



НАРОДНО СЪБРАНИЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Временна анкетна комисия за проверка на всички данни, факти и обстоятелства при ползването на правителствения "Авиоотряд 28" и въздухоплавателни средства на Министерството на отбраната в случаите на ползване не за цели на въоръжените сили за периода август 2009 - март 2013 г. включително да провери кога, по какви дестинации (в страната и чужбина), с каква цел, в какъв състав, с какъв разход на финансови средства са били ползвани въздухоплавателните средства на авиоотряда и Министерството на отбраната

ДОКЛАД

за работата на Временната анкетна комисия за проверка на всички данни, факти и обстоятелства при ползването на правителствения "Авиоотряд 28" и въздухоплавателни средства на Министерството на отбраната в случаите на ползване не за цели на въоръжените сили за периода август 2009 - март 2013 г. включително да провери кога, по какви дестинации (в страната и чужбина), с каква цел, в какъв състав, с какъв разход на финансови средства са били ползвани въздухоплавателните средства на Авиоотряда и Министерството на отбраната

Временната анкетна комисия за проверка на всички данни, факти и обстоятелства при ползването на правителствения "Авиоотряд 28" и въздухоплавателни средства на Министерството на отбраната в случаите на ползване не за цели на въоръжените сили за периода август 2009 - март 2013 г. включително да провери кога, по какви дестинации (в страната и чужбина), с каква цел, в какъв състав, с какъв разход на финансови средства са били ползвани въздухоплавателните средства на Авиоотряда и Министерството на отбраната, (наричана по-долу Комисията), беше създадена с решение на Народното събрание, прието на 5 юни 2013 година и обнародвано в бр. 50 на Държавен вестник от същата година.

Комисията се състои от 8 народни представители, избрани на паритетен принцип – по двама от всяка парламентарна група.

Председател: Венцислав Лаков

Членове: Антон Кутев, Жельо Бойчев, Владислав Горанов, Ивайло Московски, Маргарита Николова, Йордан Цонев, Рамадан Аталай.

Временната анкетна комисия беше избрана за срок от един месец, а с решение, прието на 3 юли 2013 година, Народното събрание удължи срока ѝ на дейност

до 30 септември 2013 година, с прекъсване през август, заради парламентарната ваканция.

Проведени бяха 10 заседания:

На 12, 18 и 25 юни;

На 2, 9, 16 и 23 юли;

На 10 и 17 септември, както и заключителното заседание – на 27 септември.

Изслушани бяха настоящи и бивши ръководители и служители на „Авиоотряд 28“, на Летище „София“ ЕАД и на ДП РВД, ВВС, НСО, екипажи на летателни средства, бивши министри и депутати. На две от заседанията надлежно за изслушване беше поканен бившият премиер Бойко Борисов, който обаче не пожела да се яви пред комисията.

Изпратени бяха повече от 60 писма до различни институции, имащи отношение към работата на Комисията.

В процеса на проверка от Временната анкетна комисия /Комисията/ са осъществени следните дейности:

1. Анализирана и оценена е нормативната осигуреност на законово и подзаконово ниво. Посочени са пропуските и необходимостта от актуализиране на нормативната база, касаеща регламентирането на дейностите при ползването на правителствения "Авиоотряд 28" и въздухоплавателни средства на Министерството на отбраната в случаите на ползване не за цели на въоръжените сили.
2. Проверка на всички данни, факти и обстоятелства при ползването на правителствения "Авиоотряд 28" и въздухоплавателни средства на Министерството на отбраната в случаите на ползване не за цели на въоръжените сили за периода август 2009 - март 2013 г., включително кога, по какви дестинации (в страната и чужбина), с каква цел, в какъв състав, с какъв разход на финансови средства са били ползвани въздухоплавателните средства на „Авиоотряд 28“ и Министерството на отбраната;
3. Изследвани са функциите на институциите и ведомствата, имащи отношение към осъществяване на дейностите на „Авиоотряд 28“.
4. Проучени са действащите механизми за контрол върху прилагането на утвърдените с действащата нормативна база правила и норми, както издадените разпоредби на тяхно основание.
5. Проучени са законосъобразността на заповедите и решенията на "Авиоотряд 28" и Министерството на отбраната и тяхната ефективност.

6. През проверявания период са налице промени в статута на "Авиоотряд 28", а именно: за периода август 2009 до октомври 2010 г. "Авиоотряд 28" е второстепенен разпоредител с бюджетни кредити към министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а след приемане на устройствения правилник на „Авиоотряд 28”, в сила от 12.11.2010 г. /приет с ПМС № 261 от 04.11.2010 г. Обн. ДВ. бр.89 от 12 Ноември 2010г., изм. ДВ. бр.39 от 20 Май 2011г./, „Авиоотряд 28” е първостепенен разпоредител с бюджетни кредити. Като авиационен оператор същият е юридическо лице към Министерски съвет.

7. Изготвени са писма до институциите за получаване на необходима информация за работата на Комисията;

8. Извършен е анализ и оценка на постъпилата в Комисията информация от всички ведомства и организации, в т.ч. от Народно събрание, Министерство на финансите, Министерски съвет, Администрацията на президента, АДФИ, Сметна палата, Министерство на външните работи, Министерство на отбраната, Министерство на транспорта информационните технологии и съобщенията, Министерство на вътрешните работи, ГД „Гранична полиция”, ДП „Ръководство на въздушното движение”, Агенция „Митници”, Национална служба за охрана, „Авиоотряд 28”, Български футболен съюз.

Целта на Комисията бе да се даде обективна оценка за:

- правилно/законосъобразно изпълнение на дейностите при ползването на правителствения "Авиоотряд 28" и въздухоплавателните средства на Министерството на отбраната в случаите на ползване не за цели на въоръжените сили за периода август 2009 - март 2013 г.;
- законосъобразното управление на финансовите средства и дейности, в т.ч. публичните средства и дейности; спазва ли се регламентираният от законодателството и вътрешните документи ред за регулирането им;
- контролът по прилагането на нормативните актове;
- приетите нормативни документи осигуряват ли изпълнението на дейността при ползването на правителствения "Авиоотряд 28" и въздухоплавателни средства на Министерството на отбраната в случаите на ползване не за цели на въоръжените сили.

Критерии за оценка бяха степента на съответствие между изискванията на действащите нормативни актове в съответната област от дефинирания обхват на проверката и установените факти в процеса на извършване на проверка. Достатъчност и пълнота на вътрешните актове, регламентиращи проверяваните процеси.

Основните приложими актове, които Комисията взе под внимание при работата си са:

- Закон за отбраната и въоръжените сили на Република България
- Закон за гражданското въздухоплаване
- Устройствен правилник на „Авиоотряд 28”
- Решение № 686 на МС от 21.12.1998г, изм.и доп.с Решение на МС № 979/23.12.2009г
- Решение № 12 на МС от 1991 за организация на службите „ВИП“- София
- Наредба № 24 от 2000г за издаване свидетелства на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи
- Наредба № 37 от 2007г. за условията и реда за издаване на свидетелства на авиационните оператори за търговски въздушен транспорт
- Правилник за устройството и дейността на Националната служба за охрана при Президента на Република България

„АВИООТРЯД 28“

Засиленият медиен и обществен интерес към целесъобразността при ползването на летателните средства на „Авиоотряд 28” беше предизвикан от прословутия полет на футболните отбори „Витоша“ - Бистрица и „Чавдар“ - Етрополе от София до Варна и обратно, осъществен на 28 и 29 юли 2012 година с правителствения самолет AIRBUS 319 LZ-АОВ и обслужен от правителствения ВИП-А.

Полетът е разпореден по телефона от тогавашния премиер Бойко Борисов, който освен, че е картотекиран като играч в отбора на ФК „Витоша“ - Бистрица, по това време се намира във Варна, където според изисканата от Комисията справка на полетите е отишъл с правителствения Falcon 2000 на 25 юли 2012 година в 16:00 часа и се е върнал в София на 29 юли 2012 година в 22:45 часа. По същото време във Варна е и Емил Димитров, депутат от ГЕРБ и съсобственик на другия футболен клуб.

Полетът е заявен три дни по-късно - на 1 август 2013 година. От тази дата са искането на БФС до бившия премиер Бойко Борисов, неговата резолюция „Да! Със заплащане!“, заповедта на бившия генерален директор на Авиоотряда Пенчо Пенчев, с която той нарежда: „**Обявявам за изпълнени полети BGF-204 със самолет A319 LZ-АОВ на 28 и 29.07 2013 г. по маршрут София-Варна-София**“ и командирова 6-членен екипаж. Посочените разходи за полета са 19 302,73 лева, а на 16 август 2013 г. е издадена фактура от „Авиоотряд 28“ на получател БФС - на стойност 23 163,28 лева (с включено ДДС).

Въпреки специалното запитване на Комисията до ръководството на „Авиоотряд 28”, Летище „София“, правителствения ВИП-А и НСО, списък с имената на превозваните футболисти не беше предоставен. Обяснението за тази липса е, че няма практика списъците да се пазят.

Освен с липсата на списъци, което е по-скоро практика, отколкото изключение – както установи Комисията, полетът е пример и за заявяването и отчитането на полетите, в нарушение със съществущата нормативна уредба

При така наречените „търговски полети“ този, който получава разрешение да използва летателните средства на Авиоотряда, заплаща горивото и минимален процент амортизация.

Както се разбра и след изслушването на вече бившия генерален директор на Авиоотряда Пенчо Пенчев, полети като посочения по-горе: без предварителна заявка, са осъществявани многократно – обажда се министър-председателят, осигурява се самолет или хеликоптер по посочена дестинация и чак след това се оформят документите.

Пред Комисията Пенчев заяви, че „всички тези полети са ставали със съответното разрешение или нареждане – писмено или устно, от министър-председателя”.

Според него тези полети са полезни за екипажите на Авиоотряда, защото им „осигуряват допълнителен нальот”: **Пилотите, за да си поддържат тренировката, сме им осигурили чрез договори с Авиокомпания „България Ер“ и „Еър Виа“ да летят допълнително там, тъй като сами се досещате, че три екипажа на 170 часа са абсолютно недостатъчни, за да могат да изпълняват полетите така, че да гарантират здравето и живота на пътниците, които са на борда. Същото се касае и за вертолети Ми-8. Те не са с нальот повече от 200-250 часа годишно”.**

Пенчо Пенчев обясни и на какво нормативно основание са извършвани такива полети: **„Нямаме право на търговски полети, но сме изпълнявали такива, които твърдим, че не са търговски, тъй като не продаваме билети, не взимаме печалба и плащането е ставало по т.нар. министерско постановление № 134 от май 2011 г. Това е направено с резолюция на министър-председателя, само той може да разрешава такива полети”.**

От предоставената от Министерския съвет информация се вижда, че над 80% от заявките от правителствения Протокол към Авиоотряда – предимно за полетите в страната, са подавани именно така: посочена е дестинацията, ще лети министър-председателят, списъците с придружаващите лица ще се уточнят допълнително. Няма документи, които да показват, че това „допълнително уточняване” се е случвало. Няма дори точен брой на лицата, които ще придружават премиера – обикновено са отбелязани като „около”, независимо дали са „около 5 души или около 50”. Има редица случаи в които на Авиоотряда се препоръча да си вземе списъците от НСО.

