



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ  
И СЪОБЩЕНИЯТА

ДО

**ВСИЧКИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ ЛИЦА**

**В ПРОЦЕДУРАТА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА КОНЦЕСИЯ ЗА УСЛУГА НА  
„ГРАЖДАНСКО ЛЕТИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ СОФИЯ”**

*Относно: Постъпили въпроси във връзка с процедурата за предоставяне на концесия за услуга на обект „Гражданско летище за обществено ползване София” – публична държавна собственост*

**УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,**

*Във връзка с постъпили въпроси от заинтересовано лице относно процедурата за предоставяне на концесия за услуга на обект „Гражданско летище за обществено ползване София” – публична държавна собственост, предоставяме следните отговори:*

№	ВЪПРОСИ	ОТГОВОРИ
<b>А.</b>		
А.1.	Моля предоставете информация дали договорите за наем, които са изтекли, са все още в сила и предоставете съответните документи, с които е договорено удължаването на срока им	Изтеклите договори за наем не са подновявани.
А.2.	Моля предоставете всички Актове за заемане на обектите по договорите за наем, с които страните са потвърдили прехвърлянето на държането върху наетото имущество	Информацията е налична за преглед на място при условия и по ред, посочени в Раздел III, т. 3.3. от Документацията за участие в процедурата.  <b>Приложение А.2</b> – сканирани актове на CD от папка 12.
А.3.	Моля предоставете Тарифата за комунални и консумативни разходи по чл. 14, ал. 1 от Общите условия за отдаване под наем на недвижими имоти на Летище София ЕАД	Информацията е налична за преглед на място при условия и по ред, посочени в Раздел III, т. 3.3. от Документацията за участие в процедурата.  <b>Приложение А.3</b> от папка 12.

А.4.	Моля предоставете всички банкови гаранции, предоставени от наемателите по договорите за наем, издадени като обезпечение на вземанията на наемодателя Летище София ЕАД	Информацията е налична за преглед на място при условия и по ред, посочени в Раздел III, т. 3.3. от Документацията за участие в процедурата.  <b>Приложение А.4</b> от папка 12.
А.5.	Има ли други други сключени договори за рекламоносители, разположени на Терминал 1, освен тези, посочени в Договор за наем на рекламоносител № 100-Д-200/13.11.2014 г., а именно: рекламоносители № DA21, DA09, DA16, 0A08U, AA17, AA23, AA24.	Няма
А.6.	Въпреки че има отговор, че договорите, които ще бъдат посочени в Анекс № 18 към Концесионния Договор са представени в Информационната Стая като Приложение № 47, в Информационната Стая такова приложение няма (както и такъв списък). Молим да представите този списък.	Всички действащи договори на „Летище София“ ЕАД са представени на разположение на всички заинтересовани лица за преглед в информационната стая на МТИТС от момента на публикуване на документацията за участие в откритата процедура. Анекс № 18 към концесионния договор ще бъде изготвен непосредствено преди сключване на концесионния договор с актуалните към датата на сключването му договори. Освен горното, следва да имате предвид, че т. 2.4.4. „Договорни отношения“ от Документацията за участие, ясно посочва, кои са договорите, в които концесионерът следва да встъпи задължително и в кои встъпването ще се извърши по негова преценка.
<b>В.</b>		
В.1.	Извършвани ли са проверки на летище София от ИКАО <sup>1</sup> . Ако са извършвани такива, моля представете копия от съответните доклади от проверките, както и информация относно последващи мерки, предприети във връзка с констатациите, съдържащи се в тези доклади.	Не са извършвани проверки на летище София от ИКАО.

