



23.01.2017 № 153/03.2-7.8

на № _____ від _____

Голові Державної авіаційної служби України
Більчуку О.В.

*Щодо проекту Авіаційних правил України «Доступ
на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах»*

Шановний Олександр Васильовичу!

Торгово-промислова палата України засвідчує Вам свою повагу та звертається з наступним.

Авіаційний комітет, створений при ТПП України, є своєрідним містком між бізнесом і владою. Метою діяльності комітету є налагодження взаємодії між державними органами та підприємцями для покращення правового регулювання в авіаційній галузі.

До складу Авіаційного комітету входять найбільші українські авіакомпанії та аеропорти, постачальники послуг наземного обслуговування, туристичні оператори, а також юридичні компанії, які спеціалізуються у сфері авіаційного права.

Однією з проблем, яка тривалий час турбує суб'єктів авіаційної діяльності, є неврегульованість питання доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах.

Відсутність нормативного акту, який би встановлював чіткі, прозорі та об'єктивні критерії доступу на ринки послуг з наземного обслуговування в аеропортах, призвела до саморегулювання ринку. Але така ситуація має значний недолік, адже умови доступу на ринок встановлюються експлуатантами аеропортів в «ручному режимі». При цьому експлуатанти аеропортів, в більшості випадків, самі надають послуги наземного обслуговування, а тому не зацікавлені в допуску конкурентів або забезпеченні для них рівних, стабільних та прозорих умов діяльності.

Варто зазначити, що основні концептуальні рішення щодо розвитку авіаційної галузі були закладені ще в 1996 році. Так, Постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1996р. № 1587 було затверджено Концепцію розвитку цивільної авіації України на 15-20-річний період.

Норми вказаного документу містять доволі прогресивні рішення, зокрема, відносно того, що функціонування цивільної авіації має відбуватися в умовах ринкових відносин, найважливішими елементами яких є: демонополізація, цивілізована конкуренція, рівність підприємств усіх форм власності та відокремлення суб'єктів природних монополій від суб'єктів і підрозділів, що працюють у ринкових умовах.

0304

арк. 21



Вказані концептуальні рішення залишилися нереалізованими, а процеси демонополізації та розвитку цивілізованої конкуренції на ринку послуг з наземного обслуговування досі регулюються в «ручному режимі», що нерідко призводить до спотворення конкуренції та обмеження розвитку цього ринку.

З метою забезпечення справедливої конкуренції на ринку послуг з наземного обслуговування Антимонопольний комітет України прийняв рішення від 29.09.2015 року № 14-р та від 06.12.2016 року № 526-р, якими зобов'язав Державну авіаційну службу України розробити та затвердити нормативно-правовий акт, який би регулював доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах.

Необхідно відмітити, що Державіаслужбі достатньо лише систематизувати європейський досвід в регулюванні питання доступу на ринок наземного обслуговування в аеропортах та врахувати його в нормах, розробленого правового акту.

Це пояснюється тим, що в Європейському Союзі вже понад 20 років діє Директива Ради ЄС № 96/67 «Щодо доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах Спільноти».

За цей час країни Європейського Союзу не лише напрацювали значний досвід практичного застосування норм Директиви, а й зробили детальний аналіз їх ефективності та розробили проект нового документу, який замінює неефективні норми та значно деталізує діючі норми. Відповідні положення викладені Європейським Парламентом та Радою в документі під назвою - Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on ground handling services at Union airports and repealing Council Directive 96/67/EC.

Згідно з європейською практикою базовими принципами доступу на ринок послуг з наземного обслуговування є:

1) вільний доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах, який запроваджується шляхом поступового відкриття ринку після досягнення аеропортом певних обсягів перевезень або настання певних дат;

2) можливість обмеження кількості постачальників послуг за певними видами послуг, але у виключних випадках та за умов:

- прозорих критеріїв та механізмів такого обмеження;
- обрання постачальників, для надання послуг за якими введено обмеження, на підставі конкурсу, умов якого мають бути прозорими та недискримінаційними;
- забезпечення конкуренції принаймні між двома постачальниками послуг, один з яких не може бути пов'язаний відносинами контролю ні з експлуатантом аеропорту, ні з домінуючим перевізником, ні з іншим постачальником послуг наземного обслуговування;

3) гарантованість доступу на ринок послуг з наземного обслуговування, який забезпечується встановленням прозорих умов та критеріїв;

4) гарантованість доступу до централізованих інфраструктур аеропорту, який забезпечується встановленням переліку централізованих інфраструктур та прозорих умов доступу до них, а також публічності та відкритості інформації про витрати аеропорту на утримання інфраструктури;

5) справедлива конкуренція, яка забезпечується шляхом відокремлення діяльності експлуатанта аеропорту з управління централізованими інфраструктурами від діяльності з надання послуг наземного обслуговування.