СПИСЪЦИТЕ

В опит да бъдат издирени списъци на пътниците Комисията изпрати десетки допълнителни писма с уточняващи въпроси до министър-председателя, до бившия и настоящия директор на „Авиоотряд 28”, до министъра на транспорта, до ГД ГВА, до ДП РВД, до бившия и настоящия директор на Летище „София“, до главния секретар на МС, до правния отдел на Министерството на транспорта,

до главния прокурор, след като прокуратурата проведе акция, по време на която беше иззета документацията за полетите от Авиоотряда и НСО.

От анализа на получените отговори и от изслушването на ръководствата на Авиоотряда, летището, ДП РВД и ВИП-А стават видни сериозни разминавания и противоречия в информацията, предоставена на Комисията.

Единственото съвпадение беше в твърденията, че никой няма задължение да изисква и съхранява списъци с лицата, които са били на борда на правителствените летателни средства. И поради тази причина списъците липсват. Интересен е фактът, че след като прокуратурата образува две досъдебни производства за полетите с Авиоотряда и ВВС, всички започнаха да твърдят, че издирваните от Комисията списъци са в иззетата документация.

Противоречиви и взаимно отричащи бяха обясненията, дадени по време на изслушванията, и за това в чии задължения е осигуряването и съхраняването на списъците с лицата, превозвани от летателните средства на „Авиоотряд 28”.

Ген. Тодор Коджейков, началник на НСО: „Ние не сме длъжни, нямаме по наредбите задължение да съхраняваме списъците, но по стечение на обстоятелствата ние сме направили списъци и имаме част от списъците при нас.“

Пенчо Пенчев, бивш директор на „Авиоотряд 28”: „Прилагали сме списъци, когато са ни давали. Чекингът е задължение на Летище „София” и по тази причина списъците са при тях. Прави се един пътнически манифест - той остава на земята, копие от който трябва да се даде на командира на самолета. Той стои в кабината и чака да се качат пътниците”. Обикновено ако се правят вътрешни полети, в някои случаи, примерно, от Варна, – знаем бройката на пътниците, но не сме приложили имената, защото никой не ни ги е дал. Ние нямаме права за наземен оператор. „Летище София“ е наземен оператор. Ние сме лицензиран авиационен превозвач, но по Наредба 24, а не по 37”.

„Що се отнася до пропускателния режим, той се осигурява от Националната служба за охрана. За нашата сграда - да, но на района се осигурява от Национална служба за охрана“.

Това твърдение на Пенчев обаче противоречи на Устройствения правилник, в който пише, че Авиоотрядът осигурява пропускателния режим („Осигурява сигурността и пропускателния режим“ - чл. 5, т. 9) – факт, потвърден при изслушването и от началника на НСО генерал Тодор Коджейков.

Христо Щерионов, новият директор на Летище „София“: Трябва да се прави разлика между заявките за пътниците, които минават през ВИП „А“ и ВИП „Б“ – те са отговорност на „Летище София“ като оператор, а списъците на пътниците, които се качват на борда са отговорност на превозвача, тоест авиокомпанията или в случая „Авиоотряд 28“.

„Имаме си ред за преминаване през ВИП „А“ и „Б“, който сме го предали на следствието и съответно можем да носим отговорност само на лицата, които

минават през ВИП „А“ и ВИП „Б“. Ние не носим отговорност за лицата, които се качват на самия самолет”.

Щерионов каза още, че ръководството на летището няма отговорности и за това кои пътници и как стигат до самолета, защото това, според него, е задължение на превозвача – тоест на „Авиоотряд 28“, в чиито задължения е да разполага със списъците, защото „ако стане авиационно произшествие, тогава в началото и края на авиационното произшествие се съдържа издирването на всичките лица“. Тази отговорност обаче не е на летището, по думите на Щерионов.

От неговите обяснения се разбра още следното: „Това, че едни лица са минали през ВИП-А, не значи, че са летели със самолет на „Авиоотряд 28“. Може да са пътували с вертолета, примерно, може да са минали през ВИП „А“, да са се качили на редовен полет на Терминал 2 с „Луфтханза“ и т.н. **Ние – Летище „София“, носим отговорност за длъжностните лица и лицата по заявка, които минават през ВИП-А.**

Кое по същество означава, че летищните власти би трябвало да могат да предоставят на Комисията списък с преминалите през ВИП-А на определена дата.

Този извод обаче беше опроверган от директора на „Авиоотряд 28“ Атанас Балджиев: **„Не може да стане това, защото тези хора не могат и нямат право да летят, съгласно постановлението на Министерски съвет“.** И тъй като те нямат право да летят, макар да го правят, за тях не идва списък, защото не попадат в изричното указание на постановлението кой може да лети с Авиоотряда.

На твърдението на Щерионов, че списъците са задължителни и са отговорност на Авиоотряда, като авиационен оператор, Балджиев отговори, че списъците липсват, защото според него „На Летище „София“ оперират около 40 авиокомпаниии. Всяка авиокомпания си пази листа с пътниците определен период и го съхранява. Ние такъв списък нямаме. Затова въпросите за списъците ги насочваме към авиокомпаниите. Не може да пазим имената на всички пътници, които минават, тъй като те не минават през нашата система, те минават през системите на авиокомпаниите“.

По думите на бившия директор на Летище „София“ Веселин Пейков „за нас „самите заявки са списъци“, макар че – както се изясни в процеса на дейност на Комисията, към повечето от тези заявки списъци няма. Пейков каза още, че **„Всички тези надлежни заявки са иззети от следствието“.**

Атанас Балджиев, бивш зам.-директор и настоящ генерален директор на „Авиоотряд 28“: Възможно е да не се знае кой лети на борда, защото в Авиоотряда се получава заявката за полета, дестинацията и това, което ни интересува, е единствено броят на пътниците и товарите, багажа, с които да направим съответно изчисление за баланса и масата на въздухоплавателното средство”. По думите му, дори ако се случи инцидент със самолета, те няма как

да знаят кого да уведомят, защото „Ако в заявката не е написано кой ще пътува, действително няма откъде да знаем”.

На директен въпрос кой трябва да има списъци с пътниците на борда на държавните самолети и хеликоптери, Атанас Балджиов отговаря: „Авиоотрядът.“ и добавя „Ние не носим отговорност за пътниците на борда“.

Пред Комисията Борис Попов, ръководител на ВИП-А и ВИП-Б, заяви че е имало случай стюардеса да бъде сваляна от борда на фалкона, за да се осигури място за пристигнали в последния момент девет пътници. Според него Авиоотрядът е получавал писма със списъци на пътниците, най-малкото заради застраховките на лицата по време на самия полет.

Бойко Содев, бивш ръководител на ВИП-залата до 2010 г., каза пред Комисията, че според него списъци трябва да има, имало е по негово време и те са били съхранявани в помещение на правителствения ВИП.

Диян Динев, генерален директор на ДП Ръководство Въздушно движение, също твърди, че при тях списъци няма, макар че „тази информация при нас всъщност пристига подадена от „Авиоотряд 28”. Ние нямаме задължение да взимаме първична информация от другаде, то и няма как. Но за особено важните персони на борда задължително информацията се подава към нас и ние сме се помъчили да я предоставим за всеки един полет, който е със статут на ВИП, съответно персоната, която е била на борда.

Според Динев „на РВД би трябвало да се зададе колко пътници ще има на борда и това е свързано с безопасността, при евентуална авария или нещо, да се има предвид броя на пътниците“. Такава информация в обемистите справки, изискани на няколко пъти от Комисията, от РВД не предоставиха, с едно изключение – отбелязани са само полетите, при които на борда на самолета се намира министър-председателят.

Ако е подадена информация, щеше да присъства – твърди Динев. Той обясни и процедурата, по която минават ВИП-полетите в РВД: „Отрядът пуска към нас една заявка, която заявка минава през ГД ГВА, после влиза при нас – в която се посочва главната персона, която ще бъде на борда, ако е премиер, ресорен министър, президент – който е ползвателят и откъде за къде е полетът, в полетния план, който е стандартен като на един граждански полет, също има възможност като ремарка в поле 18 да бъде записана информация, касаеща хората, които са на борда и въобще всяка друга информация. Записването на придружаващите лица е опционално. Ако командирът иска да го заяви може да го направи, има си графа за това. Но не е задължителна.

ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕТО

Подобна на темата със списъците е и ситуацията с видеонаблюдението на ВИП-А и ВИП-Б.

Както обясни бившият директор на Летище „София“ Веселин Пейков „В района на летището има разположени стотици камери, които следят движението на хората, на превозните средства, на багажи, на служители. Такива камери има разположени и на правителствения ВИП, но те са само отвън, вътре в самия ВИП-А няма камери. Там минават такива лица, които не биха искали да бъдат снимани. На ВИП „Б“ също има разположени камери”.

Веселин Пейков обаче заяви, че няма как да каже дали от записите на камерите може да се установи кой е преминавал през правителствения ВИП и кой се е качвал на самолетите, защото не знае какъв е периметърът на камерите и дали снимат подхода към самолета, стоянката и качването на пътници в него от ВИП-А. Не знае, „защото не е разглеждал камерите“, а съдържанието им е унищожено, „защото няма как да бъде съхранено“, понеже разполагат с възможности да съхраняват записите само един месец. Освен това Пейков също се оправда с факта, че „цялата записваща апаратура е иззета от следствието”.

Според Веселин Пейков, независимо, че никой не знае кой се качва заедно с премиера на борда на правителствените самолети, **„няма как сред придружаващите да се промъкне криминално проявено лице, например, и така да се застраши сигурността на министър-председателя”.**

По темата за видеонаблюдението на правителственото летище Пенчо Пенчев също изказа собствено мнение, оборващо твърденията на изслушаните преди него бивши и настоящи директори на Летище София и на Авиоотряда: **На нашата сграда имаме дежурен, който стои там, но целият район се осигурява от Национална служба за охрана. На летателно средство – също от Национална служба за охрана. Ние отговаряме за летателната експлоатация.**

ГЛАВНИЯТ ИНСПЕКТОРАТ на МС

„Авиоотряд 28“ не е лицензиран да извършва търговска дейност, което означава, че всички превози, извършвани „извън чл. 3“ са незаконни.

Това е констатирано и от Главния инспекторат към МС, в доклада за резултатите от извършената извънпланова административна проверка в „Авиоотряд 28“ по заповед на министър-председателя. Докладът е с дата 1 юли 2013 година, предоставен е на Комисията и е представен на заседанието ѝ на 2 юли 2013 г. от госпожа Лиляна Драгиева, директор на Дирекция Главен инспекторат към Министерския съвет.

Част от констатациите на Главния инспекторат на МС:

„Заявките, които се дават за полетите на министър-председателя, се съхраняват в Министерски съвет, но не са заведени в деловодството. Видяхме пропуски. Някои имат дати, другите са без дати. Подписвани са от служителите от дирекцията. Няма разписан ред и определени правила, направени за това, как да се подават. Освен това в някои от проверените от инспектората досиета за

извършени полети няма положителна резолюция на министър-председателя, но полетите са извършени.

В Авиоотряда няма вътрешноведомствен нормативен акт, с който да се определи какви документи се съхраняват в досието на полета. Достатъчно на брой документи и информация има само за това да се докажат разходите по определения полет.

В полетите, които са със специално предназначение, това е съгласно Устройствения правилник и полети за министерства и ведомства, Авиоотрядът е нарушил приложното поле на Устройствения правилник и така са извършени някои полети за нуждите на физически и юридически лица.

