

Канцелярія

От: Михайло Серебряков [serebryakov.mm@gmail.com]
Отправлено: 16 лютого 2017 р. 22:27
Кому: volod.bond@gmail.com; aircraft@avia.gov.ua; vdz@avia.gov.ua; Oksana Velychko; Yevgen T; Дмитро Д
Тема: Проблемне питання: Авіаційні правила - наземне обслуговування
Вложения: 43. Авіаційні правила - наземне обслуговування (12.02.2017).doc

Лист до Володимира Бондаренка та Олександра Більчука:

Доброго вечора, колеги! На виконання сьогоднішніх домовленостей з представниками урядово-громадської ініціативи "Разом проти корупції" надсилаю Вам проект Авіаційних правил "Доступ до ринку наземного обслуговування в аеропортах", розроблених разом з учасниками ініціативи (актуальність - станом на 12.02.2017 р).

Найбільш ключове, що має зберегтись в кінцевому тексті:

- 1) Реальна відповідність принципам та вимогам Директиви ЄС 1996-го року (застосовується і досі); врахування – вимога національного законодавства "про адаптацію".
- 2) Врахування європейського підходу: втрата малими аеропортами значної частини доходів (хендлінг) = банкрутство (в нашому випадку – ще більшу дотаційність).
- 3) Поступовість набрання документом чинності відповідно до пасажиро- та вантажопотоку відповідного аеропорту.
- 4) Затвердження вичерпного переліку послуг з наземного обслуговування (закриття ніші для спекуляцій).

--
З повагою,

Михайло Серебряков
(098) 220-43-01
Serebryakov.MM@gmail.com

Володимир Бондаренко
14.02.17



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

НАКАЗ

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, на виконання Закону України "Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу", з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до законодавства України та Ради Європейського Союзу, а також в цілях підготовки до імплементації Угодою між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір,

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. Послідовність набрання чинності Авіаційними правилами:

3.1. Положення пункту 5.1. Авіаційних правил стосовно категорій послуг з наземного обслуговування, відмінних від тих, що зазначені у пункті 5.2. Авіаційних правил, з 01 січня 2019 року застосовуються до будь-якого аеропорту, незважаючи на обсяг повітряних перевезень.

3.2. Положення Авіаційних правил стосовно категорій послуг з наземного обслуговування, що зазначені у пункті 5.2. Авіаційних правил, застосовуються з 01 січня 2019 року до аеропортів, річний обсяг перевезень яких перевищує 1 мільйон переміщень пасажирів чи 25 000 тон вантажу.

3.3. Положення стосовно категорій послуг з наземного обслуговування, що зазначені у розділі 4 Авіаційних правил, застосовуються з 01 січня 2020 року до аеропортів:

а) річний обсяг перевезень яких перевищує 3 мільйони переміщень пасажирів чи 75 000 тон вантажу; або

б) річний обсяг перевезень яких перевищує 2 мільйони переміщень пасажирів чи 50 000 тон вантажу впродовж періоду в шість місяців, що передує 1 квітню чи 1 жовтню попереднього року.

4. З 01 січня 2022 року Авіаційні правила застосовуються до будь-якого аеропорту, що відкритий для комерційних повітряних перевезень, річний обсяг перевезень якого перевищує 2 мільйони переміщень пасажирів чи 50 000 тон вантажу.

5. Якщо аеропорт досягає однієї з меж перевезення вантажу, зазначених у пунктах 3 та 4 Наказу, без досягнення відповідної межі переміщень пасажирів, ці Авіаційні правила не застосовуються до категорій послуг з наземного обслуговування, які призначені виключно для пасажирів.

6. Уповноважений орган з питань цивільної авіації публікує, з інформаційною метою, на своєму сайті перелік аеропортів, що досягли обсягів перевезень визначених у пунктах 3 та 4 Наказу. Цей перелік вперше публікується впродовж трьох місяців з дня набрання чинності Авіаційними правилами та в подальшому щорічно.