6) врахування інтересів користувачів аеропорту як основних споживачів послуг наземного обслуговування, що забезпечується шляхом створення комітету користувачів аеропорту та його участі в різних процесах, які виникають під час доступу на ринок та інфраструктури аеропорту.

На жаль, проект правил доступу на ринок наземного обслуговування, що підготовлений Державіаслужбою, не враховує всіх базових європейських принципів, які закладені в Директиві та напрацьовані за час її дії, не передбачає чітких механізмів їх реалізації, а отже не відповідає інтересам всіх учасників ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах.

Крім того, проект правил, підготовлений Державіаслужбою, містить корупційні ризики, оскільки майже кожне процедурне питання, яке виникає в процесі доступу на ринок наземного обслуговування має погоджуватися з Державіаслужбою. До речі, в Європейському Союзі, в питаннях доступу на ринок наземного обслуговування державні органи виконують лише регуляторну та/або наглядову функції. При цьому всі процедурні питання доступу на ринок вирішуються за участю експлуатанта аеропорту та комітету користувачів аеропорту без втручання держави, але з можливістю залучення державних органів для врегулювання спірних ситуацій (наприклад, при встановленні плати за доступ до інфраструктури).

У зв'язку з зазначеними вище недоліками проекту правил робоча група при Авіаційному комітеті за погодженням з Комітетом з питань розвитку економічної конкуренції при ТПП України розробила альтернативну редакцію правил доступу на ринок наземного обслуговування, яка, на наш погляд, відповідає європейським стандартам та забезпечить справедливу конкуренцію на ринку наземного обслуговування.

Більш того, враховуючи, що робоча група складалася з представників усіх учасників ринку послуг з наземного обслуговування (споживачів, постачальників та експлуатантів аеропорту) проект документу відображає їх компромісну та збалансовану позицію.

У розрізі дотримання основних європейських стандартів наводимо основні відмінності між редакціями проекту правил доступу на ринок послуг з наземного обслуговування, підготовлених Державіаслужбою та Авіаційним комітетом:

№	Базові європейські принципи доступу на ринок послуг	Проект правил ДАСУ	Проект правил АК при ТППУ
1	Поступове відкриття ринку послуг з наземного обслуговування	Не передбачає поступового відкриття ринку	Встановлює поступове відкриття ринку, як це передбачено нормами Директиви ЄС. При цьому поступове відкриття ринку дозволяє врахувати інтереси регіональних аеропортів та надає їм час для підготовки до відкриття ринку (оптимізація техніки, персоналу, напрацювання умов доступу на ринок та до інфраструктури, розроблення технологій взаємодії та ін.).
2	Можливість обмеження кількості постачальників	Передбачає можливість обмеження кількості постачальників. При цьому критерії такого обмеження та процедура є непрозорими, що створює корупційні ризики або інші можливості для зловживань з боку експлуатантів аеропортів та державних службовців.	Передбачає можливість обмеження кількості постачальників. Встановлює чітку та відкриту процедуру введення обмежень кількості постачальників, а також вичерпні випадки обмеження кількості постачальників. Усуває корупційні ризики або інші можливості для зловживань шляхом встановлення необхідності проведення публічного обговорення питання обмеження кількості

			постачальників
3	Гарантованість доступу на ринок та до централізованих інфраструктур аеропорту	<p>Передбачає, що доступ на ринок та до інфраструктури аеропорту здійснюється на підставі генеральної угоди, яка розробляється аеропортом та погоджується з ДАСУ.</p> <p>Фактично має місце обмеження прав іншої сторони генеральної угоди, яка має прийняти умови, що розроблені експлуатантом аеропорту та погоджені ДАСУ.</p>	<p>Передбачає, що доступ на ринок здійснюється на підставі генеральної угоди, яка розробляється аеропортом та погоджується з комітетом користувачів аеропорту.</p> <p>У випадку не досягнення згоди між експлуатантом аеропорту та комітетом користувачів аеропорту, до консультацій може залучатися ДАСУ з правом надання рекомендацій щодо умов генеральної угоди.</p> <p>Саме такий принцип передбачається європейськими стандартами (наприклад, консультації з комітетом користувачів аеропорту щодо розміру зборів за користування інфраструктурою, справляння якого регулюється генеральною угодою).</p>
4	Справедлива конкуренція	<p>Передбачають збереження за аеропортом функцій постачальника послуг наземного обслуговування та функцій з надання доступу на ринок та до централізованих інфраструктур.</p> <p>Зазначене виключає справедливу конкуренції, оскільки експлуатант аеропорту матиме ринкову владу по відношенню до своїх конкурентів без будь-яких обмежень та контролю.</p>	<p>Передбачає справедливу конкуренцію шляхом введення норми про відокремлення аеропортом, після досягнення аеропортом певних показників пасажиропотоку, діяльності з управління централізованими інфраструктурами від діяльності з надання послуг наземного обслуговування.</p> <p>До досягнення певних показників пасажиропотоку аеропорти можуть суміщати вказані види діяльності, але не повинні субсидіювати свою діяльність з наземного обслуговування за рахунок доходів від інших видів діяльності.</p>
5	Врахування інтересів користувачів аеропорту	<p>Передбачає створення комітету користувачів аеропорту.</p> <p>При цьому комітет користувачів аеропорту майже не залучається до процесів, які відбуваються під час доступу на ринок</p>	<p>Передбачає можливість врівноваження та стримування впливу експлуатантів аеропортів на регулювання ринку наземного обслуговування та надає можливість для вираження своєї позиції користувачам аеропорту, які є основними споживачами</p>