Задгранични полети са извършвани със заповеди, така че в тях могат да се видят командированите лица. Заповеди обаче не са налични в досиетата за полетите на територията на страната ни. Не във всички досиета има списък на пътниците, които са пътували.

Ние сме описали случая със заявките, които са давани от Адвокатско дружество „Батков и сие“. Интересното в случая е, че давайки заявката за този полет, е описано, че трябва да пътуват за организиран лов група от седем видни бизнесмени до Кормисош. Впоследствие проверката установи, че представителите, които са готвили докладната от Авиоотряда към министър-председателя за резолюцията, са сменили темата, която е заявило Адвокатско дружество „Батков и сие“ и са представили на министър-председателя докладна, в която се казва, че ще бъде извършен полет за подобряване летателната подготовка на пресечен терен в непозната местност и с кацане в района на Родопите и той е подписал такава докладна с разрешение с друг текст, който се разминава от искането за организирания лов.

Още една сериозна констатация на инспектората на МС: Плащанията по така наречените „търговски“ полети са окомплектовани като документи, но не може да се каже дали съответното съдържание и суми отговорят на реално направените разходи.

Има също така извършени полети без резолюцията на министър-председателя. Има полети, които са посочени само като дестинация.

РАЗХОДИ ПО ГОДИНИ И ИНСТИТУЦИИ

**Обобщена информация за извършените полети от „Авиоотряд 28“
и размера на средствата за тях за периода 01 август 2009 г. – 31 март 2013 г.**

№ по ред	ПОЛЗВАТЕЛ	Брой полети за периода	Разход на средства за тях в лв.	Забележка
1	2	3	4	

1	ОБЩО за извършени полети по т.1:	443	3 141 980	
1.1	Изпълнените полети от Авиоотряд 28 за нуждите на Президента на Република България	75	667 158	В посочената сума в кол.3 не е включена сума за полети през 2009 г. и 2010 г. поради липса на информация
1.2				
1.3	Изпълнените полети от Авиоотряд 28 за нуждите на Вицепрезидента на Република България	6	88 867	В посочената сума в кол.3 не е включена сума за полети през 2009 г. и 2010 г. поради липса на информация
1.4	Изпълнените полети от Авиоотряд 28 за нуждите на Председателя на Народното събрание	24	178 133	В посочената сума в кол.3 не е включена сума за полети през 2009 г. и 2010 г. поради липса на информация
1.5	Изпълнените полети от Авиоотряд 28 за нуждите на Председателя на Министерски съвет	267	1 663 587	В посочената сума в кол.3 не е включена сума за полети през 2009 г. и 2010 г. поради липса на информация
1.6	Изпълнените полети от Авиоотряд 28 за нуждите на министерства и ведомства на бюджетна издръжка	71	444 593	В посочената сума в кол.3 не е включена сума за полети през 2009 г. и 2010 г. поради липса на информация
	Изпълнени целеви полети от Авиоотряд 28 през 2011 г.	4	99 642	За посочената сума в кол. 3 е предоставена допълнителна субсидия през 2011 г. за евакуация от Арабска Република Египет и Великата социалистическа народна Либийска Арабска Джамахирия.
2	ИЗПЪЛНЕНИТЕ ПОЛЕТИ ИЗВЪН ОБХВАТА НА ЧЛ. 3 ОТ УСТРОЙСТВЕНИЯ ПРАВИЛНИК на Авиоотряд	69	876 578	Информацията в кол. 3 се разминава с посочената в ГФО на Авиоотряд 28

	28 по информация предоставена от Министерски съвет и Авиоотряд 28			
3	ИЗВЪРШЕНИТЕ ПОЛЕТИ ИЗВЪН ОБХВАТА НА ЧЛ. 3 ОТ УСТРОЙСТВЕНИЯТ ПРАВИЛНИК на Авиоотряд 28 по информация предоставена от ДП "Ръководства на въздушното движение" за облитане на аеронавигационни съоръжения	124	1 747 808	Информацията в кол.3 е подадена от ДП "РВД", същата се разминава с данните, подадени от Авиоотряд 28
	ВСИЧКО по т. 1 + т. 2 + т. 3	636	5 766 366	

Забележка:

По т. 1 от таблицата за 2009 и 2010 г. липсва информация за размера на средствата по полети.

I. Съгласно предоставената информация за периода **01 август 2009 г. – 31 март 2013 г.**, за нуждите на **Администрацията на президента** са извършени полети и разходи за тях, както следва:

ОБЩ брой полети по години, в т. ч.	75	ОБЩ РАЗХОД ЗА ПЕРИОДА В ЛВ., В Т.Ч.	667 158
за 2009 г.	19	за 2009 г.	0
за 2010 г.	17	за 2010 г.	0
за 2011 г.	11	за 2011 г.	179 177
за 2012 г.	22	за 2012 г.	487 981
за 2013 г.	6	за 2013 г.	0

Забележка:

1. За 2009 и 2010 г. липсва информация за размера на средствата по полети. Подробна информация се съдържа в **Приложение № 1.**

II. Съгласно предоставената информация за периода **01 август 2009 г. – 31 март 2013 г.**, за нуждите на **Вицепрезидента** са извършени полети и разходи за тях, както следва:

ОБЩ брой полети по години, в т. ч	6	ОБЩ РАЗХОД ЗА ПЕРИОДА В ЛВ., В Т.Ч.	88 867
за 2009 г.	1	за 2009 г.	9 725
за 2010 г.	2	за 2010 г.	0
за 2011 г.	2	за 2011 г.	27 203
за 2012 г.	1	за 2012 г.	51 939
за 2013 г.	0	за 2013 г.	0

Забележка:

1. За 2009 и 2010 г. липсва информация за размера на средствата по полети. Подробна информация се съдържа в **Приложение № 2.**

III. Съгласно предоставената информация за периода **01 август 2009 г. – 31 март 2013 г.**, за нуждите на **Председателя на Народното събрание** са извършени полети и разходи за тях, както следва:

ОБЩ брой полети по години, в т. ч	24	ОБЩ РАЗХОД ЗА ПЕРИОДА В ЛВ., В Т.Ч.	178 133
за 2009 г.	3	за 2009 г.	0
за 2010 г.	11	за 2010 г.	0
за 2011 г.	4	за 2011 г.	74 638
за 2012 г.	4	за 2012 г.	68 800
за 2013 г.	2	за 2013 г.	34 695

Забележка:

1. За 2009 и 2010 г. липсва информация за размера на средствата по полети. Подробна информация се съдържа в **Приложение № 3**

IV. Съгласно предоставената информация за периода **01 август 2009 г. – 31 март 2013 г.**, за нуждите на **Министерски съвет и Министър-председателя** са извършени полети и разходи за тях, както следва:

ОБЩ брой полети по години, в т. ч	267	ОБЩ РАЗХОД ЗА ПЕРИОДА В ЛВ., В Т.Ч.	1 663 587
за 2009 г.	16	за 2009 г.	0
за 2010 г.	69	за 2010 г.	0
за 2011 г.	80	за 2011 г.	677 990
за 2012 г.	88	за 2012 г.	863 606
за 2013 г.	14	за 2013 г.	121 991

Забележка:

1. За 2009 и 2010 г. липсва информация за размера на средствата по полети. Подробна информация се съдържа в **Приложение № 4**.

КОНСТАТАЦИИ:

1. За полети с полетни индекси за нуждите на Министър-председател и Министерски съвет с поредни номера 1, 2, 3, 7, 8 (за 2009 г.), 23, 25, 26, 27, 52, 56, 58, 60, 64, 65, 66, 68, 70, , 75, 79, 80, 85, 86 (за 2010 г.), 186 (за 2011 г.), 234(за 2012 г.) или **общо 25 броя полети НЯМА НИКАКВА ИНФОРМАЦИЯ**, освен писмо до Летище „София“ по РМС 979/23.12.2009 г. и по справка от Летище „София“ е посочен **Борисов и общ брой пътници;**

2. За полети с полетни индекси за нуждите на Министър-председател и Министерски съвет с поредни номера 2, 8 (за 2009 г.), 14, 28, 29, 32, 33, 36, 39, 40, 45, 47, 48, 49, 51, 53, 54, 55, 57, 59, 67, 69, 72, 74, 78, 81, 82(за 2010 г.), 88, 94, 97, 98, 101, 105, 109, 110, 113, 114, 115, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 140, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 153, 154, 155, 160, 161, 162, 163, 164 (за 2011 г.), 167, 168, 170, 171, 173, 175, 180, 183, 184, 185, 187, 188, 189, 190, 195, 199, 205, 206, 207(за посещение в ЛС Воден) , 209, 212, 213, 214, 215, 216, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 225, 226, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 240, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251(за 2012 г.), 259, 260, 261, 264 (за 2013 г.) или **общо 119 броя полети НЯМА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ЦЕЛ И/ИЛИ СЪСТАВ НА ПЪТУВАЩИТЕ. Има ЗАЯВКА по информация предоставена**

от МС и НСО и/или извършена корекция по бюджета на „Авиоотряд 28“ от Министерство на финансите.

3. От общо 267 броя полети за 144 броя или **54 на сто** информацията е непълна.

4. За периода **общия брой на полетите е 267 бр.**, като дните в които има полети са **366 дни** и времето във въздуха се равнява на **37 дни**.

V. Съгласно предоставената информация за периода **01 август 2009 г. – 31 март 2013 г.**, за нуждите на **министерства и ведомства на бюджетна издръжка** са извършени полети и разходи за тях както следва:

ОБЩ брой полети по години, в т. ч	71	ОБЩ РАЗХОД ЗА ПЕРИОДА В ЛВ., В Т.Ч.	444 593
за 2009 г.	7	за 2009 г.	0
за 2010 г.	25	за 2010 г.	0
за 2011 г.	23	за 2011 г.	272 477
за 2012 г.	14	за 2012 г.	172 116
за 2013 г.	2	за 2013 г.	0

Забележка: За 2009 и 2010 г. липсва информация за размера на средствата по полети. Подробна информация се съдържа в **Приложение № 5**

КОНСТАТАЦИИ:

1. За полети с полетни индекси за нуждите на следните министерства, **няма никаква информация, общо за 5 полета:**

- Министерство на финансите (BGF 15) с пореден номер 3;
- Министерство на външните работи (BGF 005) с поредни номера 15 и 16;
- Министерство на вътрешните работи (BGF 006) с пореден номер 30;
- Министерство на икономиката, енергетиката и туризма (BGF 007) с пореден номер 28.

2. За полети с полетни индекси за нуждите на следните министерства, **няма информация за цел и състав на пътуващите, общо за 9 полета. За изброените полети има извършени корекции по бюджета на Авиоотряд 28 от Министерство на финансите:**

- Национална агенция за приходите (BGF 200) с поредни номера 17 и 18;
- Медицински полети (BGF 108) с пореден номер 24;
- Министерство на вътрешните работи (BGF 006) с пореден № 32, 37, 38;
- Министерство на външните работи (BGF 005, 205) с пореден № 47, 63;
- Полетен индекс (BGF 042) с пореден номер 35;

3. За полети с полетен индекс (BGF 005, BGF 205) на Министерство на външните работи, с поредни номера 52, 53, 70 и 71 няма подадена информация за размера на средствата по полети и извършени корекции на бюджета на Авиоотряда от Министерство на финансите.