<sup>1</sup> Международна организация за гражданска авиация

В.2.	Моля представете подробни данни (доклади) от автоматизираната система за мониторинг на авиационния шум, инсталирана на летище София.	Съгласно Наредба № 54/13.10.2010 г. за дейността на националната система за мониторинг на шума в околната среда и за изискванията за провеждане на собствен мониторинг редовно се представят тримесечни доклади за шум в ИАОС/МОСВ, които се публикуват на интернет страницата на ИАОС и достъпът до тях е неограничен. Информацията е налична за преглед на място при условия и по ред, посочени в Раздел III, т. 3.3. от Документацията за участие в процедурата. Тримесечните доклади за акустичното състояние на райони, разположени в близост до летище София за периода януари-март 2016 г. и април-юни 2016 г. са дадени като <b>Приложение В.2.1</b> и <b>Приложение В.2.2.</b> от папка 12.
В.3.	Моля представете информация за всички полети (излитащи и кацащи) в интервала от 23:00 часа до 06:00 часа.	Информацията е налична за преглед на място при условия и по ред, посочени в Раздел III, т. 3.3. от Документацията за участие в процедурата.  <b>Приложение В.3.1</b> от папка 12. <b>Приложение В.3.2</b> от папка 12. <b>Приложение В.3.3</b> от папка 12. <b>Приложение В.3.4</b> от папка 12.
В.4.	Моля потвърдете дали има споразумения с авиокомпаниите, предоставящи изключителни права на авиокомпания да лети от/до София до/от конкретно летище, респ. конкретни летища и ако има такива, моля представете списък на споразуменията и копие от всяко споразумение.	Международното авиационно право, по отношение на редовни въздушни превози, се основава на принципите, стандартите и практиките на ИКАО. Нито документите на ИКАО, още по-малко правото на ЕС разрешават „предоставяне на изключителни права на авиокомпаниите“. Всички споразумения за въздушен транспорт в света се сключват по изработен от

		ИКАО образец (Дос.9626, Глава 2.2) и в основата си съдържат стандартни клаузи. Такива са и разпоредбите за предоставяне на справедливи и равни възможности като общ принцип, изключващ дискриминацията или нелоялните конкурентни практики по отношение на въздушните превозвачи.
В.5.	Моля обяснете какви мерки е приложило Летище София за отделянето на пристигащите пътници от заминаващите пътници на Терминал 1 и Терминал 2.	Информацията е налична за преглед на място при условия и по ред, посочени в Раздел III, т. 3.3. от Документацията за участие в процедурата. <b>Приложение В.5. от папка 12.</b>
В.6.	Моля представете списък с членствата на „Летище София“ ЕАД в различни организации (например ЕUАСА <sup>2</sup> и други) заедно с информация относно възможността за прехвърляне на членството, процедурата по прехвърлянето и членските вноски.	Информацията е налична за преглед на място при условия и по ред, посочени в Раздел III, т. 3.3. от Документацията за участие в процедурата. <b>Приложение В.6. от папка 12.</b>
В.7.	Моля потвърдете дали техническото оборудването на „Летище София“ ЕАД, посочено в Приложение 4 към Документацията за участие (налично на официалната интернет страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията само на български език, а именно: <a href="https://www.mtitc.government.bg/upload/docs/2016-06/Prilojenie_N4_Dalgotraini_aktivi_2_30.04.2016_letishte_Sf_EAD.pdf">https://www.mtitc.government.bg/upload/docs/2016-06/Prilojenie_N4_Dalgotraini_aktivi_2_30.04.2016_letishte_Sf_EAD.pdf</a> ; <a href="https://www.mtitc.government.bg/upload/docs/2016-06/Prilojenie_N4_Dalgotraini_aktivi_30.04.2016_letishte_Sf_EAD.pdf">https://www.mtitc.government.bg/upload/docs/2016-06/Prilojenie_N4_Dalgotraini_aktivi_30.04.2016_letishte_Sf_EAD.pdf</a> ; <a href="https://www.mtitc.government.bg/upload/docs/2016-06/Prilojenie_N4_Materiali_2_30.04.2016_letishte_Sf_EAD.pdf">https://www.mtitc.government.bg/upload/docs/2016-06/Prilojenie_N4_Materiali_2_30.04.2016_letishte_Sf_EAD.pdf</a> ; <a href="https://www.mtitc.government.bg/upload/docs/2016-06/Prilojenie_N4_Materiali_30.04.2016_letishte_Sf_EAD.pdf">https://www.mtitc.government.bg/upload/docs/2016-06/Prilojenie_N4_Materiali_30.04.2016_letishte_Sf_EAD.pdf</a> ), което концесионерът може да закупи или да	Към настоящия момент, техническото оборудването на „Летище София“ ЕАД, посочено в Приложение 4 към Документацията за участие, както и посоченото в Приложение 3.8 от Документацията е достатъчно, за да бъде получен лиценз за летищен оператор и лиценз за оператор по наземно обслужване за дейностите по чл. 48 „д“, ал. 3, т. 1-7 от Закона за гражданското въздухоплаване.  Следва да се има предвид, че състоянието и експлоатационната годност на техническото оборудване,