		наземного обслуговування. Не передбачає порядок розподілу голосів між членами комітету користувачів аеропорту.	послуг з наземного обслуговування. Передбачає порядок розподілу голосів між членами Комітету в залежності від обсягу перевезень.
--	--	---	---

Альтернативний проект нормативно-правового акту, підготовлений Авіаційним комітетом при ТПП України, загалом враховує рекомендації Антимонопольного комітету України та основні європейські принципи доступу на ринок послуг з наземного обслуговування, а також виключає норми, які несуть певні корупційні ризики та можливості для інших зловживань.

З урахуванням викладеного та з метою сприяння розвитку справедливої конкуренції на ринку послуг з наземного обслуговування Авіаційний комітет просить:


1. Враховувати пропозиції до проекту правил про доступ на ринок послуг з наземного обслуговування, які розроблені Авіаційним комітетом та викладені в альтернативному проекті нормативно-правового акту, що додається.

2. Затвердити проект правил про доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в редакції, яка підготовлена Авіаційним комітетом та відображає консолідовану позицію всіх учасників ринку.


Додаток: Проект правил про доступ на ринок послуг з наземного обслуговування, розроблений Авіаційним комітетом.

З повагою

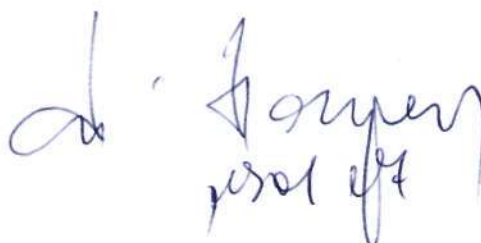
Президент

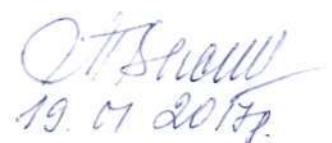
 Г. Чижиков

Голова Авіаційного комітету

 Є. Дихне

Васильєва Т.Л.
т. 278-07-66




19. 07 2017г.

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА
УКРАЇНИ (ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)
НАКАЗ

Київ

Про затвердження

Авіаційних правил України

*«Доступ на ринок послуг з наземного
обслуговування в аеропортах»*

Відповідно до частин першої, п'ятої статті 11 та статті 77 Повітряного кодексу України, пункту 8 Положення про Державну авіаційну службу України (далі - Державіаслужба), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до законодавства України та Ради Європейського Союзу

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Авіаційні правила України „Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах” (далі - Авіаційні правила), що додаються.

2. Постачальники послуг з наземного обслуговування, які провадять свою діяльність за видами послуг, за якими будуть введені обмеження продовжать свою діяльність до кінця терміну дії сертифіката відповідності без проведення конкурсу.

3. Положення пунктів 2.7 та 2.8 цих правил в частині зобов'язання експлуатанта аеропорту підписати генеральну угоду з авіаційним перевізником, який здійснює самостійне обслуговування за видами послуг: обслуговування багажу, обслуговування на пероні та місцях стоянки, забезпечення паливно - мастильними матеріалами та обслуговування вантажу та пошти ,застосовуються до аеропортів, річний обсяг перевезень яких перевищує 1 мільйон пасажирів та/або 25 тисяч тон вантажу, а з «....»201... року - до усіх аеропортів незалежно від обсягу перевезень.

4. Положення пунктів 2.7 та 2.8 цих правил в частині зобов'язання експлуатанта аеропорту підписати генеральну угоду з постачальником послуг з наземного обслуговування, який надає послуги третім особам; положення пункту 2.4 правила в частині погодження Комітетом Авіаційних перевізників умов генеральної угоди; а також пункти 2.9 - 2.17 та розділи 3 і 4 цих правил застосовуються до аеропортів, річний обсяг перевезень яких перевищує 2 мільйони пасажирів та/або 50 тисяч тон вантажу, а з «....»201... року - до усіх аеропортів незалежно від обсягу перевезень.