7. 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.

8. Цей Наказ набирає чинності з дати його офіційного опублікування, крім випадків, передбачених пунктами 3-6 Наказу.

9. Контроль за виконанням цього Наказу залишаю за собою.

Голова Державіаслужби

Авіаційні правила України. Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах

1. Загальні положення

1.1. Ці Авіаційні правила України (далі – Авіаційні правила) визначають умови доступу на ринок наземного обслуговування та застосовуються до будь-якого аеропорту, що відкритий для комерційних повітряних перевезень.

Ці Авіаційні правила спрямовані на забезпечення вільного доступу на ринок наземного обслуговування, забезпечення вільної конкуренції та рівноправності, запобігання дискримінації.

1.2. Перелік послуг з наземного обслуговування:

- 1) Управління та нагляд на землі:
 - а) послуги з представництва та зв'язків з місцевими органами або будь-якою іншою установою, сплата від імені користувача аеропорту та забезпечення робочими приміщеннями його представників;
 - б) контроль за завантаженням, обміном повідомленнями та телекомунікаціями;
 - в) переміщення, зберігання та управління пристроями пакетування вантажів;
 - г) будь-які інші послуги з нагляду, під час або після рейсу та будь-які інші адміністративні послуги, яких вимагає користувач аеропорту;
- 2) Обслуговування пасажирів:
 - а) будь-яка допомога пасажирам, що прибувають, відлітають, транзитним та перевантаженим пасажиром, включаючи перевірку квитків та проїзних документів;
 - б) реєстрація багажу та його транспортування до дільниці сортування.
- 3) Обслуговування багажу:
 - а) обробка багажу на дільниці сортування, його сортування, підготовка до відправлення, навантаження на або розвантаження з пристроїв, що призначені для його переміщення з повітряного судна до дільниці сортування та навпаки;
 - б) транспортування багажу з дільниці сортування до дільниці видачі.
- 4) Обслуговування вантажу та пошти:
 - а) для вантажу: фізичне обслуговування (переміщення) експортного, трансферного, імпортного вантажу, обробку документів, що пов'язані ним, митні процедури та виконання будь-яких процедур пов'язаних з безпекою, що погоджені між сторонами або яких вимагають обставини;
 - б) для пошти: фізичне обслуговування (переміщення) вхідної та вихідної пошти, обробка документів, що пов'язані з нею та виконання будь-яких процедур безпеки, що погоджені між сторонами або яких вимагають обставини;
- 5) Послуги на пероні та місцях стоянок ПС:
 - а) спрямування повітряного судна на землі під час прибуття та відправлення (за умови, що ці послуги не надані послугою повітряного перевезення);
 - б) обслуговування під час стоянки повітряного судна та забезпечення належними засобами (за умови, що ці послуги не надані послугою повітряного перевезення);
 - в) спілкування між повітряним судном та постачальником послуг, пов'язаних зі злітною смугою (за умови, що ці послуги не надані послугою повітряного перевезення);
 - г) завантаження та розвантаження повітряного судна, включаючи надання та використання необхідних засобів, а також перевезення екіпажу та пасажирів між повітряним судном та терміналом, та перевезення багажу між повітряним судном та терміналом;
 - г) надання та використання належних засобів для запуску двигунів;
 - д) переміщення повітряного судна після прибуття та перед відправлення, а також надання та використання належних засобів;
 - е) транспортування до, завантаження на та вивантаження з повітряного судна їжі та напоїв.
- 6) Послуги з чищення та обслуговування повітряного судна:
 - а) зовнішня та внутрішня чистка повітряного судна, обслуговування туалетів, обслуговування системи водопостачання;
 - б) охолодження та обігрів кабіни, прибирання снігу та льоду з повітряного судна, боротьба зі зледенінням повітряного судна;
 - в) переобладнання кабіни належним обладнанням для кабіни, зберігання цього обладнання.
- 7) Послуги з забезпечення паливно-мастильними матеріалами:
 - а) організація та здійснення операцій з завантаження та розвантаження пального, включаючи зберігання пального та контроль за якістю та кількістю поставок пального;
 - б) наповнення мастилом та іншими рідинами.
- 8) Технічне обслуговування повітряного судна:
 - а) регулярні операції, що виконують до польоту;
 - б) особливі операції, яких вимагає користувач аеропорту;
 - в) забезпечення запасними частинами та нагляд за ними та необхідним обладнанням;
 - г) запит на чи резервування необхідного місця стоянки та/або території ангару для здійснення обслуговування.

