

---

Публикуван на: 26-09-2006

Източник: [Портал Европа](#)

---



Критичните бележки в доклада на Европейската комисия за безопасността на полетите могат да създадат сериозни проблеми на част от карго авиокомпаниите, призна транспортният министър Петър Мутафчиев във вторник преди официалното обявяване на мониторинговия доклад на ЕК, съобщава Mediapool.

Според Мутафчиев проблемът се дължи на факта, че много от самолетите са руски и не са сертифицирани по изискванията на ЕС.

Всички български карго авиокомпаниии използват руски самолети, които не са сертифицирани по изискванията на JAA, съобщава агенцията.

До настоящите проблеми пред товарните авиопревозвачи се стига заради отношението на специализираната дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГВА), коментират запознати. Преди половин година ГВА решава да подготви "екшън-план" за създалата се ситуация, в който е записано, че през април 2007 година българската администрация ще извади от регистъра на авиационните средства всички руски самолети. Този план не е бил съгласуван с българските карго превозвачи и те по неофициален път разбират какво подготвя държавната администрация. Потърпевши от авиационния бизнес коментираха, че дори експертите в Брюксел са били удивени от подхода на ръководството на ГВА на принципа "няма самолет - няма проблем" и са препоръчали на българската авиационна администрация да класифицира по групи руските самолети и да се опита да сертифицира по-голямата част от тях в JAA.

За да спасят бизнеса си, авиокомпаниите за товарни превози, сформират своя делегация, която да преговаря директно с еврودирекцията, контролираща въздушните превози. Карго превозвачите са успели да извоюват сертификат за самолет АН 12. Водят се преговори да се сертифицират и самолетите АН 24 и АН 26.

Според специалистите, изискването да се спрат от движение руските самолети ще се окаже фатално за фирмите от селскостопанската авиация, които ще трябва да спрат работа.

Карго компаниите ще намерят начин да оцелеят. Те работят основно извън рамките на страната и границите на Европейския съюз. Ако не успеят да сертифицират самолетите си, те просто ще ги пререгистрират в страни, за които не важат тези изисквания, и ще летят под чужд флаг, коментираха специалистите. Кое то значи, че в българската хазна няма да влизат данъци от тяхната дейност, съобщава Mediapool.