5. Положення частини 3 пункту 2.17 цих правил набувають чинності з «....»201... року.

6. Управлінню аеродромів та аеропортів забезпечити:

1) подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

2) оприлюднення цього наказу на офіційному сайті.

7. Цей наказ набирає чинності з дати його офіційного опублікування.

8. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Голова Державіаслужби

О.В. Більчук

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної
служби України

№

Авіаційні правила України

«Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах»

I. Загальні положення

- 1.1. Ці Авіаційні правила України (далі - Авіаційні правила) визначають умови доступу на ринок наземного обслуговування суб'єктів авіаційної діяльності в аеропортах.
- 1.2. Ці Авіаційні правила спрямовані на забезпечення вільного доступу на ринок наземного обслуговування та забезпечення вільної конкуренції та запобігання дискримінації.
- 1.3. Дія цих Авіаційних правил України не поширюється на аеродроми, які входять до складу підприємств виробника авіаційної техніки та на яких виконуються випробувальні польоти.
- 1.4. Регулювання доступу на ринок наземного обслуговування здійснюється з урахуванням таких принципів:
 - 1) вільний доступ до ринку послуг з наземного обслуговування має впроваджуватись послідовно та бути адаптованим до вимог цього ринку;
 - 2) для певних видів послуг з наземного обслуговування, доступ до ринку, а також здійснення самостійного наземного обслуговування може зашкодити безпеці, впевненості, пропускній здатності та наявному простору;
 - 3) експлуатант аеропорту повинен мати можливість обмежити кількість постачальників певних видів послуг з наземного обслуговування, але за умови, що в будь-якому випадку критерії такого обмеження повинні

бути обґрунтованими, об'єктивними, прозорими та недискримінаційними;

- 4) якщо кількість постачальників послуг з наземного обслуговування є обмеженою, ефективна конкуренція вимагатиме, щоб принаймні один з постачальників був абсолютно незалежним як від експлуатанта аеропорту, так і від домінуючого перевізника;
- 5) здійснюючи централізоване управління інфраструктурою, експлуатант аеропорту не повинен створювати перешкоди для постачальників послуг наземного обслуговування у доступі до її використання; у разі наявності будь-яких обмежень у доступі до інфраструктури, які виникають через технічні причини, а також через причини прибутковості або впливу на довкілля, такі обмеження повинні бути обґрунтованими, об'єктивними, прозорими та недискримінаційними;
- 6) підтримання ефективної та справедливої конкуренції вимагає, у випадку обмеження кількості постачальників, відбору останніх, шляхом прозорості та неупередженої процедури, яка має бути погоджена з користувачами аеропорту, оскільки вони мають основний інтерес в якості та ціні послуг з наземного обслуговування, яких вони вимагають;
- 7) оскільки експлуатант аеропорту може значним чином впливати на конкуренцію між постачальниками послуг з наземного обслуговування, з метою забезпечення справедливої конкуренції, діяльність аеропортів щодо управління інфраструктурою та регуляторна діяльність, з одного боку, та діяльність з надання послуг з наземного обслуговування, з іншого, мають бути юридично розмежовані;
- 8) діяльність експлуатанта аеропорту з наземного обслуговування не може фінансуватись за рахунок доходів, від управління інфраструктурою, яка виділена для наземного обслуговування, та регуляторної діяльності.

1.5. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються у таких значеннях:

1) експлуатант аеропорту - юридична або фізична особа, що має сертифікат аеродрому, яка забезпечує зліт, посадку, маневрування повітряних суден, має у своєму завданні забезпечення координації та контролю за безпекою польотів на аеродромі, авіаційної безпеки та має в управлінні інфраструктуру аеропорту;

2) наземне обслуговування - послуги з обслуговування повітряних суден, екіпажу, пасажирів, багажу, вантажу, пошти, що надаються користувачам аеропорту на території аеропорту (аеродрому) або за його межами;

3) самостійне наземне обслуговування - ситуація, за якою авіаційний перевізник здійснює наземне обслуговування своїх рейсів самостійно, в разі отримання сертифіката відповідності постачальника послуг з наземного обслуговування, та не підписує будь-які контракти із третьою стороною з метою надання їй таких послуг; для цілей даного визначення користувачі аеропорту відносно один одного не вважаються «третьою стороною», якщо вони пов'язані відносинами контролю між собою;

4) постачальник послуг з наземного обслуговування - юридична або фізична особа, що надає третім особам один чи більше видів послуг з наземного обслуговування або авіаційний перевізник, який здійснює самостійне наземне обслуговування;