VI. Съгласно предоставената информация за периода **01 август 2009 г. – 31 март 2013 г.** изпълнените целеви полети от „Авиоотряд 28“ и предоставената за тях допълнителна субсидия през 2011 г. са представени в **Приложение № 6.**

VII. Съгласно предоставената информация от Министерски съвет и „Авиоотряд 28“ за периода **01 август 2009 г. – 31 март 2013 г.** извършените полети извън обхвата на чл. 3 от Устройствения правилник на „Авиоотряд 28“ са както следва:

ОБЩО: 70 броя полета	Обща стойност в лева, в т. ч. по години:	876 577,87
6 бр. полети	за 2009 г.	103 968,32
19 бр. полети	за 2010 г.	137 174,41
30 бр. полети	за 2011 г.	438 780,74
14 бр. полети	за 2012 г.	179 780,77
1 бр. полети	за 2013 г.	16 873,63

Забележка: В посочените полети не са включени полетите извършени за нуждите на ДП „РВД”, Гранична полиция, Тренировъчните полети.

Подробна информация се съдържа в **Приложение № 7**

КОНСТАТАЦИИ:

1. Посочените суми в кол. 10 са по допълнително предоставена информация от „Авиоотряд 28“ с писмо изх. № 01-123/01.07.2013 г., писмо изх. № 01-135/15.07.2013 г. и с писмо № 01-141/29.07.2013 г. В допълнителната информация **няма предоставени списъци на пътуващите за 65 бр. полети от общо 70 бр. полети;** Посоченият в кол. 13 номер е вх. номер на заявката в Министерски съвет със съответната резолюция. В кол. 8 информацията е обобщена от съдържанието на заявките;

2. За полети с поредни номера 2, 3, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 14, 22, 23, 24, 25, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 51, 52, 53, 54, 55, 61, 62, 63, 66, 67, 68, 69 и

70 - общо за 39 полета няма заявки съгласно изискванията или за 55 на сто от общия брой полети;

3. За полети с поредни номера 1, 7, 8, 18, 21, 26, 27, 28, 29 - общо 9 полета, има заявки с резолюция, но няма информация дали са осъществени, защото липсват в справката на „Авиоотряд 28“ с извършените полети и суми по тях;

4. За полети с поредни номера 56, 57, 58 - общо 3 полета има заявка в Министерски съвет, но липсва сума в справката от „Авиоотряд 28“;

VIII. Съгласно предоставената информация от ДП „РВД“ и „Авиоотряд 28“, за периода **01 август 2009 г. – 31 март 2013 г.** извършените полети извън обхвата на чл. 3 от Устройствения правилник на „Авиоотряд 28“ за нуждите на ДП „РВД“ за облитане на аеронавигационни съоръжения и възстановените от ДП „РВД“ разходи за извършването им са както следва:

ОБЩ брой полети /бр. полети по дестинац ии/ за периода, в т. ч. по години	124/2 50	Обща стойно ст в лева, в т. ч. по години	по информация на ДП РВД		по информация на „Авиоотряд 28“	
			възстанове на сума за пролетени часове	възстанове на сума за допълнител ни разходи	възстановен а сума за допълнител ни разходи	възстанов ена сума за пролетени часове
			1 192 538	555 270	567 098	0
за 2009 г.	5	за 2009	0	0	9 769	0
за 2010 г.	55	за 2010	316 001	121 201	121 291	0
за 2011 г.	48	за 2011	290 668	140 010	139 900	0
за 2012 г.	106	за 2012	450 535	214 077	215 276	0
за 2013 г.	36	за 2013	135 334	79 982	80 861	0

Забележка: Сумите са в лева.

Подробна информация се съдържа в **Приложение № 8**

КОНСТАТАЦИИ:

1. Видно е разминаването в предоставената информация от ДП „РВД“ и „Авиоотряд 28“ по отношение на средствата постъпили в „Авиоотряд 28“ от извършени полети за нуждите на ДП „РВД“, като **разминаването в размер на 1 190 хил. лв.**, което не е отразено в предоставените данни от „Авиоотряд 28“ е съществено.

Х. Комисията с писма изх. № ВКА-303-09-2/2013 г. и изх. № ВКА-339-00-12/2013 г. е поискала информация за всички извършени полети извън обхвата на чл.3 от УП на „Авиоотряд 28“ за периода 01 август 2009 г. – 31 март 2013 г., в т. ч. и размера на средствата за тях. Предоставената информация от „Авиоотряд 28“ с писма изх. № 01-123/01.07.2013 г., изх. № 01-135/15.07.2013 г. и с изх. № 01-141/29.07.2013 г. е анализирана и съпоставена с данните от Годишните финансови отчети /ГФО/ на „Авиоотряд 28“ по години и обяснителните записки към тях и се установи следното несъответствие на разходите за извършените полети извън обхвата на чл.3 от УП на „Авиоотряд 28“:

Стойност в лева, в т.ч. по години	По информация на Авиоотряд 28 разходи за полети извън чл. 3, без тези за нуждите на ДП „РВД“	По информация на Авиоотряд 28 възстановен и суми от ДП "РВД" за допълнителни разходи	По информация на ДП "РВД" възстановени суми на Авиоотряд 28 за пролетени часове	Обща сума на полети извън чл.3 от УП на Авиоотряд 28	Информация по обяснителна записка към ГФО	Липсваща информация за полети извън чл.3 от УП на Авиоотряд 28	забележка
	1	2	3	4=1+2+3	5	6=5-4	
ОБЩО за период:	876 578	567 098	1 192 538	2 636 213	2 835 206	887 197	
за 2009 г.	103 968	9 769	0	113 737	0	-103 968	липсва информация
за 2010 г.	137 174	121 291	316 001	574 467	0	-574 377	липсва информация
за 2011 г.	438 781	139 900	290 668	869 349	1 396 271	526 922	
за 2012 г.	179 781	215 276	450 535	845 592	1 403 061	557 469	
за 2013 г.	16 874	80 861	135 334	233 068	35 875	-197 194	

Забележка: В общата стойност на колона 6 са изключени данните за 2009 г. и 2010 г. за които липсва информация в ГФО

ХІ. Общия размер на разходите за издръжка на „Авиоотряд 28“, в т. ч. и за извършване на полети по чл. 3 от Устройствения правилник на „Авиоотряд 28“ и

за полети извън чл. 3 на същия, за периода от 01 септември 2009 г. до 31 март 2013 г., са в размер на **32 917 237 лева**, разпределени по години и показатели, както следва:

№	ПОКАЗАТЕЛИ	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Общ разход за периода
		отчет за период 01.09. 2009 до 31.12.20 09	отчет към 31.12. 2010	отчет към 31.12. 2011	отчет към 31.12. 2012	отчет към 31.03. 2013	01.09. 2009- 31.03. 2013
I	РАЗХОДИ	2 862 183,0	8 520 945,0	8 408 235,0	8 546 807,0	1 743 861,0	30 082 031,0
1,1	Заплати и възнаграждения за персонала, нает по трудови и служебни правоотношения	743 344,0	1 959 805,0	1 823 603,0	1 963 220,0	525 394,0	7 015 366,0
1,2	Други възнаграждения и плащания за персонала	66 719,0	169 400,0	138 489,0	148 433,0	17 674,0	540 715,0
1,3	Осигурителни вноски	133 826,0	333 690,0	339 688,0	334 127,0	90 482,0	1 231 813,0
1,4	Издръжка	1 918 294,0	6 058 050,0	6 106 455,0	5 998 509,0	1 110 311,0	21 191 619,0
	Капиталови разходи				102 518,0		102 518,0
II	Разходи за полети извън чл. 3 от УП			1 396 271,0	1 403 060,5	35 874,7	2 835 206,2
I+	ОБЩО	2 862	8 520	9 804	9 949	1 779	32 917
II	РАЗХОДИ	183,0	945,0	506,0	867,5	735,7	237,2

III	Брой дестинации на полетите	95	247	272	271	64	949
IV	Брой полети	171	501	517	512	109	1810
1	Самолет Фалкон 2000	85	237	205	235	65	827
2	Вертолет МИ 8	29	126	132	121	14	422
3	Самолет AIRBUS 319 А	2	70	72	76	6	226
4	Вертолет Агуста А109Е	0	54	104	78	24	260
5	наети самолети	11	9		2		22
6	ТУ 154	44	5				49
	не е посочен вида на летателното средство			4			4
V	бр. летателни часове		696,1	751,3	749,5	184	2380,9
VI	средна стойност на един полет	16 737,9	17 007,9	18 964,2	19 433,3	16 327,9	18 186,3
VI I	средна стойност на една дестинация	30 128,2	34 497,8	36 046,0	36 715,4	27 808,4	34 686,2

Забележка: Сумите са в лева

XII. Съгласно предоставената информация от ДП „РВД” и „Авиоотряд 28“, за периода **01 август 2009 г. – 31 март 2013 г.**, за броя на полетите, изпълнени от „Авиоотряд 28“, бе извършена съпоставка и се установиха следните разминавания:

1. Липсващи полети в информацията предоставена от ДП „РВД”, за изпълнените полети от „Авиоотряд 28“, - **21 броя**, подробно описани в **Приложение № 9**;
2. Липсващи полети в информацията предоставена от „Авиоотряд 28“, за изпълнените полети от „Авиоотряд 28“, - **42 броя**, подробно описани в **Приложение № 10**;
3. Разминаване в броя на полетите извършени от „Авиоотряд 28“ по определени дестинации, между данните предоставени от „Авиоотряд 28“ и ДП „РВД” - 9 дестинации, подробно описани в **Приложение № 11**.

Постъпилите обяснения по повод установените разминавания на брой полети и дестинации между двете структури ДП „РВД” и „Авиоотряд 28“, в качеството им на Ръководство на въздушното движение и авиопревозвач и засягащи въздушното пространство на Република България звучат несериозно, без всякаква логика и будят изключително притеснение относно сигурността въздушното пространство на страната и превоза на пътници и товари.

За целта представяме част от тях, а именно:

От „Авиоотряд 28“ – писмо изх. №01-141/29.07.2013 г. Приложение № 12

1. Съществува разлика във вида на системите за отчитане на полетите в двете институции.
2. Някои полети за облитане на радионавигационни средства за нуждите на ДП „РВД” със самолет Фалкон 2000, както и тези, с цел тренировка или технически облитания, са записани от системата на ДП РВД като един полет, а в задачите за полет на Авиоотряд 28 например като три полета, с цел отчитане на определен брой заходи и часове за тренировки или възстановяване правата на различни членове от екипажа. Общото време на цялата задача е еднакво, но се различават броя на полетите.
3. В справката на ДП „РВД” присъстват и полети, изпълнени с вертолети Кугар на МО с полетни номера еднакви с тези, използвани от „Авиотряд 28“. Тези полети не трябва да се свързват с „Авиотряд 28“. Недоразумението е вследствие на това, че системата на ДП РВД отчита полети започващи с код BGF/BULG, като такива изпълнени от „Авиотряд 28“, а реално с такива полетни номера са изпълнявани и задачи с вертолети Кугър на МО.
4. Полети с полетни номера FB471/472 (редовен полет София-Мадрид-София) са на полети на Авиокомпания България ЕР и са попаднали в системата за отчитане на полети в „Авиотряд 28“, поради техническа грешка при прехвърлянето на база данни.