9) Операції польоту та координація екіпажу:

- а) підготовка польоту у аеропорту відправлення або у будь-якій іншій точці;
- б) допомога під час польоту, включаючи зміну маршруту під час польоту;
- в) дії, що виконують після польоту;
- г) координація екіпажу.

10) Наземний транспорт:

а) організація та виконання перевезення екіпажу, пасажирів, багажу, вантажу та пошти між різними терміналами того самого аеропорту, але виключаючи таке ж перевезення між повітряним судном та будь-якої іншою точкою в межах периметру того ж самого аеропорту;

б) будь-яке особливе перевезення, якого вимагає користувач аеропорту.

11) Кейтерінг:

- а) зв'язок з постачальниками та адміністративне управління;
- б) зберігання їжі, напоїв та обладнання, що необхідне для їх приготування;
- в) чищення цього обладнання;
- г) підготовка та доставка матеріалів та харчових запасів.

1.4. Регулювання доступу на ринок наземного обслуговування здійснюється з урахуванням таких принципів (обставин):

1) Надання доступу до послуг з наземного обслуговування має сприяти зменшенню експлуатаційних витрат авіакомпаній та підвищенню якості послуг, що надаються користувачам аеропорту.

2) Послуги наземного обслуговування є необхідними для належного функціонування повітряного транспорту в Україні як такі, що роблять значний внесок у ефективне використання інфраструктур повітряного транспорту.

3) Надання доступу до послуг з наземного обслуговування має допомогти зменшити експлуатаційні витрати авіакомпаній та підвищити якість послуг, що надаються користувачам аеропорту.

4) Вільний доступ до ринку послуг з наземного обслуговування є сумісним з ефективним функціонуванням аеропортів.

5) Вільний доступ до ринку послуг з наземного обслуговування має впроваджуватись послідовно та бути адаптованим до вимог цього сектору.

6) Доступ до ринку певних категорій послуг з наземного обслуговування, а також здійснення самостійного наземного обслуговування може призвести до проблем з безпеки польотів, авіаційної безпеки, пропускну здатності та наявності вільного простору. Регулювання ринку повинне передбачати можливість обмежити кількість авторизованих постачальників таких категорій послуг з наземного обслуговування, при цьому також має існувати можливість обмежити самостійне наземне обслуговування, у такому випадку, критерії такого обмеження повинні бути належними, об'єктивними, прозорими та недискримінаційними.

8) Якщо кількість постачальників послуг з наземного обслуговування є обмеженою, ефективна конкуренція вимагатиме, щоб принаймні один з постачальників був абсолютно незалежним як від органу управління аеропорту, так і від домінуючого перевізника.

9) Для належного функціонування аеропортів, вони повинні мати можливість зберігати за собою управління певними інфраструктурами, які через технічні причини, а також через причини прибутковості або впливу на довкілля важко розділити чи продублювати. При цьому централізоване управління такими інфраструктурами не може являти собою перешкоду їхньому використанню постачальниками послуг або користувачами, що практикують самостійне наземне обслуговування.