5) інфраструктура аеропорту - комплекс об'єктів та систем спрямованих на забезпечення безпеки польотів, авіаційної безпеки та обслуговування повітряних суден, пасажирів, багажу, вантажу та пошти, який включає в себе, але не обмежується:

злітно-посадкова смуга, руліжні доріжки, світло-сигнальне обладнання, перон з місцями стоянок повітряних суден, спеціалізовані площадки;

об'єкти інфраструктури пасажирських терміналів, включаючи стійки реєстрації, багажну систему, систему управління терміналом, авіамоности, систему паркування повітряного судна, систему оповіщення;

системи та об'єкти авіаційної безпеки, включаючи периметрові огорожі, патрульну дорогу, контрольно-пропускні пункти та обладнання;

об'єкти комунальної інфраструктури;

вантажні склади, системи обробки вантажів;

паливо-заправна інфраструктура.

6) компетентний орган - уповноважений орган з питань цивільної авіації;

7) інші терміни, що використовуються у цих Авіаційних правилах, вживаються у визначеннях, наведених у Повітряному кодексі України (далі - Кодекс), стандартах Міжнародної організації цивільної авіації, Міжнародної асоціації повітряного транспорту та законодавчих актах України.

II. Умови доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах

2.1. Суб'єкти авіаційної діяльності мають право надавати послуги з наземного обслуговування третім особам на території аеропорту на підставі відповідного сертифіката, виданого компетентним органом, та генеральної угоди з експлуатантом аеропорту.

2.2. Експлуатант аеропорту має право проводити діяльність з наземного обслуговування за будь-яким видом наземного обслуговування на підставі відповідного сертифіката, виданого компетентним органом, без проведення конкурсу.

2.3. Авіакомпанія має право здійснювати самостійне наземне обслуговування на підставі відповідного сертифіката, виданого компетентним органом, та генеральної угоди з експлуатантом аеропорту без проведення конкурсу.

2.4. Експлуатант аеропорту розробляє єдину форму генеральної угоди для всіх постачальників послуг з наземного обслуговування в аеропорту, які надають послуги третім особам, та єдину форму генеральної угоди для всіх постачальників послуг з наземного обслуговування, які здійснюють самостійне обслуговування, та погоджує їх з Комітетом Авіаційних перевізників аеропорту (далі – Комітет). Генеральна угода повинна містити всі вимоги експлуатанта аеропорту щодо забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки на території аеропорту, описувати фінансову складову взаємовідносин з постачальником послуг з наземного обслуговування, організаційні вимоги, порядок отримання особистих перепусток для персоналу та спецтехніки, мінімальні стандарти якості послуг з наземного обслуговування, перелік інфраструктури аеропорту, яка виділена для наземного обслуговування, та умови доступу до такої інфраструктури. Строк генеральної угоди не може бути меншим ніж 7 років.

Якщо за результатами консультацій між Комітетом та експлуатантом аеропорту не досягнуто згоди щодо умов генеральної угоди, до участі в таких консультаціях може бути залучений компетентний орган.

Компетентний орган протягом 60 днів з дати звернення Комітету та/або експлуатанта аеропорту про залучення до консультацій, організовує публічне обговорення генеральної угоди, заслуховує пропозиції Комітету, експлуатанта аеропорту, користувачів аеропорту та надає експлуатанту аеропорту рекомендації про затвердження умов генеральної угоди.

Генеральну угоду експлуатант аеропорту розміщує на офіційному веб-сайті доступною для завантаження.

2.5. В рамках проведення сертифікації постачальника послуг з наземного обслуговування, суб'єкт авіаційної діяльності разом із заявою на сертифікацію подає до компетентного органу та експлуатанта аеропорту, на території якого він планує провадити свою діяльність, підписану зі свого боку генеральну угоду.

2.6. Підписана генеральна угода з боку суб'єкта авіаційної діяльності засвідчує, що суб'єкт авіаційної діяльності гарантує виконання всіх умов та вимог, зазначених в генеральній угоді, під час провадження своєї діяльності на території аеропорту.

2.7. У разі, якщо в аеропорту не встановлені обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування за відповідним напрямом, в порядку, визначеному цими Авіаційними правилами, експлуатант аеропорту зобов'язаний підписати генеральну угоду з постачальником послуг з наземного обслуговування протягом 30 календарних днів з дня отримання підписаної генеральної угоди з боку постачальника послуг з наземного обслуговування.

2.8. Єдиною підставою для відмови у підписанні генеральної угоди з постачальником послуг з наземного обслуговування, з боку експлуатанта аеропорту, є встановлені обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування.

