

Въпроси и отговори, свързани с ратификацията на „Споразумение между правителството на Република България и правителството на Република Полша относно осигуряване на логистична подкрепа за самолети МиГ-29“

1. Как е избрана Полша за сключване на Споразумението относно осигуряване на логистична подкрепа за самолети МиГ-29?

От извършеното проучване на възможностите на икономически оператори от Европейския съюз, страните, с които ЕС има сключени споразумения, и НАТО за извършване на интегрирана логистична поддръжка на самолети МиГ-29 се установи, че Полша е единствената държава измежду очертаня кръг страни, която притежава икономически способности да поддържа и ремонтира самолети МиГ-29 и единствена осигурява подобни дейности по отношение на полските ВВС.

2. Какви са параметрите на Споразумението?

Предмет на споразумението:

- Предоставяне за ползване без допълнително заплащане на българските Военновъздушни сили (ВВС) на два двигателя РД-33 сер.2, за самолети МиГ-29, собственост на Полша. Срок за ползване на двигателите от българските ВВС – 24 месеца или 200 летателни часа, което от двете настъпи първо.
- Извършване на ремонт в Полша на 6 двигателя РД-33 сер. 2 за самолети МиГ-29, собственост на българските ВВС. След ремонта ресурсът на двигателите до следващия ремонт ще бъде 350 часа или 8 години, което от двете настъпи първо. Гаранцията на двигателите след ремонт ще бъде 24 месеца или 200 летателни часа, което от двете настъпи първо.
- Предоставяне за ползване без заплащане на полските ВВС на два от ремонтираните в Полша двигателя, собственост на българските ВВС. Срок за ползване на двигателите от полските ВВС – 24 месеца или 200 летателни часа, което от двете настъпи първо.

Срокове:

- Срок за предоставяне за ползване от българските ВВС на два двигателя РД-33 сер.2, за самолети МиГ-29 собственост на Полша – 20 дни след влизане в сила на Споразумението.
- Срок за изпълнение на ремонтите:

Ремонтът в Полша на първите четири двигателя ще бъде извършен в срок от 6 месеца след предоставянето им в ремонтното предприятие. Ремонтът на последните два двигателя (5 и 6) ще бъде изпълнен в срок от четири месеца след приключване на ремонта на първите четири.

Стойност на Споразумението:

По Споразумението ще се заплаща единствено сумата за ремонта на всеки един от шестте двигателя.

Ремонтът на един двигател ще струва 1 023 000 Евро. Всички разходи, свързани с транспорта на двигателите, предмет на Споразумението, от и за България са за сметка на Полша. Заплащането на сумите за ремонт ще се извършва след приключване на неговото изпълнение, което става с приемане от България на всеки един от ремонтираните двигатели.

Общата стойност на Споразумението е **6 138 000 Евро**.

3. Нарушава ли се някаква интелектуална собственост на трети страни и има ли потенциален риск за българската държава от такова нарушение?

С подписаното на 22 октомври 2015 г. Споразумение не се нарушава Спогодбата между правителството на Република България и правителството на Руската федерация за взаимна защита на правата върху резултатите от интелектуалната дейност, използвани и получени в хода на двустранното военнотехническо сътрудничество от 2007 г. За да се обсъждат по същество претенции, че при евентуален ремонт от полската страна на двигателите се засягат права на разработчика, т. е. на руската страна, би трябвало обектите на нарушението, а именно двигателите и съпътстващата ги документация да са получени в България в рамките на действието на тази Спогодба. В случая става дума за обекти и документация, свързана с тях, придобити от Министерството на отбраната на Република България преди сключването на Спогодбата, и поради това не са в обхвата на защита по Спогодбата от 2007 г., тъй като в нея не е предвидено ретроактивно действие.

За да се защити допълнително интелектуалната собственост по време на ремонта на двигателите в Полша:

- Двигателите ще се съпровождат не с техническа, а единствено и само с експлоатационна документация като формуляр за всеки двигател и паспорти (там където е предвидено) за агрегатите, влизащи в комплектацията на всеки отделен двигател. Експлоатационната документация сама по себе си не представлява носител на информация, позволяващ извършването на каквито и да е ремонтни дейности.
- В експлоатационната документация на двигателите са отразени данни, които са получени в процесите на експлоатация като проведени войскови ремонти в експлоатиращата организация, основни ремонти, установени ресурси и срокове на експлоатация, заменени агрегати и др.;

4. Предвиден ли е защитен механизъм в случай на претенции от трети страни, по отношение на нарушение на интелектуалната собственост?

Да, предвиден е такъв защитен механизъм за българската държава в чл. 9 т. 9.5 от текста на Споразумението, според който българското правителство, българското Министерство на отбраната и Въоръжените сили на Република България не носят и не се свързват с никаква отговорност в случай на каквото и да било евентуално нарушаване на права, притежавани от трети страни.

5. Защо в т. 2 на проекта за Закон за ратификация е предвидено да не се публикува, респективно обнародва Споразумението?