<sup>2</sup> Асоциацията на слот-координаторите от държавите членки на Европейския съюз.

	<p>наеме от „Летище София“ ЕАД, както и това, което е посочено в Приложение 3.8 от Документацията (налично на официалната интернет страница на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията само на български език <a href="https://www.mtitc.government.bg/upload/docs/2016-06/Prilojenie_N3.8_aktivi_GVA.pdf">https://www.mtitc.government.bg/upload/docs/2016-06/Prilojenie_N3.8_aktivi_GVA.pdf</a>;) е достатъчно за концесионера да получи лиценз за летищен оператор и лиценз за оператор по наземно обслужване за дейностите по чл. 48 „д“, ал. 3, т. 1-7 от Закона за гражданското въздухоплаване, както и да удовлетвори критерия за технически възможности по чл. 6.2.2 от Документацията за участие? Участникът ще изпълни ли изискването за представяне на „описание на предлаганото от участника техническо оборудване“ по чл. 7.2.2 от Документацията за участие, ако реферира към съдържанието на двете приложения, или е необходимо съдържанието на приложенията да бъде възпроизведено/дублирано?</p>	<p>с което се кандидатства за лиценз за летищен оператор и оператор по наземно обслужване, се преценява към момента на подаване на заявление в ГД „ГВА“ и се извършва по реда, определен в 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.</p>
В.8.	<p>На интернет страницата на Летище София са публикувани „Вътрешни правила за планиране, възлагане и контрол на обществени, смесени и частни поръчки в „Летище София“ ЕАД“ (последно изменени и допълнени с Решение на СД по т. 5 от Протокол № 6 от 27.04.2015 г.). Моля да потвърдите, че това са актуалните и действащи към настоящия момент вътрешни правила на „Летище София“ ЕАД. Ако - не, моля да ни предоставите за преглед най – актуалните и действащи вътрешни правила за възлагане.</p>	<p>В страницата на „Летище София“ ЕАД са публикувани Вътрешни правила за планиране, възлагане и контрол на обществени, смесени и частни поръчки в „Летище София“ ЕАД, приложими за процедурите за възлагане на обществени поръчки които са открити и провеждани по реда на Закона за обществените поръчки в сила до 14.04.2016 г. Съгласно чл. 244 от ЗОП (обн. ДВ, бр. 13 от 16.02.2016 г., в сила от 15.04.2016 г.) секторните възложители нямат задължение за приемане на вътрешни правила за управление на цикъла на обществените поръчки.</p>
<b>№</b>	<b>ВЪПРОСИ</b>	<b>ОТГОВОРИ</b>

