
Кристиан Кръстев, министър на транспорта: Свалят таксите на летище София

Добре е да се удължи времето за движение на камионите в петък, казва Кристиан Кръстев
Интервю на министър Кристиан Кръстев за вестник "Стандарт", 19.04.2013 г.

- Г-н министър, неотдавна Асоциацията на българските авиокомпани (АБА) отчете, че за поредна година българската гражданска авиация отстъпва пазарни позиции при редовните и чартърните полети. Какво ще направи държавата в лицето на транспортното министерство, за да помогне на авиокомпаниите да спрат да губят пазарен дял? Ще отговори ли на искането на АБА за намаляване или поне задържане на нивото на държавните летищни такси и за намаляване на аеронавигационните такси?

- Като страна членка на ЕС не можем да нарушаваме правилата на свободната конкуренция, като даваме преференции само за българските авиокомпани. Така намаляването на летищните и аеронавигационните такси ще свали разходите на всички авиопревозвачи и няма да направи българските по-конкурентоспособни. А и размерът на таксите никога не е бил важен фактор за финансовото състояние на авиокомпаниите, тъй като те формират малък дял в разходите им. Министерството на транспорта полага усилия за намиране на възможните начини за създаване на по-благоприятни условия за пазара, като облекчава административното обслужване, въвежда по-бързи и евтини електронни услуги и пр. МТИТС и ГД "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГВА) предприемат стъпки за задържане и намаляване на таксите, които се съгласуват с летищата и авиокомпаниите. Тече процедура по консултации за промяна на таксите на летище София за въвеждане на облекчения за авиокомпаниите, като премахване на увеличената такса за кацане след 22,00 ч и през почивните дни.

- България все още е бяло петно на картата на медицинските полети въпреки известните ни зимни курорти. През зимата полети за търсене и спасяване в Банско и Боровец изпълняваха вертолети, които не отговарят на стандартите. Едномоторен хеликоптер дори взеше туристи в Рила и Пирин в нарушение на нормите за безопасност. Смятате ли, че ГД ГВА изпълнява стриктно контролните си функции?

- Спешната медицинска помощ е търговска дейност, изпълнявана от авиационни оператори. Досега няма постъпило заявление за такава дейност, като основна причина за това е липсата на модел за финансиране. В страните, които имат такива оператори, финансирането се осъществява от застрахователи, благотворителни организации и не на последно място от държавата - министерство на здравеопазването или осигурителен орган. Друга причина е липсата на вертолетни площадки до големите болници, а времето е основен фактор при спешната медицинска помощ с хеликоптери. Стриктно се следи колко минути минават от известяване за инцидента до излитането на вертолета, колко - за прелитането му до местопроизшествието, колко - за качване, обезопасяване и превоз на пострадалия, до поставянето му на операционната маса. Цялото това време не бива да надвишава 1 час - т. нар. златен час. Шансовете за пострадалия след този час намаляват толкова, че транспортирането му с вертолет се обезсмисля. За да се спази правилото за златния час, е необходима мрежа и организация на целия процес по спасяване - дежурни екипажи и вертолети, създадени и сертифицирани за тази дейност, вертолетни площадки близо до болници и пр.

ГД ГВА не одобрява договорите за търсене и спасяване, които операторите сключват. Задължение на всеки оператор обаче е да спазва дейностите така, както са посочени в неговото Свидетелство за авиационен оператор.

Веднага след постъпването на неофициална информация до ГД ГВА за двата вертолета в Банско и Боровец, беше разпоредено те да спрат полетите до представянето на документи за получаване на одобрение за тази дейност в планинска среда. Оказа се, че оборудването на двата вертолета не е достатъчно за спасяване, а операторът е сертифициран по Наредба - 24, с което се изключва тази дейност. Определени са комисии, които да оценят пригодността на временните площадки за осъществяване на дейността "търсене и спасяване", ограничена само до "търсене по определени маршрути". Що се отнася до туристическите разходки в планината с вертолет, в ГД ГВА веднага беше назначена комисия за изясняване на случая. Ако има доказателства, че операторът е извършвал тази дейност, той ще бъде санкциониран. Така че ГД ГВА изпълнява стриктно контролните си функции. На 6 авиокомпаниии временно бяха спрени правата, което говори за строгото отношение на ГД ГВА към авиобранша.

