо стартиране на проекта на спешната медицинска помощ по въздуха“ не отговаря на реалностите и стартирането ще бъде отложен отново във времето,неясно до кога.По тази причина предлагам да се оттеглят Проектите за Постановления на МС,свързани с така очакваното стартиране на системата HEMS в България.

Ginger Cannot connect to Ginger Check your internet connection or reload the browserDisable in the settings fieldRephraseRephrase current sentenceEdit in Gingerx

ЧАСТ 4 - СТАНОВИЩЕ по Проект на Постановление на МС за Устройствения правилник на ДАО горното: налице е несъответствие на мотивите за приемане на предложението Проект на Постановление за изменение и допълнение на Устройствения правилник на ДАО, с нормативните разпоредби възлагането на ДАО на услугата - осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешна медицинска помощ. От друга страна, налице е явно противоречие на мотивите за приемане на предложението Проект на Разпореждане на МС за прекратяване на еднолично акционерно дружество с държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД, с действително изпълненото от последното дружество, с което през месец август 2022г. до настоящия момент, а именно: цялостно изпълнение на условията за 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, осигуряване на необходимия квалифициран персонал за изпълнение на дейността и изготвяне на необходимата документация за получаване на свидетелство за авиационен оператор, необходимостта на дейността по осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ. 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 с предложението си за прекратяване дейността на „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД ще доведат до невъзможност в обозримо бъдеще държавата да осигури на гражданите си тази услуга, въпреки че са имали 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 спешна медицинска помощ, дружество - „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД следва да продължи дейността си за 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.

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

заместник министър-председателят по икономическите политики и министър на транспорт

твърди, че „Посочените факти, както и съображенията за постигане на безопасност, опера

и повишена ефективност, показват необходимостта посочената дейност да бъде възложен

разпознаваем авиационен оператор, с изградена административна структура и капацитет,

следва да бъде надградена с необходимите сертификати и одобрения за извършване на по

на въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ.“Това твърдение, не с

изискванията, относими към авиационния оператор, който следва да изпълнява спешна ме

хеликоптер.Постигането на необходимите стандарти на авиационна безопасност в граждан

произтича от изпълнението на редица процедури и изисквания определени в законодателс

регламентите, издадени от EASA (Европейската агенция за авиационна безопасност). Това

съществуващи административни структури, нито се гарантира от факта, че дейността ще б

„разпознаваем авиационен оператор“.Надзорът за поддържане на стандартите за авиацио

осъществява от националния надзорен орган (ГД ГВА) и само тя притежава правата да опр

на критериите и кой следва да бъде сертифициран, като АО.Към момента в Р. България НЯ

със SPA.EMS одобрение.Всеки един АО, който покрива изискванията на европейските регл

съответната дейност, независимо от административна структура и капацитет, може да пол

извършва спешна медицинска помощ с хеликоптер. 5.В доклада на министъра на транспор

няма реални мотиви, относно прекратяването на специално учреденото с Разпореждане на

дружество „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД и твърденията в същия не отговарят на дейст

положение: За обосноваване на това си предложение, министърът изтъква, че изминалите

създаването на търговското дружество „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД, на което е възло

въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ, “не дават оптимистична

реализацията на този изключително важен за държавата и обществото проект.“ България

ЕАД е търговско дружество, създадено на основание чл. 64 от ЗГВ, за да отговаря на изиск

сертифициране на АО, част от търговския въздушен транспорт, произтичащи от Приложени

IV от Регламент ЕС 965/2012, както и да получи CAO, със съответното одобрение за спешна

хеликоптер, съгласно Подчаст „Й“ на същия регламент.До момента, от краткото си

съществуване:5.1.Дружеството е осигурило и наело на трудови договори необходимия ном

персонал.5.2.Всички наети служители (персонал) притежават необходимата квалификация

експертиза.5.3.Целият екип от пилоти и инженерен състав е изпълнявал задачи в АО "Хели

осъществява мисии по EMS в България.5.4.Наетите пилоти имат необходимия брой летате

хеликоптер, така, че да се осигури сигурното и качествено изпълнение на услугата.5.5.Под

необходимата документация, свързана със сертифицирането и експлоатацията на АО и без

полетите.5.6.Видно от портала за обществени поръчки ЦАИС ЕОП към настоящия момент се

обществена поръчка, в която има две подадени оферти.