1.	Понастоящем декларираният капацитет е 25 броя самолетни движения на час. Как е определен този капацитет и какви са съображенията за това? Каква е причината да не се декларира капацитет от 40 самолетни движения на час?	<p>Капацитетът е определен в съответствие с методика на ЕВРОКОНТРОЛ, на основата на проведено изследване на данни за движението на ВС по маневрената площ и перона, които са събрани чрез преки наблюдения на поведението на ВС. Събраните данни съдържат информация за времето на настъпване на предварително определени събития, имащи значение за пропускателната способност на ПИК. Събирането на данните е извършено от обучени наблюдатели, които са използвали специално разработено за целта приложение.</p> <p>Информацията е налична за преглед на място при условия и по ред, посочени в Раздел III, т. 3.3. от Документацията за участие в процедурата.</p> <p><b>Приложение 1.1 към папка 12</b> - писмо с изчисления от РВД капацитет и</p> <p><b>Приложение 1.2 към папка 12</b> - доклад от РВД с описание на използвания метод.</p>
2.	Опишете начина на опериране в източния край на пистата. Каква е процедурата и последователността за промени между излитания и кацания?	При нормална работа на летището, организацията на излитанията и кацанията е съобразена с минимално шумяване на гр. София, като се използва ПИК 27. В случай, че метеорологичните условия не позволяват горното, се използва ПИК 09.
3.	Какъв е процентът на обслужения трафик съответно от източния и западния край на пистата (излитания и кацания)?	Не се води такава статистика.
4.	Какви са специфичните екологични ограничения с оглед на прелитането над града? Има ли определен брой разрешени излитания и кацания към и от запад?	В Сборника за аеронавигационна информация и публикация (АИП/АІР) на Република България,

		<p>поддържан от ДП „РВД“ са публикувани процедури за намаляване на шума, които налагат специфични условия при избор на ПИК.</p> <p>Излитанията и кацанията не са ограничени по брой, но зависят от метеорологичните условия.</p> <p>Информацията е налична за преглед на място при условия и по ред, посочени в Раздел III, т. 3.3. от Документацията за участие в процедурата.</p> <p><b>Приложение 4</b> към папка 12 - Раздел LBSF AD 2.21 „Процедури за намаляване на шума“ от АИР Република България.</p>
5.	<p>Разбрахме, че предвид на шума се предпочитат източни заминавания и западни пристигания. Има ли правни или регулаторни ограничения, които да ограничават непрекъснати западни излитания и източни кацания или това е само оперативно предпочитание с оглед поддържането на ниско ниво на шума?</p>	<p>Начинът на провеждане на полетите на въздухоплавателните средства (ВС), без разлика от националната им принадлежност е в съответствие с организацията на въздушното пространство в Летищния контролиран район София, публикувана в АИР. Посочената организация на въздушното пространство съдържа схеми за долитане и отлитане към летището, както и процедури за подход и втори кръг за двете направления на пистата за излитане и кацане (ПИК).</p> <p>Изпълнението на схемите и процедурите зависи от редица фактори, като: посока и скорост на вятъра при ПИК, излетно тегло на ВС, линейна и вертикална скорост на ВС, експлоатационни характеристики и ограничения на ВС, метеорологична обстановка и др.</p> <p>Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ изготвя</p>

		аеронавигационните схеми за отлитане и долитане от/до летище София и следи за тяхното спазване. Регулирането на аеронавигационното обслужване е в правомощията на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията .
6.	Моля обяснете очакваните правни и финансови последици от шума по отношение на приложимото законодателство, ако въздушният трафик надхвърли 50,000 самолетни движения годишно?	Съгласно Закона за защита от шума в околната среда (ЗЗШОС), Глава втора „Стратегически карти за шум и планове за действие“ за всяко „основно летище“ се разработва стратегическа карта за шум и въз основа на нея План за действие с конкретни мерки за намаляване и предотвратяване на шума в околната среда. Предвидените в плановете за действие мерки, се осъществяват в посочените в тях срокове и се финансират от собствениците на обектите и съоръженията - източници на шум в околната среда. Стратегическата карта и Плана за действие се преразглеждат и при необходимост се актуализират най-малко веднъж на всеки 5 години от датата на одобряването им от компетентните органи. Информацията е налична за преглед на място при условия и по ред, посочени в Раздел III, т. 3.3. от Документацията за участие в процедурата. <b>Приложение 6</b> към папка 12
7.	Какво е влиянието на вятъра при избора на посока на пистата?	Посоката и скоростта на вятъра са водещ фактор за избора на направлението на излитане и кацане, конкретно за летище София са възможни две направления, а именно -