- Не са ли в конфликт на интереси служителите на ГД ГВА, които не са назначени за инспектори, а за директори и на други позиции, да летят в авиокомпаниии?

- Изпълнението на полети от инспекторите по въздухоплаване е предвидено в Закона за гражданското въздухоплаване (чл.38, ал.4), където се указва, че при изпълнение на полетните си програми авиационните оператори включват за своя сметка в състава на летателните си екипажи инспектори по въздухоплаване в съответствие с тяхната квалификация. Подобни разпоредби са включени и в Устройствения правилник на ГД ГВА, където е посочено, че инспекторите по въздухоплаване са длъжни да поддържат и усъвършенстват подготовката и квалификацията си. От няколко години в ГД ГВА е предвидено служителите да уведомяват писмено прекия си ръководител за авиокомпанията, в чиято полетна програма са включени. За времето на участието му в полетната програма на този авиационен оператор, същият няма право да участва в административни процедури, свързани с проверка на дейността на тази авиокомпания.

- Какво е отношението Ви към идеите за създаване на нови летища, включително и международни, в Кондофрей, Балчик, Ст. Загора и пр. при положение, че дори и сега две от международните ни летища не привличат полети?

- Развитието на летищната мрежа в страната чрез създаване на нови летища открива нови възможности за привличане на инвестиции и за подобряване на условията за туризъм, спорт и обслужване на селското стопанство и индустрията. Опитът, натрупан от експлоатацията на сертифицираните летателни площадки у нас, показва значителен интерес от страна на т.нар. малка авиация, която бележи ежегоден ръст в Европа и целия свят през последните години въпреки кризата. В този смисъл ние ще оказваме подкрепа за развитието на тази дейност и в бъдеще.

- Не е ли крайно време Звеното за разследване на произшествия в авиационния, водния и жп транспорт да излезе извън министерството, за да се превърне в независим орган?

- Дирекция "Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт" към МТИТС има пълната независимост, необходима за изпълняване на задълженията му, и отговаря на всички международни изисквания. Изискването за независимост се определя и с регламент на ЕК, който ние спазваме стриктно. В него е записано, че органът за разследване е функционално независим от авиационните органи от всяко друго лице или институция, чиито интереси или цели биха могли да бъдат в противоречие със задачите му. В 23 от държавите в ЕС тези структури са на подчинение на министерства или други държавни органи. Единствено в Дания, Италия, Чехия и Холандия те са самостоятелни структури.

- Държавата взе прибързано решение да задължи тежкотоварните автомобили да

спират между 16 и 22 часа в предпразничните и почивните дни далеч преди да осигури необходимите охраняеми паркинги, оборудвани с всичко необходимо за почивка на екипажите. Ще създаде ли условия транспортното министерство за по-бързото им изграждане?

- Започналият интензивен диалог с браншовите организации в автомобилния транспорт постави този въпрос пред нас. Смятаме, че е необходим компромис, който, от една страна, да гарантира безопасността на движението в дните, когато превозите са най-интензивни, но от друга страна, в условията на икономическа криза, да осигури възможността българските превозвачи да завършват курсовете си и да се прибират до базите си. Ако се удължи времето за движение в петък, това ще позволи по-бърза реализация на продукцията от последния работен ден.

Министърът на транспорта в служебния кабинет Кристиан Кръстев имаше привилегията да отговаря за четирите вида превози по суша, въздух и вода още като заместник на ексминистъра Ивайло Московски. "Бог обича смелите, а аз съм един от тях!", е неговият девиз. Смелост наистина му е необходима, тъй като нерешените въпроси в ресора му са толкова много и толкова стари, че само със смелост ще могат да бъдат решени. Месец след назначаването му потърсихме министър Кръстев за отговор на наболели въпроси във въздушните и автомобилните превози.