От ДП „РВД” писмо изх. № 02-00-2/26.07.2013 г., Приложение № 13

1. Съгласно чл. 66, ал. 2, т. 1 от Инструкция № 4444 от 14.06.2007 г., издадена от министъра на транспорта, транспонирана в сборник AIP на Република България ENR 1.10-Планиране на полетите, т.4.6 „Операторът носи отговорност за верността и изчерпателността на данните”.
2. Съгласно чл.20, ал. 1 от Наредба № 22 от 07.10.1999 г., издадена от Министъра на транспорта, изпълнението на вътрешни полети по

правилата на визуални полети с въздухоплавателни средства /ВС/ с максимално тегло под 5,7 тона се извършват само с информация от командира на ВС до органа за полетно информационно обслужване. Информацията се подава не по-късно от тридесет минути преди началото на полета и не по –късно от тридесет минути след часа на кацане. Следователно регистрацията на този вид полети като изпълнени е на база доброволно постъпила информация от страна на оператора.

3. За част от полетите, които липсват в данните на ДП „РВД” за планирани и изпълнени полети, операторът – „Авиотряд 28“ не е представил полетна информация под формата на полетни планове и/или заявки за изпълнение, в т. ч. за изпълнените полети с хеликоптер Ми-8 и регистрацията LZCAT.
4. За част от полетите са постъпили полетни планове, след което е постъпила информация, че полетите са анулирани.
5. В полет с дестинация София-Рилски манастир- София, както е подаден в справката на ДП „РВД”, Дупница се съдържа само в маршрута на полетния план, без да е заявено кацане и излитане (за сравнение, в справката подадена от „Авиотряд 28“ същия полет има кацане и излитане в Дупница).
6. По обработени полетни планове за полети с полетен номер BGF006 и дестинация София-Любимец-Пловдив-София, в справката на „Авиотряд 28“ фигурира полет с излитане и кацане от/на летище София без междинно кацане на друго летище, т.е. полетен план София-София.

XIII. След анализ на предоставената информация за периода **01 август 2009 г. – 31 март 2013 г.**, за броя на полетите, изпълнени от „Авиотряд 28“ се установиха липсващи полети в списъците по ведомства и полетите извън чл. 3 от УП - общо **36 броя**, подробно описани в **Приложение № 14**. **За тези полети липсва информация за основание, цел състав, разходи за извършването им.**

XIV. От предоставената информация за периода **01 август 2009 г. – 31 март 2013 г.**, за броя на полетите, изпълнени от „Авиотряд 28“, няма информация за предназначението на полети с полетни номера BGF 030, BGF 031, BGF 041, BGF 042, BGF 101, BGF 102, BGF 103, BGF 105, BGF 106, BGF 109, BGF 110, BGF 130, BGF 131, BGF 170, BGF 260, BGF 281, FB 471, FB 472 използвани от „Авиотряд 28“. Същите не фигурират в Приложение № 1 от Инструкцията за функционалните задължения на длъжностните лица от ДП РВД и „Авиотряд 28“

при осигуряване полети със специално предназначение при съвместната им дейност. Според т.2.3 от Инструкцията „При изпълнение на международни и вътрешни полети от въздухоплавателни средства на „Авиотряд 28“, планирането да се извършват с полетните индекси от Приложение № 1 към инструкцията.

След поисканите обяснения за липсата на горесцитираните полети с полетни номера в полетните индекси от Приложение № 1 от „Авиотряд 28“ с писмо изх. №01-141/29.07.2013 г. /Приложение № 12/ постъпи отговор, че тези номера не са строго фиксирани за „Авиотряд 28“, могат и са били използвани при полети от различни заявители и с различно предназначение.

От предоставената информация е видно, че един и същ ползвател фигурира в няколко полетни номера, както е че няма критерии за систематизирането им по предназначение.

Български футболен съюз – BGF 031, BGF 109, BGF 110;

Тодор Костадинов Батков – BGF 110, BGF130/131;

ПФК ЦСКА , ПФК Литекс Ловеч – BGF 109, BGF 110 и др.

Горното е нелогично, липсват всякакви аргументи, в т.ч. и нормативни за даване на полетни номера и проследяване на целта и предназначението на полетите.

ЗАКЛЮЧЕНИЯ В РЕЗУЛТАТ НА ИЗВЪРШЕНАТА ПРОВЕРКА:

Извършваните полети при ползването на правителствения "Авиоотряд 28", извън чл. 3 от Устройствения правилник на „Авиоотряд 28“ са незаконосъобразни, тъй като издаденото от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, на основание чл. 46б от Закона за гражданското въздухоплаване на Република България и Наредба №24/15.02.2000 г. на Министерството на транспорта свидетелство на авиационен оператор на „Авиоотряд 28“ № BG A234/23.02.2011г., според което, от общо четири летателни средства на „Авиоотряд 28“, имащи разрешение за опериране: Airbus A319 има разрешение за въздушни превози - полети със специално предназначение, Falcon 2000 - разрешение за облитане на радио и светотехнически средства (самолетът е екипиран с техника, която се използва за проверка на радионавигационните, радиолокационни и светотехнически средства) и въздушни превози - полети със специално предназначение, а хеликоптерите Ми-8 и Augusta A 109 Е имат разрешение за патрулиране и наблюдение, както и за въздушни превози - полети със специално предназначение.

Всичките тези разрешения обаче са по Наредба № 24 от 2000 г. за издаване свидетелства на авиационните оператори, извършващи специализирани авиационни работи. В нея изрично е посочено, че тя не се отнася "до авиационни оператори, изпълняващи въздушен превоз на пътници или товари и поща, за превози на аеротаксита и спешна медицинска помощ."

„Авиоотряд 28” няма свидетелство по Наредба № 37, която урежда условията и реда за издаване на свидетелства на авиационните оператори за търговски въздушен превоз и контрола върху тях (Загл. изм. - ДВ, бр. 38 от 2009 г.). Именно по тази наредба са регистрирани всички търговски превозвачи в страната. „Авиоотряд 28” не е регистриран по Търговския закон и не притежава лиценз за въздушен превозвач, съгласно Закона за гражданското въздухоплаване, поради което не е оператор за изпълнение на търговски полети.

„Авиоотряд 28” е авиационен оператор в България за изпълнение основно на:

- полети със специално предназначение;
- полети за министерства и ведомства.

„Авиоотряд 28” извършва и друга въздухоплавателна дейност в съответствие със свидетелството си за авиационен оператор за обучение, повишаване и поддържане на професионалната квалификация на авиационния персонал, когато това не възпрепятства изпълнението на основната дейност.

Полетите при пътуване на български и чуждестранни държавни ръководители се определят като полети със специално предназначение, в т. ч. за:

- Президент на Република България;
- Вицепрезидент на Република България;
- Председателя на Народното събрание на Република България;
- Министър-председателя на Република България;
- Съответстващи на горепосочените рангове чуждестранни ръководители и делегации;
- Пътници, включени в състава на делегациите на лицата по предходните точки, придружаващите ги екипи, охрана и техните багажи.

Не са приети вътрешни правила и процедури, регламентиращи реда на извършването на полети извън чл. 3 от Устройствения правилник на „Авиоотряд 28”.

Установена е практика за неспазване на правилата и процедурите при преминаване през ВИП А - Правителствена зала на Летище „София“, утвърдени с Решение № 686 на Министерския съвет от 21 декември 1998 г., изменено и допълнено с Решение № 979 на Министерския съвет от 23 декември 2009 година и на Решение №12 на Министерския съвет от 1991 г. за организацията на

службите „ВИП”, което е заплаха за националната сигурност и предпоставка за нерегламентиран превоз на пътници и товари в страната и чужбина.

Информацията за състава и целта на полета не се изготвя и съхранява съобразно разпоредбите на вътрешните нормативни актове на ведомствата и институциите, имащи отношение към извършване на полети на правителствения "Авиоотряд 28" и въздухоплавателни средства на Министерството на отбраната в случаите на ползване не за цели на въоръжените сили. Това обстоятелство не дава възможност да се определи с каква цел, в какъв състав, с какъв разход на финансови средства са били ползвани въздухоплавателните средства на „Авиоотряд 28” и Министерството на отбраната за над 50% от извършените полети за проверявания период.

Съществува разлика във вида на системите за отчитане на полетите в „Авиоотряд 28” и ДП „РВД”, което застрашава въздушното пространство на България и не дава основание да се смята, че се спазват процедурите установени от Евроконтрол.

В предоставената по време на проверката информация от министерства и ведомства, в т.ч. писмена и на електронен носител, съдържаща справки и данни, се съдържат съществени разминавания. Установиха се разминавания и в информацията предоставяна от една и съща институция /например „Авиоотряд 28” – в три писма със справки за полетите извършени извън чл. 3 от Устройствения правилник на „Авиоотряд 28” се съдържат различни данни за брой полети и средства за извършването им/ по един и същ въпрос на проверка. За 2009 г. и 2010 г. не беше предоставена информация от съответните институции имащи отношение към извършване на полети на правителствения "Авиоотряд 28" за размера на средствата за извършените полети.

За част от полетите, които съгл. чл.12, ал.1 от Устройствения правилник на „Авиоотряд 28” е регламентирано, че полетите със специално предназначение и полетите за нуждите на министерства и ведомства се заплащат от бюджетите на съответните бюджетни предприятия, като се превеждат по бюджета на „Авиоотряд 28”, се установи че липсват данни за размера на разходите за тях и съответно постъпила сума по бюджета на „Авиоотряд 28”.

Постъпилите приходи от извършените полети на физически лица и небюджетни предприятия извън обхвата на чл. 3 от Устройствения правилник на „Авиоотряд 28” за периода след 12.11.2010 г. са отчитани съгласно счетоводната политика на „Авиоотряд 28”, действаща за периода и са посочвани в абсолютен размер в

обяснителните записки към Годишните финансови отчети за 2011 и 2012 г. Посочените данни от тях не кореспондират с данните от предоставената на Комисията информация от „Авиоотряд 28“ за извършени полети и разходи за тях.

Въведените начини за заплащане на извършените полети на физически лица и небюджетни предприятия извън обхвата на чл. 3 от Устройствения правилник на „Авиоотряд 28“ и прилаганият модел за отразяване на плащанията създават условия за изкривяване на финансово-счетоводните отчети и данните за резултатите от дейността, както и съществено влияние върху финансово-икономическото състояние на „Авиоотряд 28“.

В „Авиоотряд 28“ не е регламентиран редът за съставяне на досиета за извършените полети и съдържащите се в тях документи.

Не е ефективен контролът по спазването на процедурите от институциите, имащи отношение към извършване на полети от "Авиоотряд 28" и въздухоплавателни средства на Министерството на отбраната в случаите на ползване не за цели на въоръжените сили.

Не са описани като съществени рискове в Риск регистъра и Стратегията за риска в „Авиоотряд 28“ липсата на контрол при спазването на правилата и процедурите при изпълнение на полети от „Авиоотряд 28“ и отчитаните разходи за тях.

Идентифицирани са пропуски и слабости при заявяването и изпълнението на полетите извършвани от „Авиоотряд 28“, в т.ч. за полети със специално предназначение за нуждите на министерства и ведомства, като за някои полети липсват заповеди на министър-председателя, липсва резолюция на заявките за извършване на полет, липсват заявки, полети са заявявани устно или заявките са постъпвали след времето на извършване на полета. Някои от полетите, в т. ч. и полети извършени извън чл.3 от УП на „Авиоотряд 28“ са платени от други бюджети, в т.ч. и от бюджета на МС, без да съответстват на целта и на предназначението на полета.