10) У певних випадках, всі перешкоди можуть бути такими, що виправдовують обмеження по доступу до ринку чи самостійному наземному обслуговуванню за умови, що ці обмеження мають фактичний, об'єктивний, прозорий та недискримінаційний характер. Метою таких винятків повинне бути надання можливості органам аеропорту усунути чи принаймні зменшити ці перешкоди. Антимонопольний комітет України повинен погодити ці винятки, за допомогою дорадчого комітету, та ці винятки повинні надаватись на встановлений строк.

11) У випадку обмеження кількості постачальників підтримання ефективної та справедливої конкуренції вимагає відбору останніх шляхом прозорої та неупередженої процедури. При цьому, коли справа доходить до відбору постачальників послуг з наземного обслуговування, необхідно провести консультації з користувачами аеропорту, оскільки вони найбільше зацікавлені в якості та ціні послуг з наземного обслуговування, яких вони вимагають.

12) Необхідно забезпечити консультації з користувачами під час відбору авторизованих постачальників послуг з наземного обслуговування, шляхом створення комітету, до складу якого входять їхні представники. За певних обставин та згідно з особливими вимогами, в контексті відбору постачальників послуг з наземного обслуговування в аеропорту, можна поширити зобов'язання щодо надання громадської послуги на інші аеропорти.

13) Орган управління аеропорту може також надавати послуги з наземного обслуговування та, шляхом своїх рішень, може значним чином впливати на конкуренцію між постачальниками послуг з наземного обслуговування. Важливим, з метою забезпечення справедливої конкуренції, є зобов'язання аеропортів розмежувати рахунки на свою діяльність щодо управління інфраструктурою та регуляторну діяльність, з одного боку, та рахунки на надання послуг з наземного обслуговування, з іншого.

14) Аеропорт може не надавати субсидії своїй діяльності з наземного обслуговування за рахунок доходів, отриманих від своєї діяльності в якості органа аеропорту. Ті ж самі вимоги до прозорості повинні застосовуватись до всіх постачальників, що мають намір надавати послуги з наземного обслуговування третім сторонам.

15) З метою надання аеропортам можливості здійснювати свою діяльність щодо управління інфраструктурою та гарантування безпеки польотів та авіаційної безпеки на території, а також з метою захисту довкілля та чинних вимог щодо соціального забезпечення, надання послуг з наземного обслуговування має стати предметом сертифікації, критерії

такої сертифікації повинні бути об'єктивними, прозорими та недискримінаційними.

16) Держава повинна зберігати за собою повноваження встановлювати та застосовувати необхідні правила щодо належного функціонування інфраструктури аеропорту. Ці правила не повинні фактично зменшувати доступ до ринку чи свободу здійснення практики самостійного наземного обслуговування до рівня нижчого, за передбачений у цих Авіаційних правилах. Правила повинні відповідати принципам об'єктивності, прозорості та недискримінації.

17) Держава зберігає за собою повноваження забезпечувати адекватний рівень соціального захисту персоналу суб'єктів господарювання, що надають послуги наземного обслуговування.

18) Доступ до технічних засобів аеропорту має гарантуватись постачальникам, що авторизовані на надання послуг з наземного обслуговування, та користувачам аеропорту, що скористалися правом самостійного наземного обслуговування, до масштабу, необхідного для користування ними своїми правами та забезпечення ефективної та справедливої конкуренції. Проте, такий доступ має передбачати стягнення збору.

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

1) орган управління аеропортом (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, при цьому:

Михайло Серебряков, РПР, "Разом проти корупції":

Чому Асоціація аеропортів пропонує виключити це формулювання? В чому його небезпека?