		<p>направление изток или направление запад. При изпълнение на подход в източно направление, утвърдената траекторията на ВС неизбежно преминава над населени райони на гр. София и се явява потенциален източник на авиационен шум. При изпълнение на отлитане в западно направление, траекторията на ВС, макар и по друг маршрут, също преминава над гр. София.</p> <p>Като правило полетите се извършват съответно: кацане в западно направление и излитане в източно направление. Това може да се промени и подходящите самолети да се насочват за кацане в източно направление, а излитанията да се изпълняват в западно по различни причини: ако го налага оперативната обстановка в небето над гр. София; натоварен трафик на летище София, посока и сила на вятъра и др.</p>
8.	<p>Възможно ли е да се подобри капацитетът чрез нови процедури, ново оборудване и провеждане на повече обучения от оторизирани учебни центрове? Какъв максимален капацитет може да се постигне чрез тези мерки? Би ли достигнал 40 бр. самолетни движения на час?</p>	<p>Капацитетът на ПИК може да се подобри чрез изграждане на нова скоростна пътека за рулиране между ПР Е и ПР С, както е заложено в одобрения генерален план. 40 самолетни движения на час е максималният капацитет за една писта, достигането му може да рефлектира върху безопасността на полетите.</p>
9.	<p>Има ли изкуствени или естествени препятствия, които навлизат в повърхностите свободни от препятствия? Ако има такива, как се справяте с тях?</p>	<p>Всички препятствия, навлизащи в повърхнините, свободни от препятствия зони са отразени в АІР, като за тях предварително е направен анализ на риска. Нарушенията на повърхнините, дефинирани от Annex 14 се обезопасяват с процедурите за полети.</p>

10.	Какъв би бил капацитетът на двойна пистова система (изолиран режим) с разстояние 210 метра между пистите, алтернативно 420 метра? А 760 метра?	Този въпрос е предмет на предвижданията на генералния план, които ще бъде изготвен от бъдещия концесионер.
11.	Кои биха били предпочитаните (или идеалните) местоположения и характеристики на втората писта? Какъв би бил почасовият капацитет на такава писта? Какви са потенциалните проблеми, свързани с това?	Този въпрос е предмет на предвижданията на генералния план, които ще бъде изготвен от бъдещия концесионер.
12.	Ще бъде ли приемливо проектиране на втора писта за 2,800 метра в сравнение с настоящата писта от 3,600 метра. Всички самолети код „С“ могат да оперират на 2,800 метра. Ако пристигат самолети код „D“ или „Е“, те могат да използват настоящата писта.	Този въпрос е предмет на предвижданията на генералния план, които ще бъде изготвен от бъдещия концесионер.
13.	Възможно ли е да се срещнем с хора от управлението на РВД, за да обсъдим въпроси, свързани с капацитета, тъй като е много важно да разберем техния подход и планове. Срещата би могла да бъде отворена за всички заинтересовани лица.	Във връзка с искането Ви за провеждане на среща, следва да имате предвид, че съгласно изискванията на Закона за концесиите и Правилника за прилагане на закона за концесиите не е възможно извършването на действия, свързани с даването на информация за предоставяната концесия, извън случаите, определени със Закона за концесиите и правилника за неговото прилагане. Редът за получаване на допълнителна информация е посочен в Документацията за участие в процедурата за предоставяне на концесия.
14.	В конкурсната документация се реферира към стандартите на ИКАО и ИАТА, но не и към стандартите на ЕАСА. Бидейки страна-член на Европейския съюз, България е длъжна да прилага Регламент № 139/2014 на ЕС и ЕАСА и подчинените му документи. Регламента на ЕС или стандартите на ИКАО и ИАТА следва да съобразим за целите на офертата?	Регламентите на ЕАСА са водещи, но в тях има текстове, рефериращи към ИКАО и ИАТА.