2.9. У разі, якщо експлуатант аеропорту, юридична або фізична особа, що має в управлінні або є власником інфраструктури аеропорту, мають обмеження у вільних виробничих площах чи пропускній здатності та вважають за необхідне введення обмежень щодо кількості постачальників послуг з наземного обслуговування, то вони повинні подати до компетентного органу відповідні обґрунтування та інформацію про зміни, які відбулися в аеропорту з дати набуття чинності наказом ДАСУ «Про затвердження Авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах».

2.10. Обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування можуть вводитися за такими видами послуг:

- обслуговування багажу;
- обслуговування на пероні та місцях стоянки;
- забезпечення паливно-мастильними матеріалами;
- обслуговування вантажу та пошти.

2.11. Після проведення аналізу наданих документів, комісія компетентного органу проводить обстеження вищезазначеного аеропорту з

метою підтвердження або спростування заявлених обмежень. Висновки за результатами проведеної перевірки зазначаються в Акті, який затверджується керівником окремого структурного підрозділу, за відповідним напрямом, компетентного органу або його заступником.

2.12. Аналіз наданих документів та обстеження аеропорту проводиться протягом 30 календарних днів з дня реєстрації документів в компетентному органі.

2.13. Після аналізу наданих документів та обстеження аеропорту компетентний орган організовує публічне обговорення, заслуховує пропозиції Комітету, експлуатанта аеропорту, суб'єктів авіаційної діяльності та за результатами такого обговорення приймає рішення про введення обмеження або відмовляє в обмеженні кількості постачальників послуг з наземного обслуговування.

2.14. Інформація щодо введення обмежень кількості постачальників послуг з наземного обслуговування надсилається експлуатанту аеропорту, юридичній або фізичній особі, що має в управлінні або є власником інфраструктури аеропорту та Комітету.

2.15. Обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування допускаються за умови, що діяльність за відповідним видом послуг наземного обслуговування, за яким пропонується ввести обмеження кількості постачальників, буде здійснюватися принаймні двома суб'єктами, один з яких не пов'язаний відносинами контролю в розумінні Закону України «Про захист економічної конкуренції» з експлуатантом аеропорту (аеродрому), оператором інфраструктури аеропорту (аеродрому), авіаційним перевізником річний об'єм перевезень якого у відповідному аеропорту становить не менше 25% на момент запровадження обмеження або іншим постачальником послуг з наземного обслуговування, який здійснює діяльність в такому аеропорту.

2.16. Експлуатант аеропорту зобов'язаний забезпечити доступ до інфраструктури аеропорту для всіх постачальників послуг з наземного обслуговування у такому обсязі, що є необхідним їм для здійснення своєї

діяльності. Умови такого доступу мають бути належними, об'єктивними, прозорими та недискримінаційними.

Доступ до інфраструктури, що виділена для наземного обслуговування у аеропорту, має бути розділений серед різних постачальників послуг з наземного обслуговування, відповідно до обсягу, що є необхідним для використання ними своїх прав та, щоб дозволити ефективну та справедливу конкуренцію, на основі належних, об'єктивних, прозорих та недискримінаційних критеріїв.

Розрахунок розміру плати за доступ до інфраструктури, що виділена для наземного обслуговування у аеропорту, має бути прозорим та враховувати фактичні витрати, пов'язані з утриманням такої інфраструктури аеропорту та обґрунтований рівень рентабельності.

Експлуатант аеропорту на вимогу Комітету або постачальника послуг з наземного обслуговування зобов'язаний надавати калькуляцію вартості використання інфраструктури аеропорту, що виділена для наземного обслуговування у аеропорту, та її окремих елементів із поясненням методології розрахунку, структури витрат.

2.17. Діяльність з наземного обслуговування має бути юридично, організаційно та фінансово відокремлена від діяльності з управління інфраструктурою аеропорту, яка виділена для наземного обслуговування, а також від іншої комерційної діяльності експлуатанта аеропорту.

Діяльність експлуатанта аеропорту з наземного обслуговування не може фінансуватись за рахунок доходів, від управління інфраструктурою, яка виділена для наземного обслуговування, та регуляторної діяльності.

Експлуатанти аеропортів, річний обсяг перевезень яких перевищує 3 мільйони пасажирів та/або 75 тисяч тон вантажу, за три попередні роки поспіль, не можуть поєднувати діяльність з управління інфраструктурою аеропорту, яка виділена для наземного обслуговування, з діяльністю по наданню послуг з наземного обслуговування.

III. Комітет Авіаційних перевізників аеропорту

3.1. З метою сприяння та розвитку роботи аеропортів щодо спрощення формальностей та обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу та вантажу в кожному міжнародному аеропорту повинен бути створений Комітет авіаційних перевізників.