а) якщо аеропортом (аеропортами) управляє та оперує не один орган, а кілька окремих органів, кожний з цих органів вважається частиною органу управління аеропортом для потреб цих Авіаційних правил;

б) якщо створено лише один орган управління для кількох аеропортів чи систем аеропортів, кожний з цих аеропортів чи системи аеропортів вважається окремим для потреб цих Авіаційних правил;

2) користувач аеропорту – будь-яка фізична чи юридична особа, відповідальна за перевезення повітрям пасажирів, пошти та/або вантажу з або до відповідного аеропорту;

3) наземне обслуговування – послуги з обслуговування повітряних суден, екіпажу, пасажирів, багажу, вантажу, пошти, що надаються користувачам аеропорту на території аеропорту (аеродрому) або за його межами (перелік послуг з наземного обслуговування наведений у п. 1.2. цих Авіаційних правил);

4) самостійне наземне обслуговування – ситуація, за якої користувач аеропорту безпосередньо надає сам собі одну чи більше категорій послуг з наземного обслуговування, в разі отримання сертифіката відповідності постачальника послуг з наземного обслуговування, та не укладає жодних контрактів будь-якого характеру з третьою стороною на надання таких послуг; для цілей даного визначення користувачі аеропорту не вважаються третіми сторонами один відносно одного, якщо вони пов'язані відносинами контролю між собою:

а) один з них володіє більше 50 відсотків акцій (статутного капіталу) іншого (або такою їх величиною, що забезпечує йому право вирішального впливу на його господарську та іншу діяльність), або

б) один і той же суб'єкт господарювання прямо чи опосередковано володіє більше 50 відсотків акцій (статутного капіталу) обох користувачів аеропорту (або такою їх величиною, що забезпечує йому право вирішального впливу на їх господарську та іншу діяльність);

5) постачальник послуг з наземного обслуговування – фізична або юридична особа, що надає третім сторонам одну чи більше категорій послуг з наземного обслуговування.

6) незалежний постачальник послуг з наземного обслуговування – будь-яка фізична чи юридична особа, що надає третім сторонам одну чи більше категорій послуг з наземного обслуговування.

7) 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:

а) злітно-посадкова смуга, руліжні доріжки, світлосигнальне обладнання, перон з місцями стоянок повітряних суден, спеціалізовані площадки;

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

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

г) об'єкти комунальної інфраструктури;

г) вантажні склади, системи обробки вантажів;

д) паливо-заправна інфраструктура.

8) компетентний орган – уповноважений орган з питань цивільної авіації;

9) 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.

2. Відокремлення рахунків

2.1. Якщо орган управління аеропорту, користувач аеропорту або постачальник послуг з наземного обслуговування надають послуги з наземного обслуговування, вони повинні чітко відокремлювати рахунки своєї діяльності щодо наземного обслуговування від рахунків своєї іншої діяльності, відповідно до встановлених законодавством вимог щодо бухгалтерського обліку.

2.2. Перевірку здійснення відокремлення рахунків проводить незалежний інспектор, призначений Уповноваженим

органом з питань цивільної авіації.

Інспектор також перевіряє відсутність фінансових потоків (операцій) між діяльністю органу управління, як органа аеропорту та його діяльністю з наземного обслуговування.

3. Комітет користувачів аеропорту

3.1. Не пізніше ніж через дванадцять місяців після набрання чинності цими Авіаційними правилами, Уповноважений орган з питань цивільної авіації має організувати створення комітетів представників користувачів аеропортів або організацій, що представляють користувачів аеропорту для кожного відповідного аеропорту (далі – Комітет користувачів аеропорту).

3.2. Всі користувачі аеропорту мають право брати участь у цьому комітеті або, за бажання, бути представленими у ньому організацією, що призначена з цією метою.

4. Наземне обслуговування для третіх сторін

4.1. Постачальники послуг з наземного обслуговування мають вільний доступу до ринку надання послуг з наземного обслуговування, відповідно до вимог цих Авіаційних правил.

Постачальники послуг з наземного обслуговування має бути заснований в Україні.