В „Авиоотряд 28“ се използват полетни индекси, които се номерират и дават произволно на полетите, без същите да фигурират в Приложение № 1 от Инструкция за функционалните задължения на длъжностните лица от ДП „РВД“ и „Авиоотряд 28“ при осигуряване полети със специално предназначение при съвместната им дейност. Според т.2.3 от Инструкцията „При изпълнение на международни и вътрешни полети от въздухоплавателни средства на „Авиоотряд 28“, планирането да се извършва с полетните индекси от

Приложение №1 към инструкцията. Горното не дава възможност да се проследи целта и предназначението на полетите при тяхното заявяване.

Практиката по прилагане на методите на регулиране на полетите извършвани от „Авиоотряд 28” показва недостатъци, които налагат извършването на задълбочен анализ и приемането на решение за промяна в методите за регулиране на полетите.

„Авиоотряд 28” , съгласно чл.3 от Устройствения правилник, изпълнява полети със специално предназначение и полети за нуждите на министерствата и ведомствата.

Видно от анализа на двете разпоредби извън обсега на разрешените ползватели на „Авиоотряд 28” са Български футболен съюз, футболни отбори, адвокатски дружества, ловни дружинки и други субекти на правото, неправомерно заявили и осъществили полети на правителствения авиоотряд.

Допълнителен аргумент в тази насока е разпоредбата на чл. 10 - „Авиоотряд 28” осъществява подготовката, организацията и изпълнението на полетите по чл. 3 съвместно със съответните звена по заявка на дирекция "Държавен протокол" на Министерството на външните работи или на службите, отговарящи за протокола в Администрацията на Президента, Народното събрание, Министерския съвет, министерствата и ведомствата, Националната служба за охрана при Президента на Република България.

Единственото допустимо изключение е хипотезата на чл.12 (8) – „Когато в полета участват представители на небюджетни организации, те заплащат чрез бюджетите на първостепенните разпоредители с бюджетни кредити част от стойността на полета, която е не по-малко от пропорционалната част на тези пътници спрямо общия брой на пътниците, участващи в полета, без екипажа, освен ако разходите се поемат от съответния първостепенен разпоредител с бюджетни кредити, по предложение на който са включени в делегацията или предварително е уговорено друго”. Чрез систематично тълкуване на тази разпоредба, заедно с разпоредбите на чл.3 и чл.10 от Устройствения правилник категорично се налага изводът, че „частни“ субекти не могат да заявяват и ползват „Авиоотряд 28”, а авиационният оператор не може да извършва търговски полети. Още повече, че за такива полети няма издаден лиценз.

При осъществяване на полетите не са спазени процедурните правила по предварителна заявка, предоставяне на списъци и товари, разписания на полети, площадки за излитане и кацане и др., което съставлява съществено нарушение на

чл.11 от Устройствения правилник и на останалите авиационни правила и нормативи.

Съгласно разпоредбата в ЗГВ - чл. 30 (1) Всяко въздухоплавателно средство, изпълняващо международни полети, както и всяко въздухоплавателно средство с максимална излетна маса над 750 кг, изпълняващо вътрешни полети, по време на полет има на борда си следните документи: 5. документи за застраховка; 8. списък на пътниците с означение на местата и от къде и за къде пътуват

Авиационният оператор не е изпълнявал тези свои задължения – да изиска, провери и съхранява списъци и застраховки на пътниците.

В разрез с императивната норма на чл.5, т.9 от Устройствения правилник Авиоотрядът не е осигурявал сигурността и пропускателния режим. По изрични изявления на бившия генерален директор Пенчо Пенчев по време на изслушванията, тези задължения според него са вменени само на НСО и служба „ВИП“. Тази демонстрация на непознаване на собствения си устройствен правилник е недопустима с оглед ранга, правомощията и отговорностите на това длъжностно лице, пряко изпълняващо заповедите на министър-председателя. Още повече, че в правилника се съдържа и друга изрична разпоредба - чл. 13. (1) Подготовката, организацията и изпълнението на полетите със специално предназначение се придружават от специални мерки за сигурност, осъществявани от служителите на НСО, Министерството на вътрешните работи и „Авиоотряд 28“. (2) Постовата охрана на въздухоплавателното средство и пропускателният режим се организират и осъществяват от НСО със съдействието на „Авиоотряд 28“.

ПРЕПОРЪКИ НА КОМИСИЯТА:

Да се разработят и приемат от правила/процедури за разработване и актуализиране на методиките, правилата, указанията и другите документи, формиращи регулиране на процесите и дейностите на заявяване и изпълнение на полетите извършвани от "Авиоотряд 28“.

Да се създаде процедура в системата за контрол на качеството, която да гарантира спазването на регламентираните процеси и дейности.

Да се извършат промени в Устройствения правилник на „Авиоотряд 28“, във вътрешната нормативна уредба, отнасяща се до заявяване и извършване на полети, синхронизирането им със структурите, отговорни за осъществяването им.

Да се уеднаквят системите за отчитане на полетите в „Авиоотряд 28” и ДП „РВД”, при спазване на процедурите установени от Евроконтрол.

Да се регламентират дейностите по извършване на контрол за спазване на правилата и процедурите при преминаване през ВИП А- Правителствена зала на летище София, утвърдени с Решение № 686 на Министерския съвет от 21 декември 1998 г., изменено и допълнено с Решение № 979 на Министерския съвет от 23 декември 2009 година и на Решение № 12 на Министерския съвет от 1991 г. за организацията на службите „ВИП”.

Да се въведат контролни процедури за изготвяне и съхраняване на информацията за състава и целта на полета съобразно разпоредбите на вътрешните нормативни актове на ведомствата и институциите имащи отношение към извършване на полети на правителствения „Авиоотряд 28”.

В „Авиоотряд 28” да се използват полетни индекси, които да фигурират в Приложение № 1 от Инструкция за функционалните задължения на длъжностните лица от ДП „РВД” и „Авиоотряд 28” при осигуряване полети със специално предназначение при съвместната им дейност за надеждност на системата на заявяване на полетите, в т. ч. цел и предназначение.

ПОЛЗВАНЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА НА МИНИСТЕРСТВОТО НА ОТБРАНАТА НЕ ЗА ЦЕЛИ НА ВЪОРЪЖЕНИТЕ СИЛИ

Комисията установи, че за периода август 2009 – март 2013 г. ВВС са изпълнили 63 полета в страната и 11 в чужбина не за нуждите на въоръжените сили (Приложения 15 и 16).

Полетите на територията на България са общо 131 часа и 55 минути, а зад граница – 79 часа и 5 минути.

Общите разходи за полетите в страната по данни на ВВС са 567 994 лева, а в чужбина – 427 170 лева.

От проведените изслушвания стана ясно, че посочените суми са само за изразходваното гориво. Фактическите разходи са двойно по-високи, защото включват амортизацията на машините, наземното им обслужване и ремонти, издръжката на екипажите.

За полети не за целите на въоръжените сили са ползвани главно хеликоптери „Кугар” AS532AL и самолети „Спартан” С-27J. В редки случаи е имало полети със самолети Ан-30, „Пилатус” РС-12 и хеликоптер Ми-8.

От отговор на министъра на отбраната Ангел Найденов след запитване от Комисията стана ясно, че нормативната база, уреждаща ползването на военни въздухоплавателни средства в мирно време за нуждите на правителствени и неправителствени институции е както следва:

1. Закон за отбраната и въоръжените сили – чл. 26, т. 10; чл. 64 и чл. 65.
2. Заповед на министъра на отбраната № ОХ-241 от 23.03.2009 г. относно реда за използване на военнотранспортни самолети и вертолети от състава на ВВС на Република България
3. Две тристранни заповеди за ползването на военни самолети и вертолети при бедствия, аварии и за нуждите на здравеопазването.

Анализът на документите показва, че Заповед ОХ-241 е основният документ. В нея изрично е посочено кой може да ползва въздухоплавателните средства на ВВС - това са министърът на отбраната и неговите заместници и делегации, началникът на Генералния щаб и неговите заместници и делегации, командващите видовете въоръжени сили. От документа става ясно, че няма правно основание да се извършват полети с военни въздухоплавателни средства от граждански лица, включително премиер и президент, който по силата на Конституцията е върховен главнокомандващ.

Точка 2.4 от заповедта изрично посочва, че други министерства, ведомства, фирми, физически и юридически лица - могат да ползват летателни апарати на ВВС само при сключване на договор с Министерството на отбраната и началника на Генералния щаб (сега Щаб на отбраната) на Българската армия.

Комисията установи, че няма сключен договор за използване на военни въздухоплавателни средства от Министерския съвет или други министерства (с изключение на МВР и МЗ, които са уредени в тристранните заповеди).

Не са спазвани разпоредбите на Заповедта на министъра на отбраната № ОХ-241/23.03.2009 г., а именно:

Чл.7.1.1 За полети над територията на Република България ползвателите по т.2.4 да изготвят докладна записка до министъра на отбраната /Главния секретар на Министерството на отбраната/ за целта на полета, състава на пътуващите, командировъчни пари на екипажа, за необходимите средства за гориво, заплащане на авиационни такси и услуги, като се посочва изрично по коя програма ще се финансират.

Чл.7.2.1 За международни полети ползвателите по т.2.4 да изготвят докладна записка до министъра на отбраната /Главния секретар на Министерството на отбраната/ с информация за целта на полета, състава на делегацията, командировъчни пари на екипажа, средствата необходими за заплащане на горивото, авиационните такси и услуги, като се посочва изрично по коя програма ще се финансират.

Чл.10 При използване на военни транспортни самолети и вертолетите, заявителят на полета да изготвя списък на пътниците в пет екземпляра. Списъкът трябва да съдържа: звание, длъжност, имената и данни от документа за самоличност /№ на лична карта, дата на валидност, ЕГН и др./, в т. ч.

Чл.10.1 Първият екземпляр да се ползва от заявителя

Чл.10.2 Вторият екземпляр да се предоставя за командира на екипажа

Чл.10.3 Третият екземпляр да се предоставя в Щаба на ВВС

Чл.10.4 Четвъртият екземпляр да се предоставя на длъжностното лице от поста за охрана на летището

Чл.10.5 Петият екземпляр да се прилага към писмото за получаване на дипломатическо разрешение за полета.

Според Комисията не съществува правно основание да се осъществяват полети по поръчка на висши държавни ръководители, освен при изключителни обстоятелства като бедствия и аварии.

Някои от вътрешните полети са извършени по екзотични дестинации. Например на 15 и 16 август 2012 г. хеликоптер „Кугар” е летял по маршрут Крумово-Балчик-Евксиноград-Варна-Русе-Пловдив-Цигов чарк. Полетът е продължил 3 часа и 25 минути и е струвал 16 400 лв. само за горивото. Списък на пътуващите лица не е представен. Справка информационните сайтове обаче показва, че е летял Бойко Борисов, за да открие разширението на целодневна детска градина във Варна и спортна база на гимназия.

Друг полет е извършен на 15 септември 2011 г.: София-Шумен-Безмер. Тогава министър-председателят открива център в Шумен. Полетът е 3 часа и струва 14 400 лв.

Най-фрапиращият полет е в предизборната кампания на 28 октомври 2011 г., между първия и втория тур на местните избори. Тогава хеликоптерът "Кугар" лети от Крумово до Долна Митрополия 1 час и 30 минути за 7 200 лв. Справката показва, че лидерът на ГЕРБ открива пътния възел "Скобелева майка" в Пловдив, поздравява кандидата за кмет Иван Тотев, казва му, че стои зад него и го подкрепя, след което прехвърча от Пловдив и Асеновград до Плевен. На борда освен охраната са тогавашният министър Ивайло Московски и

футболистът Христо Стоичков. В Плевен Борисов се включва в кампанията за подкрепа на кандидатурата на издигнатия от ГЕРБ Димитър Стойков. Този полет струва 7 хил. лв. на данъкоплатците за горивото на вертолета.