3.2. Комітет складається з представників авіаційних перевізників, які виконують регулярні рейси або чартерні міжнародні повітряні перевезення з/до України або в межах України, та представника компетентного органу.

3.3. Положення про Комітет повинно бути надано до компетентного органу.

3.4. Прийняття до складу Комітету здійснюється за заявою авіаційного перевізника. Інформація про збільшення/зменшення кількості авіаційних перевізників, які входять до складу Комітету, має бути надана до компетентного органу.

3.5. Назва Комітету повинна складатися: «(Назва аеропорту) Комітет Авіаційних Перевізників».

3.6. Головний офіс Комітету повинен знаходитись в аеропорту. Експлуатант аеропорту повинен забезпечити Комітет відповідним приміщенням для можливості проведення засідань.

3.7. Інші авіаційні суб'єкти авіаційної діяльності, в тому числі постачальники послуг з наземного обслуговування можуть приймати участь у засіданні Комітету без права голосу.

3.8. З метою забезпечення ефективної роботи Комітет повинен збиратися на засідання не рідше одного разу на місяць.

3.9. Завданням Комітету є:
забезпечення можливості діалогу між всіма зацікавленими сторонами, просування і вдосконалення всіх аспектів аеропортової діяльності через зустрічі, семінари, публікації та інші шляхи;

локальна імплементація міжнародних стандартів та рекомендованої практики Додаток 9 ІСАО, з урахуванням розбіжностей з чинним законодавством;

участь в консультаціях з питань затвердження умов генеральної угоди;

участь в консультаціях з питань введення обмежень кількості постачальників послуг з наземного обслуговування в аеропорту;

проведення конкурсу з визначення постачальників послуг з наземного обслуговування;

розробка та погодження критеріїв відбору та конкурсної документації на проведення конкурсу з визначення постачальників послуг з наземного обслуговування.

експлуатація терміналів та систем аеропорту;

стан перонів, руліжних доріжок та злітно-посадкових смуг;

організація повітряного руху та руху на робочій площі;

процес розвитку аеропорту з точки зору користувачів (привокзальна площа, контрольована зона та інфраструктура аеропорту);

доступ до аеропорту та будівель аеропорту, включаючи парковки для автомобілів.

3.10. Комітет ідентифікує проблеми, які ускладнюють технологічні процеси, спричинені особливостями інфраструктури аеропорту, правилами, визначає шляхи вирішення вищезазначених проблем.

3.11. Комітет звертається до компетентного органу у разі, якщо постачальники послуг з наземного обслуговування, експлуатант аеропорту надають низькій рівень якості послуг з наземного обслуговування або провадять свою діяльність із порушеннями вимог безпеки польотів та протягом місяця отримати обґрунтовану відповідь.

3.12. Порядок денний засідань Комітету повинен бути надісланий авіаційним перевізникам, що входять до його складу, та до компетентного органу не менше ніж за три дні до дати засідання Комітету.

3.13. До складу членів правління Комітету входять:

голова;
перший заступник голови;
заступник голови;
секретар.

3.14. Посада заступника голови залишається за представником компетентного органу та не підлягає обранню.

3.15. Члени правління обираються на останньому засіданні Комітету в поточному році з числа постійних представників авіаційних перевізників.

Засідання Комітету вважається правомочним, якщо на засіданні присутні не менше 50 % членів Комітету. Кожен авіаційний перевізник має кількість голосів, яка відповідає його частці в обсязі рейсів до/з відповідного аеропорту, виконаних протягом двох попередніх сезонів IATA. Незалежно від частки в обсязі виконаних рейсів, що належить одному авіаперевізнику, кількість голосів такого перевізника, яка враховується для прийняття рішення, не може перевищувати 30% від загальної кількості голосів, але при цьому жодне рішення не може бути прийнято Комітетом без згоди авіаційного перевізника, який виконував більше 50% рейсів до/з такого аеропорту протягом двох попередніх сезонів IATA.

3.16. Члени правління обираються строком на один рік. Члени правління можуть обиратися повторно, але не більш ніж три роки поспіль.

3.17. Постійні представники Комітету повинні бути проінформовані головою щодо дати та місця проведення засідання не пізніше ніж за 7 днів до дати засідання. Інформація щодо проведення засідання повинна бути оприлюднена на офіційному сайті оператора аеродрому за 7 днів до дати засідання.

IV.Проведення конкурсу з визначення постачальників послуг з наземного обслуговування

4.1. У разі отримання інформації від компетентного органу щодо введення обмежень кількості постачальників послуг за відповідним напрямом наземного обслуговування в аеропорту, допуск на ринок наземного обслуговування за даним напрямом у зазначеному аеропорту здійснюється на підставі конкурсу, який проводять спільно експлуатант аеропорту та Комітет.