4.2. Уповноважений орган з питань цивільної авіації, за поданням органу управління аеропортом, може обмежити кількість постачальників, що авторизовані на надання наступних категорій послуг з наземного обслуговування:

- а) обслуговування багажу;
- б) послуги на пероні та місцях стоянок повітряних суден;
- в) послуги з забезпечення паливно-мастильними матеріалами;
- г) обслуговування вантажу та пошти, а саме фізичне обслуговування вантажу та пошти, включаючи ті, що прибувають, відправляються та трансферні, між аеровокзалом та повітряним судном.

При цьому кількість постачальників послуг з наземного обслуговування в таких випадках не може бути обмежена менш як двома – для кожної категорії послуг з наземного обслуговування.

4.3. Крім того, з 01 січня 2020 року принаймні один з сертифікованих постачальників не може, безпосередньо чи опосередковано, контролюватись:

- а) органом управління аеропорту;
- б) будь-яким користувачем аеропорту, що здійснює більш ніж 25 % перевезень пасажирів або вантажу, що зареєстровано у аеропорту протягом року, що передує року, в який цих постачальників було відібрано;
- в) контролюючим органом або органом якого, безпосередньо чи опосередковано, контролює цей орган управління аеропорту або таким користувачем.

4.4. У випадку обмеження, відповідно до пункту 4.2. цих Авіаційних правил, кількості сертифікованих постачальників, користувач аеропорту, незалежно від частини аеропорту, що йому надано, має право, відносно кожної категорії послуг з наземного обслуговування, що є об'єктом обмеження, на ефективний вибір між принаймні двома постачальниками послуг з наземного обслуговування, згідно з умовами, що зазначені у пунктах 4.2. та 4.3. цих Авіаційних правил.

5. Самостійне наземне обслуговування

5.1. Користувач аеропорту, відповідно до положень п. 3 Наказу про затвердження цих Авіаційних правил, має право на свободу самостійного наземного обслуговування.

5.2. Проте, щодо наступних категорій послуг з наземного обслуговування:

- а) обслуговування багажу,
- б) послуги на пероні та місцях стоянок повітряних суден,
- в) послуги з забезпечення паливно-мастильними матеріалами,
- г) обслуговування вантажу та пошти, а саме фізичне обслуговування вантажу та пошти, включаючи, ті що прибувають, відправляються та трансферні, між аеровокзалом та повітряним судном,

Уповноважений орган з питань цивільної авіації, за поданням Органу управління аеропортом, може зберегти право на самостійне наземне обслуговування принаймні за двома користувачами аеропортом, за умови, що вони обрані на основі належних, об'єктивних, прозорих та недискримінаційних критеріїв.

6. Централізовані інфраструктури

6.1. Не порушуючи застосування розділів 4 та 5 цих Авіаційних правил, Уповноважений орган з питань цивільної авіації, за поданням Органу управління аеропортом, може зберегти за Органом управління аеропортом або за іншим органом, управлінням централізованими інфраструктурами, що використовуються для постачання послуг з наземного обслуговування, складність, вартість чи вплив на довкілля яких не дозволяє їх поділ чи дублювання, а саме з сортування багажу, боротьби зі зледенінням, очищення води та постачання пального. Вони можуть зробити обов'язковим, використання постачальниками послуг з наземного обслуговування та користувачами аеропорту, що практикують самостійне наземне обслуговування, цих інфраструктур.

6.2. Уповноважений орган з питань цивільної авіації має забезпечити, аби управління цими інфраструктурами мало прозорий, об'єктивний та недискримінаційний характер та, зокрема, аби це не створювало перешкод доступу до них

з боку постачальників послуг з наземного обслуговування та користувачів аеропорту, що практикують самостійне наземне обслуговування, в рамках меж, передбачених цими Авіаційними правилами.