В чл. 12 на Споразумението двете страни са поели ангажимент за запазването на конфиденциалност по отношение самото споразумение, като страните нямат право да разкриват информация, създадена или обменена при неговото изпълнение, освен ако това не си изиска от съд или държавен орган. Това е искане, с което българската страна се съгласи, за да се запазят интереси на страната, която извършва ремонта. Към Споразумението е включена и голяма по обем техническа документация.

6. Какви са предимствата за българската държава, респективно ВВС, при условията на Споразумението спрямо досегашната практика с РСК „МиГ“

- **Цена:**

Сравнение на цените без митнически сборове и ДДС по отношение на последния подписан през 2015 г. от представителите на АО РСК „МиГ“ договор за ремонт на двигатели РД-33 сер.2

Страна по споразумение/договор	Ресурс на двигателите до следващ ремонт	Цена за ремонта на 1 двигател
МНО на Полша	350 часа/8 години	1 023 000 евро
АО РСК „МиГ“	350 часа/8 години	1 370 000 евро

Последният официален документ в Министерството на отбраната, който показва достигнатите единични цени за капитален ремонт на двигател РД-33 серия 2, е подписан след много оспорвани преговори на 24 април 2015 г. от оторизирания представител на РСК „МиГ“ господин Никифоров. В този документ цената на ремонта на един двигател възлиза на 1 370 00 Евро, без да се отчитат дължимите мита и митнически такси, както и ДДС.

За удължаване на междуремонтния ресурс с **50 (петдесет) часа на един двигател**, в т.ч. за срок от 12 месеца, цената, подписана от представителя на РСК „МиГ“, е **102 917 Евро** нето, т.е. за още 150 часа тя ще е 308 751 Евро. Следователно, ако междуремонтният ресурс на 1 двигател е с параметри **500 летателни часа**, то това би струвало на МО цената за 350 часа, съобразена с

цената за допълнителните 150 часа. В цифри това означава **1 678 751 Евро** без мита, митни сборове и ДДС.

- **Гаранции:**

Сравнение на гаранциите по отношение на последния подписан през 2015 г. от представителите на АО РСК „МиГ“ договор за ремонт на двигатели РД-33 сер. 2

Страна по споразумение/договор	Гаранция в часове (наработка на двигател)	Гаранция по календарен срок
МНО на Полша	200 часа	2 години (24 месеца)
АО РСК „МиГ“	100 часа	1 година (12 месеца)

- **Срокове за изпълнение:**

Страна по споразумение/договор	Срок за изпълнение
МНО на Полша	6 месеца от датата на предоставяне на двигателя в ремонтното предприятие чрез МНО на Полша
АО РСК „МиГ“	11 месеца от сключване на договора. На практика ремонтите в Русия не са били по-къси от 15-16 месеца

В писмото на РСК „МиГ“ до председателя на Комисията по отбрана от септември, постъпило за информация в МО, е посочена цена за ремонт на един двигател 1 050 000 Евро за 350 летателни часа. Дори при такава цена, ако към нея се калкулират дължимите мита, митнически сборове и ДДС, които не се дължат по договора с Полша, тя ще е с около 268 000 Евро по-скъпа от офертата на Полша (около 27% в повече).

7. Има ли достатъчно гаранции и качество?

- Гаранционни отговорности по договора с Полша се поемат от полската държава в лицето на полското Министерство на националната отбрана. При договора с АО РСК „МиГ“ те се поемат от корпорацията.

- **Качество:**

Двигателите се ремонтират по техническа документация и процедури, прилагани от Полша. Пълен списък на необходимите документи е включен в Анекс G на Споразумението.

Гаранцията за осигуряване на качество идва на базата на изискванията, залегнали в AQAR 2120 (Съюзна публикация за осигуряване на качеството на НАТО). AQAR 2120 съдържа изискванията на НАТО за качество, описва и прилаганите системи и документации. Отговорен за прилагането на AQAR 2120 при ремонта на двигателите ще бъде полският национален орган по осигуряване на качеството на продукцията за нуждите на полското Министерство на националната отбрана – „Military Centre for Standardisation, Quality and Codification“. Задължение на този орган, съгласно прилаганата при ремонта на двигателите система за управление на качеството, е да извършва входящия контрол за качеството и произхода на всички влагани при ремонта на двигателите материали.

Полското Министерство на националната отбрана следва да потвърди, че продуктът отговаря на изискванията за качеството, залегнали в Договора, като предостави, заедно с продукта, Сертификат за съответствие, удостоверяващ, че ремонтите на двигателите са извършени по техническа документация и процедури, изисквани от полската страна в това отношение. Този документ ще бъде изготвен и подписан от полското Министерство на националната отбрана и ще бъде одобрен с подпис на военния представител на представителя на правителствения орган по осигуряване на качеството (GQAR) от изпълнителя по Договора.

8. Какво ще направи Министерството на отбраната, за да гарантира и покрие риска, свързан с евентуалното оттегляне на РСК „МиГ“ от другите дейности, свързани с осигуряване на пълната интегрирана логистична поддръжка на бойната ни авиация?