4.2. Комітет розробляє критерії відбору, конкурсну документацію та погоджує її з експлуатантом аеропорту протягом 30 робочих днів.

Критерії відбору повинні бути обґрунтованими, об'єктивними, прозорими та недискримінаційними.

Якщо критерії відбору та конкурсна документація, передбачені цим пунктом, не погоджені експлуатантом аеропорту, Комітет або експлуатант аеропорту може залучити до консультацій компетентний орган, який протягом 30 днів з дати повідомлення від Комітету або експлуатанта аеропорту організовує публічне обговорення, заслуховує пропозиції Комітету та експлуатанта аеропорту та за результатами такого обговорення затверджує критерії відбору та конкурсну документацію, які не були погоджені Комітетом та експлуатантом аеропорту.

4.3. У разі введення обмежень Комітет за чотири місяці до дати засідання, на якому буде проводитись конкурс з визначення постачальників послуг з наземного обслуговування, надає експлуатанту аеропорту конкурсну документацію для оприлюднення на офіційному веб-сайті аеропорту.

4.4. У подальшому Комітет проводить засідання з відбору постачальника послуг з наземного обслуговування за чотири місяці до закінчення семирічного терміну діяльності постачальника послуг з наземного обслуговування за напрямом, за яким було введено обмеження.

4.5. Комітет організовує проведення засідання з відбору постачальника послуг з наземного обслуговування у разі, якщо постачальник послуг з

наземного обслуговування, який провадить свою діяльність за напрямом, за яким введено обмеження, припиняє свою діяльність до закінчення строку на який він був обраний або у разі анулювання сертифікату відповідності. У такому випадку Комітет організовує проведення засідання з відбору постачальника послуг з наземного обслуговування у місячний строк.

4.6. Дата проведення засідання з відбору постачальника послуг з наземного обслуговування визначається Комітетом.

4.7. Інформація щодо дати проведення конкурсу та конкурсна документація повинна бути опублікована на офіційному веб-сайті експлуатанта аеропорту аеродрому за три місяці до дати засідання конкурсної комісії, а у випадку визначеному пунктом 4.4 цього розділу інформація опубліковується на офіційному веб-сайті оператора аеродрому за два тижні.

4.8. Експлуатант аеропорту має право приймати участь у засіданні Комітету з відбору постачальника послуг з наземного обслуговування, з метою надання консультацій, без права участі у голосуванні, у разі якщо він не провадить діяльність з наземного обслуговування за напрямом, за яким проводиться конкурс.

4.9. До конкурсу допускаються суб'єкти авіаційної діяльності, які:
мають діючий сертифікат відповідності на здійснення наземного обслуговування відповідного напрямку;

мають відповідну кількість власного персоналу відповідної кваліфікації, спецтехніки, засобів перонної механізації для можливості забезпечення наземного обслуговування 10 % об'ємів перевезень, за напрямом, в аеропорту.

4.10. Постачальники послуг з наземного обслуговування не пізніше ніж за 5 робочих днів до дня засідання Комітету з відбору постачальника послуг з наземного обслуговування повинні листом проінформувати Комітет про намір прийняти участь у конкурсній процедурі.

4.11. Постачальники послуг з наземного обслуговування подають документи на участь у конкурсі до Комітету в закритому конверті в день

засідання. Конверти відкриваються після відкриття засідання в присутності всіх учасників, а також експлуатанта аеропорту.

4.12. Рішення Комітету приймається відкритим голосуванням та оформляється протоколом. Члени комітету та експлуатант аеропорту можуть висловити окрему думку у письмовому вигляді, яка додається до протоколу та є його невід'ємною частиною.

4.13. Переможець конкурсу обирається на семирічний термін.

4.14. У разі, якщо рішення щодо переможця конкурсу не прийнято на засіданні Комітету з визначення постачальників послуг з наземного обслуговування, переноситься на строк до одного місяця. Наступний конкурс проводиться на основі тієї ж конкурсної документації, що була затверджена Комітетом. Інформація щодо дати проведення конкурсу та конкурсна документація повинна бути опублікована на офіційному веб-сайті оператора аеродрому за 14 календарних днів до дати засідання конкурсної комісії.

4.15. Після оформлення протоколу засідання Комітету експлуатант аеропорту повинен підписати генеральну угоду з постачальником послуг з наземного обслуговування, який був визначений переможцем конкурсу, та видати особисті перепустки для персоналу та спецтехніки протягом 14 календарних днів.

4.16. Оскарження рішення конкурсу проводиться в судовому порядку.

Директор департаменту авіаційних
перевезень, аеропортів та міжнародного
співробітництва

С.М. Коршук