

| № | Въпрос - BG   | Отговор   |
|---|---|---|
| 1 | <p>В отговор на предишен въпрос е посочено, че „Летище София“ ЕАД е издало четири броя актове за осигуряване на достъп до летищно съоръжение за наземно обслужване на „Суиспорт България“ АД. Отделно, в Информационната зала са представени договори за наем сключени със „Суиспорт България“ АД, както и други оператори по наземно обслужване. Моля обяснете по какъв начин следва Концесионерът да осигурява достъп до летищните съоръжения на операторите по наземно обслужване - чрез административни актове или чрез сключване на договори за наем. Необходимо ли е предварително да бъде издаден административен акт, за да бъде сключен договор за наем или това са алтернативни способи? Видът на конкретните летищни съоръжения ли определя необходимостта да бъде издаден административен акт по смисъла на чл. 48з от Закона за гражданското въздухоплаване?</p> | <p>По отношение на операторите по наземно обслужване летищният оператор, следва да съблюдава действащата нормативна уредба, а именно разпоредбите на чл. 48з от ЗГВ и на чл. 69 от Наредба № 20 от 24.11.2006 г. за удостоверяване експлоатационната годност на граждански летища, летателни площадки, системи и съоръжения за наземно обслужване, за лицензиране на летищни оператори и оператори по наземно обслужване и за достъпа до пазара по наземно обслужване в летищата, издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, <a href="#">бр. 101</a> от 15.12.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., посл. изм. и доп., ДВ бр. 53 от 26.06.2018 г., в които разпоредби законодателят е определил, че достъпът до летищните съоръжения, както и разпределянето на наличното свободно пространство за наземно обслужване се извършва с писмен акт на летищния оператор, който представлява административен акт и подлежи на обжалване по реда на АПК.</p> <p>Предвид гореизложеното и с оглед на обстоятелството, че за наземните оператори необходимостта от достъп до летищните съоръжения и пространство за наземно обслужване, зависи изцяло от динамиката на тяхната дейност, то в правомощията на концесионера е да определи начин, по който да доразвие правоотношенията с наземните оператори, въз основа на нормативната уредба и съобразно конкретната заявена потребност, отчитайки и наличното свободно пространство от капацитета на летището.</p> |

|   |   |  |
|---|---|--|
| 2 | <p>В Документацията за концесията (стр. 42) е представен списък на операторите по наземно обслужване, които извършват дейности по наземно обслужване на летище София. В информационната зала, обаче не са представени договори за наем с всеки от тези оператори по наземно обслужване. По-конкретно, липсват сключени договори за наем с „Ди Ейч Ел Експрес България“ ЕООД, „ТНТ България“ ЕООД. Моля изяснете модела, по който тези оператори по наземно обслужване извършват дейност на летище София - т.е. ползват собствени съоръжения, за конкретните дейности по наземно обслужване не е необходимо ползването на летищни съоръжения или поради други причини?</p> | <p>С „Ди Ейч Ел Експрес България“ ЕООД и „ТНТ България“ ЕООД няма сключени договори за наем на площи и помещения. Ди Ейч Ел ползват собствени помещения и съоръжения за да извършват складова и рентгенова обработка на карго. „Летище София“ ЕАД е наземен оператор на перона. ТНТ България ползват собствени помещения и съоръжения за да извършват складова обработка на карго. Рентгеновата обработка и обслужването на перона се извършва от „Летище София“ ЕАД. Те не се нуждаят от наето помещение.</p>   |
| 3 | <p>В Документацията за концесията (стр. 42) е представен списък на операторите по наземно обслужване, които извършват дейности по наземно обслужване на летище София. В информационната зала, обаче са представени договори за наем с оператори по наземно обслужване, които не са включени в списъка от Документацията за концесията. По-конкретно, има сключени договори за наем с „Глоубъл Мейntenънс“ ООД. Моля посочете дали списъкът в Документацията за концесията е неизчерпателен или причините, поради които не всички оператори по наземно обслужване, които извършват дейност на летище София, са включени в него.</p>  | <p>„Глоубъл Мейntenънс“ ООД е лицензиран оператор по наземно обслужване от ГД „ГВА“ към МТИТС (<i>виж електронната страница на ГД „ГВА“ – Оператори по наземно обслужване</i>). Всички доставчици на технически услуги, съгласно Стандартния договор на ИАТА, притежават международен лиценз по ИКАО и не се нуждаят от лицензиране от ГВА. Въпреки посоченото по-горе, Глоубъл Мейntenанс притежава лиценз за наземно обслужване. Актуален списък има на страницата на ГД „ГВА“ и се актуализира ежедневно.</p> |
| 4 | <p>Към Приложение 3.4 във Физическата информационна зала е приложен списък на договори за наем с оператори по наземно обслужване. В този списък е посочено и ARINC INCORPORATED, което обаче не е вписано в регистъра на операторите по наземно обслужване, поддържан от ГД „ГВА“. Моля изяснете статута на това дружество.</p>   | <p>Договорът с „ARINC INCORPORATED“ е за наем на 2 кв.м. в техническо помещение за разполагане на комуникационно оборудване, в съответствие с дейността му на диспечерско обслужване на полетни операции, което е дейност по наземно обслужване. Компанията не е лицензиран оператор по наземно обслужване от ГД „ГВА“.</p>  |
| 5 | <p>Моля посочете дали е удължен срокът на договор 100-д-142/22.08.2016 със „Суиспорт България“ АД.</p>  | <p>Договор 100-Д-142/22.08.2016 със „Суиспорт България“ АД е за наем на служебно помещение № М07. Сключено е допълнително споразумение № 1 за удължаване на срока му, а именно №100-ДС-221/29.09.2017 г. Към момента е изпратено за подпис на „Суиспорт България“ АД допълнително споразумение № 2 за удължаване срока до 01.09.2019 г.</p>  |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   |  | Допълнително споразумение № 1 и № 2 са налични за преглед в Електронната секция на Информационната зала - <b>Приложение № 13.3.1.</b>                                |
| 6 | Към Сертификат BGLBSF-001 от 29.12.2017 на „Летище София“ ЕАД са приложени документи за приемане на отклоненията и за действия (DAAD) по смисъла на Регламент 139/2014. „Летище София“ ЕАД е поело конкретни ангажименти за действия, част от които са със срок 2018 г. Моля посочете дали тези ангажименти са изпълнени, съответно какъв е напредъкът по тях.   | Предприети са действия за отстраняване на отклоненията и за предприемането на действия (DAAD) по смисъла на Регламент 139/2014, които са със срок до края на 2018 г. |
| 7 | В отговор на предишен въпрос от 23.08.2018 г. сте посочили, че не е възможно да съществуват едновременно повече от един сертификат за оператор на летище. В тази връзка, моля посочете дали тази забрана се отнася и до следните документи: удостоверение за експлоатационна годност на летище по смисъла на Наредба 20 от 24.11.2006 и удостоверение за експлоатационна годност за светотехническата система за кацане (СТС). | „Удостоверението за експлоатационна годност“ може да бъде само едно за едно летище, както и за една светотехническата система за кацане.                             |