ЧАСТ 2 - СТАНОВИЩЕ по Проект на Постановление на МС за Устройствения правилник на ДАО със ЗГВ и дейността и функциите му са изчерпателно определени в чл. 64б от Закона за гражданско въздухоплаване. Като юридическо лице, второстепенен разпоредител с бюджетни средства, възложено изпълнението на полетите със специално предназначение така, както последният посочения член от закона, но той не би могъл да извършва въздушен транспорт за нуждите на медицинска помощ, защото: Съгласно Регламент ЕС 965/2012 авиационният оператор, извършващ спешна медицинска помощ с хеликоптер, следва да бъде част от търговския въздушен транспорт, а Държавния авиационен оператор не е част от него; Съгласно чл. 64 от Закона за гражданско въздухоплаване, авиационен оператор може да бъде само лице – търговец, регистриран съгласно закона на Република България, а Държавния авиационен оператор не е търговско дружество. Устройствения правилник на ДАО не могат да му бъдат вменени други дейности, неизброени и различни от полетите със специално предназначение. 3. Към настоящия момент Държавния авиационен оператор не разполага с хеликоптер, оборудван с необходимото медицинско оборудване, такова не започне да осъществява тази дейност, както твърди министърът в доклада си, което означава, че по осигуряване на такъв хеликоптер, по реда на Закона за обществените поръчки ще започне съответно всички действия по обществената поръчка, предприети от „България Хели Мед“ до момента ще бъдат напразни и съответно България ще загуби още една година в „плахи“ от проекта. Към момента ДАО не може да изпълнява посочените полети (Air ambulance) (Въздушен транспорт поради причината, че тази дейност попада под регулациите, дефинирани в Приложение I (Част ORO), Приложение III (Част ORO), Приложение IV (Част CAT), Приложение V (Част SPA) и Подчаст I на Регламент ЕС 965/2012. Освен това ДАО разполага с две въздухоплавателни средства (самолет), които притежават сертификати, съответно TCDS No.: EASA.A.064 за Airbus A319 и TCDS No. EASA.A.008 за FALCON 20. Въздухоплавателни средства са сертифицирани, като пътнически и не притежават допълнителен сертификат (STC) за монтиране на допълнително оборудване за медицински транспорт, съгласно Регламент ЕС 748/2012.

ЧАСТ 1 - СТАНОВИЩЕ по Проект на Постановление на МС за изменение и допълнение на Уст
праСТАНОВИЩЕпоПроект на Постановление на МС за изменение и допълнение на Устройств
ДАО, с които се предвижда възлагане на Държавния авиационен оператор да извършва усл
икономически интерес – полети за осигуряване на въздушен транспорт за нуждите на спеш
помощ, както и по Проект на Разпореждане на МС за прекратяване на еднолично акционерн
държавно участие в капитала „България Хели Мед Сървиз“ ЕАД, публикувани в портала за
консултации, на 23.12.2022 г. В приложения Доклад на Христо Алексиев – заместник минис
икономическите политики и министър на транспорта и съобщенията, липсват мотиви, които
пoredното хаотично действие на държавата, с което се препятства стартиране на услугата
въздушен транспорт за нуждите на спешната медицинска помощ. Относно проекта на Пост
доклада си, министърът на транспорта и съобщенията посочва явно неверни факти: Държа
оператор (ДАО) не разполага със свидетелство за авиационен оператор (CAO), поради след
отговаря на изискванията на чл. 64 от Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ), а име
юридическо лице, второстепенен разпоредител с бюджет към министъра на транспорта и с
юридическото лице, регистрирано по търговския закон на Р. България.Съгласно изисквани
Свидетелство за авиационен оператор (CAO), произтичащи от Регламент ЕС 965/2012, също
авиационен оператор (АО), който е част от търговския въздушен транспорт (ТВТ). Също так
а.1 от ЗГВ, авиационен оператор е лице, регистрирано по Търговския закон. След направен
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 ед
BG.DEG.NCC/SPO-1/40-01-354/26.04.2021 за извършване на нетърговски полети, съгласно Пр
Регламент ЕС 965/20112 (Part NCC);<https://www.caa.bg/sites/default/files/upload/documents/2021-06/spo.pdf>
притежава единствено национален сертификат за извършване на специализирани операции
разрешена дейност:Операции с хеликоптер за наблюдателни дейности /Helicopter survey op
калибриране на средства за навигация /Calibration flightsВъздушни превози – полети със сп
предназначение /Air transport operations- flights with special
designation<https://www.caa.bg/sites/default/files/upload/documents/2021-06/spo.pdf>