7. Винятки

7.1. Якщо в аеропорту, особливі обмеження наявного простору чи пропускної здатності, що зумовлені, зокрема, перевантаженням та показником використання площі, унеможливають відкриття ринку та/або впровадження самостійного наземного обслуговування до рівня, передбаченого цими Авіаційними правилами, Уповноважений орган з питань цивільної авіації, за поданням Органу управління аеропортом, може вирішити:

1) обмежити кількість постачальників щодо однієї чи більше категорій послуг з наземного обслуговування, що відмінні від зазначених у пункті 4.2. цих Авіаційних правил у всьому чи частині аеропорту; у цьому випадку застосовуються положення пунктів 4.2. та 4.3. цих Авіаційних правил;

2) зберегти за одним постачальником одну чи більше категорій послуг з наземного обслуговування, що зазначені у пункті 4.2. цих Авіаційних правил;

3) зберегти за обмеженою кількістю користувачів аеропорту практику самостійного наземного обслуговування щодо категорій послуг з наземного обслуговування, що відмінні від зазначених у пункті 5.2. цих Авіаційних правил, за умови, що ці користувачі обрані на основі належних, об'єктивних, прозорих та недискримінаційних критеріїв;

4) заборонити самостійне наземне обслуговування або обмежити його до одного користувача аеропорту щодо категорій послуг з наземного обслуговування, що зазначені у пункті 5.2. цих Авіаційних правил.

7.2. Всі рішення про винятки, прийняті відповідно до пункту 7.1. цих Авіаційних правил мають:

1) конкретизувати категорію або категорії послуг з наземного обслуговування, для яких зроблено виняток та особливі обмеження наявного простору або пропускної здатності, що обумовлюють його;

2) супроводжуватись планом належних заходів для усунення обмежень.

При цьому винятки не повинні:

а) надмірним чином шкодити цілям цих Авіаційних правил;

б) призводити до порушень конкуренції між постачальниками послуг з наземного обслуговування та/або користувачами аеропорту, що практикують самостійне наземне обслуговування;

в) виходити за межі того, що є необхідним.

7.3. Уповноважений орган з питань цивільної авіації повідомляє Антимонопольний комітет України про будь-які винятки, що ним надаються на підставі пункту 7.1. цих Авіаційних правил та про підстави, що їх обґрунтовують, принаймні за три місяці до набрання такими винятками чинності.

Антимонопольний комітет України публікує в своєму сайті стислий виклад рішень, про які його повідомили, та запрошує зацікавлені сторони подати зауваження.

7.4. Антимонопольний комітет України ґрунтовно вивчає рішення про виняток, що представлені Уповноваженим органом з питань цивільної авіації. З цією метою, Антимонопольний комітет України проводить детальний аналіз ситуації та розглядає належні заходи, що подані на розгляд Уповноваженим органом з питань цивільної авіації для перевірки існування заявлених обмежень та неможливості відкрити ринок та/або впровадити самостійне наземне обслуговування до рівня, передбаченого цими Авіаційними правилами.

7.5. Після такого вивчення та провівши консультації з Уповноваженим органом з питань цивільної авіації, Антимонопольний комітет України може схвалити рішення Уповноваженого органу з питань цивільної авіації або виступити проти нього, якщо він вважає, що заявлені обмеження не є настільки відчутними, щоб обґрунтувати виняток. Після консультацій з Уповноваженим органом з питань цивільної авіації, Антимонопольний комітет України може вимагати від Уповноваженого органу з питань цивільної авіації внести зміни до сфери дії винятку або обмежити його тими частинами аеропорту або системами аеропортів, де було доведено існування заявлених обмежень.

Антимонопольний комітет України приймає рішення не пізніше ніж через три місяці після повідомлення його Уповноваженим органом з питань цивільної авіації та публікує це рішення на своєму сайті.

7.6. Винятки, надані відповідно до п. 7.1. цих Авіаційних правил, не можуть тривати більше трьох років, окрім винятків, що надані згідно з підпунктом 2 пункту 7.1. цих Авіаційних правил. Не пізніше ніж за три місяці до кінця цього періоду, Уповноважений орган з питань цивільної авіації повинен прийняти нове рішення за будь-якою заявкою на виняток, яке також буде предметом процедури, що встановлена у цьому розділі.