Като първа стъпка, съвсем скоро ще започнат консултации с представители на Полша относно покриване в максимална степен на нуждите на Военновъздушните ни сили по осигуряването на пълната интегрирана логистична поддръжка на самолетите МиГ-29. След тези консултации и получаване на мандат с Решение на Министерския съвет ще започне работата по подготовката на Споразумение с Република Полша за предоставяне на интегрирана логистична поддръжка на самолетите МиГ-29.

9. Дали в Споразумението са записани изисквания за представяне от полска страна на сертификат за произхода на резервните части?

Отговорен за осигуряването на качеството при ремонта на двигателите ще бъде полският национален орган по осигуряване на качеството на продукцията за нуждите на полското Министерство на националната отбрана – „Military Centre for Standardisation, Quality and Codification“.

Задължение на този орган, съгласно прилаганата при ремонта на двигателите система за управление на качеството, отговаряща на изискванията, залегнали в АQAP 2120 (Съюзна публикация за осигуряване на качеството на НАТО), е да извършва входящия контрол за качеството и произхода на всички влагани при ремонта на двигателите материали.

При посещението в заводите в Полша българската страна беше уверена, че те са разработили собствени документации за производството на собствени детайли, които на практика осигуряват високо технологично ниво.

10. Как е уреден въпросът с възникване на неуредени спорове в процеса на реализиране на Споразумението?

Въпросите с възникването на евентуални спорове в процеса на реализиране на Споразумението са разгледани в чл. 11 на текста.

„11.1. В случай на възникване на каквито и да било спорове между Страните във връзка с въпросите, обхванати от настоящото Споразумение, или във връзка с него, Страните полагат всички усилия да разрешат тези спорове чрез взаимни преговори.

11.2. В случай, че такива спорове не бъдат разрешени чрез преговори, настоящото Споразумение и всички свързани с него спорове се регулират от и тълкуват в съответствие с правото на Швейцария, независимо от каквото и да било стълкновение на законови принципи, изискващо приложението на каквото и да било друго законодателство.

11.3. Всички спорове, възникващи вследствие на или във връзка с настоящото Споразумение се отнасят към Международния арбитражен съд към Международната търговска камара и се разрешават окончателно съгласно Правилата за арбитраж на Международната търговска камара от един или повече арбитражи, определени в съответствие с тези Правила. Арбитражните производства ще се водят на английски език, в Женева, и ще се регулират от правото на Швейцария.“

11. Защо е необходимо ратифициране на това Споразумение след като за много по-големи договори за доставка, и то за Военновъздушните сили, такова ратифициране не е предвидено?

Защото това е междудържавно Споразумение, представляващо международен публичен договор, с който се поемат финансови ангажименти от българската държава. При цитираните договори не е имало ратификация от Народното събрание, защото те са сключени между Министерството на отбраната и фирми-изпълнители. Ратификация се налага и поради това, че в Споразумението се предвижда участие на държавата в арбитражно

производство в случай на неуредени спорове, както и че в чл. 13.1. е установено освобождаване от дължимите в страната данъци.

12. Как е гарантирано, че при невъзможност от извършване на ремонта на двигателите, същите своевременно ще бъдат върнати от полската страна във вид и качество, при които са предоставени за ремонт от българска страна?

Защита на българския интерес в този случай е гарантиран от текста на чл. 15 т. 15.3 от Споразумението:

„15.3. Българската Страна може да прекрати настоящото Споразумение като изпрати едномесечно писмено предизвестие до полската Страна в случай на невъзможност на последната да извърши ремонта по §3.1.2. в съответствие с настоящото Споразумение и/или приложимото международно право. В срок от 60 дни от датата на прекратяване на настоящото Споразумение всяка от Страните следва да върне двигателите, собственост на другата Страна, заедно с всички свързани с тях материали и документация. Двигателите, предоставени за ремонт, следва да бъдат върнати сглобени на българската Страна.“

13. Защо ремонтът на двигателите не може да бъде извършен от „Авионамс“?

Ремонтите на двигателите РД-33 сер. 2 в „ТЕРЕМ – Г. Бенковски“ ЕООД са преустановени поради категоричния отказ от руска страна да предостави необходимите за тяхното изпълнение ремонтни групови комплекти. Това обстоятелство доведе до необходимостта от влагане при ремонтите на двигателите в „ТЕРЕМ – Г.Бенковски“ ЕООД на материали от други разглобени двигатели от този тип, собственост на ВВС. В резултат на това бяха бракувани няколко двигателя. След изчерпване на тази възможност ремонтите на двигателите РД-33 сер. 2 в „ТЕРЕМ – Г. Бенковски“ ЕООД бяха преустановени.

Успоредно с това, възлагането на възстановяване на двигателите в приемника на „ТЕРЕМ – Г. Бенковски“ ЕООД – „Авионамс“ АД, към момента не е възможно и поради това, че то противоречи на българското законодателство. Според Закона за икономическите и финансовите отношения с дружествата, регистрирани в юрисдикции с преференциален данъчен режим, свързаните с тях лица и техните действителни собственици („ЗИФОДРЮПДРС“) подобен ремонт не може да се възлага на дружества, с регистрация в офшорни зони или свързани с тях лица. Категорично е установено, че „Авионамс“ АД е такова лице и попада в ограниченията на ЗИФОДРЮПДРС.