На 10 септември 2013 г. бившият министър на отбраната Аню Ангелов заяви пред Комисията, че полетите с министър-председателя на борда били извършвани по силата на Националната отбранителна стратегия (приета с решение на МС от 13 април 2011 г.). В точка 58 на документа – Мисията „Принос към националната сигурност в мирно време” е записано, че армията „оказва помощ, при необходимост, на други държавни органи, организации”.

Ангелов посочи, че „независимо от името, което стои зад три централни органа на власт, министър-председателят, президентът и председателят на Народното събрание, са особено важни елементи на националната сигурност. Тяхната сигурност, тяхното здраве и успешното изпълнение на задълженията им е ключово съответно за Въръжените сили. В този смисъл тази помощ, която е оказана от Въръжените сили, в това число и Военновъздушните сили, естествено, и не само Военновъздушните сили, а и Сухопътните войски, е ставало на базата на ясното съзнание, че това изискване към тази задача, която е поставена с Националната отбранителна стратегия е повече от ясна”.

Според бившия министър Ангелов полетите са осъществявани по искане на дирекция „Протокол“ на Министерския съвет, която организира цялостната дейност на министър-председателя. „При мен са постъпвали факсове, с които се иска съответен полет да бъде изпълнен с начална точка, крайна точка и това искане аз съм го препращал директно на началника на отбраната, тъй като началникът на отбраната има правото да разпорежда на командирите на видовете въръжени сили”, каза бившият министър. С негова положителна резолюция съответно командирът на Военновъздушните сили е изпълнявал конкретните задачи. При това тези задачи са изпълнявани стриктно, така, както са поискани.

„Никога не е било нито мой интерес – аз по принцип не съм любознателен и не искам да знам – какви задачи изпълнява в момента с тези полети министър-председателят”, допълни още той.

Трябва да кажа, че е имало случаи, когато устно е разпореждано на началника на отбраната през моята глава по отношение на изпълнение на някои задачи. Той винаги ме е информирал за това, така че аз не виждам в него вина, след което допълнително се изпраща съответното искане от дирекция „Протокол“ на Министерски съвет, уточни Ангелов.

На въпрос защо не е променил заповед ОХ-241, бившият министър отговори, че „Не може в правния мир да се регламентира всяко едно действие и липсата на един текст в закон или в наредба не може да се счита предварително за нарушение на съответния закон. Защо? Защото всеизвестно е още от римското право, че онова, което не е забранено със закон, е разрешено”. Необходимостта от конкретна регламентация на тази дейност явно съществува, явно е било мой пропуск и грешка, че не съм оправил тази заповед и не съм издал нова заповед, добави Аню Ангелов пред членовете на Комисията.

Запитан за липсващите списъци на пътниците, които са били превозвани при много от вътрешните полети, Ангелов заяви, че не е получавал информация, защото това не било негова работа, а информацията за лицата би трябвало да е постъпвала в съответната авиобаза.

По повод липсващите списъци на пътниците, командващият ВВС ген. Константин Попов заяви на 25 юни пред Комисията, че „регламентираното за ВВС е в Заповед № ОХ- 241, т. 10, където се казва, че трябва да се изготвят пет списъка от заявителя и те трябва да се предоставят на различни нива. Тази заповед е задължителна за нас, но очевидно не е задължителна за заявителя. Петте списъка се отнасят за външните полети. Ако по-висшестоящата инстанция не предостави списъците, ние можем да ги поискаме, но не можем да отменим полета, ако ги няма”.

„Когато не ни се дава списък, съм разпореждал стюардесата вътре в самолета да прави списък. Обикновено нямат време (както в случая с бомбения атентат в Бургас), но екипажът ни е давал поне основните лица, които познават. Нямаме обаче задължението списъците да се пазят”, поясни пък командирът на 16-а транспортна авиогрупа полк. Димитър Иванов.

По този повод командващият ВВС ген. Константин Попов заяви на 23 юни пред Комисията, че в последните 30 години няма изискване на ВВС списъците с пътуващите да бъдат съхранявани. По препоръка на Комисията и с негова заповед вече създаден нов регулативен документ за осигуряването на такава информация, като съхранението ѝ.

На въпрос дали е бил оказван натиск да се прикрива информация за списъците, ген. Попов заяви, че „българските ВВС са горд вид въоръжени сили. Ние изпълняваме заповеди, а не действаме под натиск. Лично за себе си гарантирам,

че върху мен не е упражняван абсолютно никакъв натиск. И аз не съм упражнявал абсолютно никакъв натиск за работата на моите подчинени.

Списъците не са се съхранявали и по времето на предишния командващ и по времето на по-предишния командващ, и по времето на по-по-предишния командващ и така, ако се върнете безкрайно назад”.

В процеса на работа Комисията установи, че „Авиоотряд 28” и ВВС са извършили съответно 37 и 15 полета от и до военното летище в Безмер, Ямболско. Някои от полетите са в необичайни часове от денонощието, други са с изключително кратък престой на летището. На 17 март 2011 г. например има кацане в 00,15 часа на летище Безмер на самолет Фалкон с министър-председателя. В 3 часа и 20 минути самолетът отлита обратно към София.

На 9 август 2011 г. фалконът каца в 18.25 часа. Тръгва си обратно в 18.50 часа. На 22 септември 2011 г. отново има кацане в 16.45 часа сутринта. В 8.30 самолетът излита за София.

През август се наблюдава особено голяма активност на полетите до Безмер, Варна и Бургас, като те са на цена от 5000 до 10 000 лева всеки.

Заради разминавания в данните за броя полети, предоставени от РВД и ВВС, се наложи допълнително изясняване на фактите за полети с индекс BULG 004 – т.е. с министър-председателя на борда.

Комисията изслуша командира на авиобаза Безмер полк. Димитър Денев в заседанието си на 23 юни. Той обясни, че разминаването се е получило заради краткия срок, в който е изисквана информацията и тя първоначално е била непълна. Впоследствие е направена нова проверка и данните на РВД и ВВС за полетите до Безмер с министър-председателя на борда са съвпаднали.

На въпрос дали авиобазата е била ползвана като междинно летище и дали там на правителствените и военните летателни средства са се качвали граждански лица, полк. Денев отговори, че по утвърдена практика автомобилите на НСО, които довеждат или отвеждат пътниците, не подлежат на проверка от военните в авиобазата.

Пред Комисията ген. Константин Попов обясни, че терминът „специални задачи”, както в МО се водят полетите не за целите на въоръжените сили, нямат нищо общо със „специална операция под прикритие. Специална задача е, защото има различен ред от организираните регулярни полети. Регулярната летателна смяна се организира чрез заповед, план. Всички полети се включват в план-

таблица за съответни метеорологични условия. Екипажите на такива полети трябва да са подготвени специално, защото има полети при ограничена видимост, през нощта. Те са с различна сложност. Летците си водят тези полети в летателните книжки. За всеки полет при сложна обстановка летателният състав трябва да бъде подготвен. Не може млад пилот да вози министър-председателя. Ние сме достатъчно отговорни към всички институции в държавата”.

Комисията установи разминаване в обясненията на двама бивши министри за полета със самолет „Спартан” до Прищина, Косово, осъществен на 17.08.2011 г. Според г-н Аню Ангелов полетът бил за доставка на хуманитарна помощ. Мирослав Найденов пък заяви на 10 септември 2013 г. че е ползвал военнотранспортния самолет за полета до Прищина, защото е бил начело на бизнесделегация, която трябвало да подпомогне разрешаването на хуманитарна криза в Косово. Бизнесмените сами платили разходите по полета, заяви той.

В официално писмо до Комисията сегашният министър на земеделието и храните Димитър Греков обаче посочва, че сумата от 8086 лева за полета е преведена от МЗХ на МО с писмо изх. № 04-23-266 от 31.10.2011 на Министерството на финансите. Справка на МО пък посочва, че същият полет е струвал 10700 лева.

Случаят е само един от примерите за разминаванията между различните институции при използването на военнотранспортни летателни средства не за целите на въоръжените сили.

От предоставената информация за периода 01 август 2009 г. – 31 март 2013 г., за броя на полетите, изпълнени от въздухоплавателни средства на Министерството на отбраната в случаите на ползване не за цели на въоръжените сили се установиха следните факти:

ИЗПЪЛНЕНИ ПОЛЕТИ В СТРАНАТА /Приложение № 15/

ОБЩ брой полети, в т. ч. по години	63	ОБЩА сума за периода, в т. ч. по години в лева:	567994
брой 2009 г.	1	за 2009 г.	8 625
брой 2010 г.	6	за 2010 г.	34 953
брой 2011 г.	17	за 2011 г.	225417
брой 2012 г.	32	за 2012 г.	299000
брой 2013 г.	0	за 2013 г.	0

КОНСТАТАЦИИ:

1. За общо 34 броя полети **НЯМА ИНФОРМАЦИЯ ЗА СЪСТАВ НА ПЪТУВАЩИТЕ**. Не е представен списък на пътуващите лица по реда на Заповед на министъра на отбраната № ОХ-241/23.03.2009 г.
2. За нито един полет не предоставена информация за целта на пътуването.

ИЗПЪЛНЕНИ ПОЛЕТИ НА ЧУЖБИНА /Приложение № 16/.

ОБЩ брой полети, в. т. ч. по години	11	ОБЩА сума за периода, в т. ч. по години:	89 477 лв. 39 634 щ.д. 6 485 евро
брой 2009 г.	0	за 2009 г.	0
брой 2010 г.	2	за 2010 г.	0
брой 2011 г.	6	за 2011 г.	51 409 лв. 37 229 щ.д. 5 385 евро
брой 2012 г.	2	за 2012 г.	14 654 лв. 1 100 евро
брой 2013 г.	1	за 2013 г.	23 414 лв. 2 405 щ.д.

ПРАВНИ ПРОБЛЕМИ ПРИ ПРИЛОЖЕНИЕТО НА НОРМАТИВНАТА БАЗА В МИНИСТЕРСТВО НА ОТБРАНАТА

Издадени са следните заповеди на Министъра на отбраната:

1. Заповед № ОХ-241/23.03.2009г, Заповед /съвместна тристранна с МВР и МЗ/ № ОХ-56/28.01.2010г.
2. Заповед /съвместна тристранна с МВР и Ген. директор на „Авиоотряд 28” № ОХ-228/06.04.11

Първата Заповед № ОХ-241/23.03.2009г, макар и извън времеви обхват на Комисията е основополагаща за използване на въздухоплавателни средства на ВВС не за нуждите на Въоръжените сили. Съгласно същата /в т.2.4/ - „Право да ползват военнотранспортни самолети и вертолетите за вътрешни и международни полети имат: Други министерства, ведомства, фирми, физически и юридически лица, само след сключване на договор с МО по предложение на началника на Генералния щаб на Българската армия.“

Правното основание за издаване на заповедта, посочено в същата е чл.35,ал.1, т.26 от ЗОВСРБ/ 1995г отм./ - Министърът на отбраната издава правилници, наредби, инструкции и заповеди.

При действието и на отменения ЗОВСРБ и на обнародвания на 12.05.2009г нов Закон за отбраната и въоръжените сили на Република България не е уредена възможността да се отдават под наем въздухоплавателни или други средства, не за целите на въоръжените сили.

Подписаните договори за предоставяне на военна техника и личен състав, в т.ч. за филмови продукции, с правно основание чл.13, ал.3, т.4 ЗОВСРБ също не кореспондира с буквата и духа на закона. Цитираната разпоредба посочва възможен източник за приходната част от бюджета на МО от „услуги, отдаване под наем, продажба на недвижим имот и движими вещи, предоставени за управление на министерството“.

Безспорно в тази категория не попада военната техника, предоставена на отделните видове въоръжени сили.

Следва издадената заповед № ОХ-241/23.03.2009г от Министъра на отбраната да се преведе в съответствие с разпоредбите на Закон за отбраната и въоръжените сили на Република България, както и да се преустанови за в бъдеще подписването на договори за отдаване под наем на военна техника, не за нуждите на Въоръжените сили.

НАЦИОНАЛНА СЛУЖБА ЗА ОХРАНА

Единствено администрацията на президента предостави пълната информация за международните полети на държавния глава, вицепрезидента и съпровождащите ги лица. Подробна справка за полетите в чужбина беше предоставена и от Министерството на външните работи.

Установи се, че практиката на дирекция „Правителствен протокол” на МС е била да праща заявки за предстоящите полети на министър-председателя с уточнението че „списък на придружаващите лица ще бъде представен допълнително”, „министър-председателят пътува с охрана и придружаващи лица” или „точните часове и имената на пътниците ще получат от офицер от НСО”.

В отговор до Комисията от Националната служба за охрана (НСО) се посочва, че НСО „няма разработен специален/конкретен регламент или административни процедури, уреждащи планирането, заявяването, разрешаването осъществява и последващия контрол по охрана на правоимащите лица, който да е обвързан единствено с ползването на въздухоплавателните средства на ВВС и „Авиоотряд 28”.

Взаимодействието на НСО с „Авиоотряд 28” се осъществява въз основата на правила, такива не съществуват при взаимодействието с ВВС.

НСО осъществява пропускателния режим и охраната на Правителствена зала ВИП-А. За целта има постова будка с контролно-пропускателен пункт за влизане към Правителствена зала. Наблюдението на Правителствена зала ВИП-А с технически средства се извършва от дирекция „Сигурност” на летище София.

На 25.06. 2013 г. началникът на НСО ген. Тодор Коджейков заяви пред Комисията: „Нямаме задължението да искаме списък на лицата, които ще бъдат на борда, ако заявителят не го изпрати до нашата служба. Ако на аерогарата има двама души, които ще пътуват, но не са ни уведомили, ние питаме лицето, което ги е поканило, дали действително тези хора ще пътуват. При утвърдителен отговор ние ги проверяваме и след това те се качват на борда”.

На въпрос за съхраняването на списъците, генералът каза, че имало списъци за полетите с официални делегации. „За другите пътувания нямаме задължение да съхраняваме списъци по този ред. Когато се минава през ВИП, винаги има контрол, който проверява поименно. Ние гледаме името, дадено от заявителя, да съвпада с името на човека. По-нататък нямаме задължение да съхраняваме списъците. Това, което е дошло официално до службата, се завежда. Списъците на ръка, които идват от "Авиоотряд 28" или ВВС, след това се унищожават. Нямаме задължение да ги пазим”.

Една от целите на Комисията бе да установи с какъв разход на финансови средства са били ползвани въздухоплавателните средства на „Авиоотряд 28” и ВВС. При анализа на полетите стана ясно, че всеки един от тях след кацането се обслужва наземно от екипи на НСО. Когато премиерът или президентът летят до

Варна например, същият маршрут се изминава и от специализираните автомобили на службата, който трябва да посрещнат ВИП-лицата на летището.

Затова началникът на НСО беше попитан и за наземния транспорт, осигуряван от службата при всеки вътрешен полет. Той обясни, че „за всяко посещение транспортът е различен в зависимост от хората в самолета. При изпълнение на полет с охранявано от нас лице, на крайната точка има същия брой автомобили, каквито са били в София.

По отношение на разхода от точка А до точка Б не мога да дам информация в момента. Ако има полет от София до Варна, ние заверяваме сутринта номера на автомобила и километража, а така също и вечерта при приключване на задачата. Ако се остане във Варна, изчисляваме изминалите километри. Ако автомобилът се върне до София, стават 1200-1300 км. Ако посочите ден или полет, ще Ви дадем нужната информация за изминалите километри през този ден”.

В писмо до председателя на Комисията от 25.06.2013 г. ген. Тодор Коджейков пише, че „Съгласно разпоредбите на Правилника за устройството и дейността на Националната служба за охрана при президента на Република България и вътрешните правила на отдел „Автотранспорт” се определят екипите, включващи служителите на НСО, които осъществяват личната охрана и обслужващите шофьори. На шофьорите се зачисляват служебни специализирани автомобили, като всеки от тях излиза на път с оформени и попълнени документи. За всеки работен ден се изготвя пътен лист , в който се вписва часът на излизане от територията на НСО, начален и краен километраж, изминатите за деня километри (градско и/или извънградско движение), заредено гориво, час на прибиране в НСО. Пътният лист се попълва от шофьора и се заверява с подписите на дежурния диспечер, началника на КТП и лицето, извършило зареждането на горивото.

Данните от пътния лист се вкарват ежедневно в електронен диспечерски дневник. В този електронен диспечерски дневник се отразява единствено направлението за движение на автомобила и коя е обслужваната институция. Отделните маршрути, които изминава автомобилът не се отразяват. Във връзка с така описаната процедура и начина на отчетност в НСО не можем да Ви предоставим справка за това колко километри са изминати от автомобили на НСО във връзка с всеки полет и колко струва тази дейност.

От проведените изслушвания стана ясно, че е имало случаи имената на придружаващите лица при полети в страната да се съобщават директно по

телефона на постовия служител на НСО. От дирекция „Сигурност” на „Летище София” ЕАД информираха Комисията, че наистина осъществяват постоянен видеоконтрол на ВИП А, но видеозаписите се съхраняват само един месец, защото сървърите не позволявали по-дълъг срок.

Получена бе информация от Главна дирекция „Гранична полиция” на МВР, в която бяха предоставени част от списъците на лицата, включени в състава на делегации в чужбина. „Предвид спецификата на минималните гранични проверки, изпълнявани от гражданите на ЕС, включително и българските граждани, данните не отразяват всички осъществени пътувания от конкретно лице, а само тези, при които е извършена проверка при преминаване (влизване или излизане)”, се посочва в документа.

От Агенция „Митници” бе получен отговор, че митнически контрол се осъществява за пътниците от ВИП А с наличните апарати за рентгеново пролъчване на багаж. Осъществява се преглед както на чекирания, така и на ръчния багаж на пътниците. Особен статут по отношение на митническия контрол имат само лицата, ползващи се с дипломатически имунитет. Това дава основание да не се правят проверки на лицата, имащи право да ползват „Авиоотряд” 28, защото те са с дипломатически имунитет.

ПРАВНИ ПРОБЛЕМИ ПРИ ПРИЛОЖЕНИЕТО НА НОРМАТИВНАТА БАЗА В НАЦИОНАЛНАТА СЛУЖБА ЗА ОХРАНА

При изслушването в Комисията ръководството на НСО в лицето на ген. Тодор Коджейков обясни, че не е вменено в задължение на службата, да разполага и още по-малко да съхранява списъци с пътуващите лица. Това обяснение не кореспондира с чл.чл.7, 9, 21 и др. от Правилника за устройството и дейността на Националната служба за охрана при Президента на Република България. Макар и изрично тези разпоредби да не визират задължение, относно „списъци“, безспорно, за да се реализира личната охрана и пропускателния режим, следва да са известни на службата обстоятелствата - кой се охранява и кой има право да бъде на борда на въздухоплавателното средство.

Относно използването на специализирани автомобили са нарушени разпоредбите на чл.11, във връзка с чл.чл.3,4,5 и 6 от Правилника. По смисъла на тези разпоредби специализираният транспорт се ползва за изпълнение на охранителни функции, а не да „дублира“ въздушния транспорт, когато охраняваното лице е на борда на въздухоплавателното средство.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ НА НОРМАТИВНАТА БАЗА

Налагащият се извод е, че действащото законодателство и подзаконовни актове са нарушени от съответните длъжностни лица. Ползването на въздухоплавателни средства от ВВС и „Авиоотряд 28“ се е осъществявало със заповеди на министър-председателя. В представената от МС документация не се намери случай на отказ от страна на премиера, на направени заявки от футболни клубове, БФС, адвокатски и търговски дружества и други неправоимащи лица.

В редица случаи, заявките са „документирани“ след осъществяване на полетите.

Разрешавани са полети, извън територията на Република България за срещи не на държавно-правителствено ниво, а на партийно ниво, с представители на ЕНП, както и посещения на спортни мероприятия.

*На заключителното заседание на Комисията проектът за доклад бе представен от председателя на Комисията. При разискванията народният представител Антон Кутев направи следното предложение за допълнение към доклада:

“На стр. 41, след думите „... както и посещения на спортни мероприятия.” да се добави нов абзац със следното съдържание:

„Сумите за остойностяване на полетите извън обсега на чл. 3, подлежащи на заплащане от външни организации, са изчислявани предимно на база изразходвано гориво, без да се калкулират всички разходи за амортизация, командировъчни и др., което представлява пряко ощетяване на държавния бюджет в полза на частни субекти. Така, на база личния подпис на министър-председателя на Република България е ощетен бюджетът в особено големи размери, точният размер на които следва да бъде допълнително установен.”

*Добавката към основния текст беше единодушно приета.

Следва материалите за тези нарушения да се изпратят и на Главния прокурор по компетентност, с оглед наказателно-правна преценка, в това число и за действията на министър-председателя, както и с оглед образуваните до момента две наказателни производства.

Паралелно с дейността на Комисията с начало от 07.07.2013 г. , осигурената публичност при изследването на поставените задачи и значителният

обществен интерес, относно разпореждане с публични активи в големи размери, Министерският съвет инициира законодателни промени на 29.07.2013 г. с постъпилия в НС Законопроект за изменение на Закона за гражданското въздухоплаване. С тези промени се възстановява статута на „Авиоотряд 28“, преди 2010г, като второстепенен разпоредител на бюджетни средства към Министъра на транспорта и информационните технологии. Така се отнема и възможността министър-председателя еднолично да се разпорежда относно Авиоотряда.

С оглед бъдещо усъвършенстване на нормативната база следва да се има предвид необходимостта от актуализиране на подзаконовите актове или регламентиране на законово ниво на функциите и взаимодействието между Министерството на отбраната, Министерството на вътрешните работи, Националната служба за охрана, „Авиоотряд 28“ и служба „ВИП“ на „Летище София“ ЕАД.

СОФИЯ
23.09.2013 Г.

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КОМИСИЯТА
ВЕНЦИСЛАВ ЛАКОВ:

ЧЛЕНОВЕ НА КОМИЯТА:

АНТОН КУТЕВ: -----

ВЛАДИСЛАВ ГОРАНОВ: -----

ЖЕЛЪО БОЙЧЕВ: -----

ИВАЙЛО МОСКОВСКИ: -----

ЙОРДАН ЦОНЕВ: -----

МАРГАРИТА НИКОЛОВА: -----

РАМАДАН АТАЛАЙ: -----