Винятки, згідно з підпунктом 2 пункту 7.1. цих Авіаційних правил, не можуть тривати довше двох років. Проте, Уповноважений орган з питань цивільної авіації може, на підставі положень пункту 7.1. цих Авіаційних правил, вимагати, щоб цей період було подовжено один раз, ще на два роки. Антимонопольний комітет України, за допомогою Комітету, що згаданий у розділі 8 цих Авіаційних правил, приймає рішення щодо такої заявки.

8. Дорадчий комітет

8.1. Дорадчий комітет допомагає Антимонопольному комітету України та Уповноваженому органу з питань цивільної авіації у виконанні їх функцій, передбачених законодавством та цими Авіаційними правилами.

8.2. Дорадчий комітет надає Антимонопольному комітету України та Уповноваженому органу з питань цивільної авіації рекомендації щодо застосування положень розділу 8 цих Авіаційних правил.

8.3. З Дорадчим комітетом також можуть бути проведені консультації щодо будь-якого іншого питання,

пов'язаного із застосуванням цих Авіаційних правил.

8.4. Дорадчий комітет ухвалює свої власні процедурні правила.

9. Відбір постачальників

9.1. Антимонопольний комітет України має організувати відбір постачальників, сертифікованих надавати послуги з наземного обслуговування у аеропорту, якщо їх кількість обмежена, у випадках, передбачених у пункті 4.2. або розділі 7 цих Авіаційних правил. Відбір має бути проведений протягом 90 днів від дати встановлення обмежень. Процедура відбору повинна відповідати наступним принципам:

1) Антимонопольний комітет України встановлює вимоги та технічних специфікацій, що мають бути виконані постачальниками послуг з наземного обслуговування, ці вимоги чи специфікації встановлюють після консультацій з Комітетом користувачів аеропорту, протягом 60 днів від дати встановлення обмежень. Критерії відбору, встановлені у вимогах та технічних специфікаціях повинні бути належними, об'єктивними, прозорими та недискримінаційними. Конкурсна документація (вимоги та технічних специфікацій, що мають бути виконані постачальниками послуг з наземного обслуговування) мають бути оприлюднені разом із запрошенням на конкурс з відбору постачальника та в такий же спосіб.

Антимонопольний комітет України за поданням Центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, може передбачити, з-поміж вимог та технічних специфікацій, яким повинні відповідати постачальники послуг з наземного обслуговування, зобов'язання щодо громадської послуги стосовно аеропортів, що обслуговують території України, та які не являють собою комерційного інтересу, але є життєво важливими для України.

2) Запрошення на конкурс з відбору постачальника має бути публіковане (розміщене), принаймні не менше ніж за місяць до його початку, на сайтах Антимонопольного комітету України та органу управління аеропортом, на яке може відповісти будь-який постачальник послуг з наземного обслуговування.

3) Постачальників послуг з наземного обслуговування обирають:

а) після консультацій органу управління аеропортом з Комітетом користувачів аеропорту, за умови, що перший:

не надає подібних послуг з наземного обслуговування; та

не має безпосереднього чи опосередкованого контролю над будь-яким підприємством, що надає такі послуги; та

не має будь-яких прав участі у будь-якому такому підприємстві;

б) у всіх інших випадках, Антимонопольний комітет України, після консультацій з Комітетом користувачів аеропорту та Органом управління аеропортом.

4) Постачальників послуг з наземного обслуговування обирають на строк не більше семи років.

5) Якщо постачальник послуг з наземного обслуговування припиняє свою діяльність до кінця строку, на який його було обрано, його буде замінено на підставі тієї ж процедури.

Для проведення конкурсу з відбору постачальника наказом Антимонопольного комітету України створюється комісія. До її складу входить по два представники від Антимонопольного комітету України, уповноваженого органу з питань цивільної авіації, органу управління аеропортом, та по три представники від Комітету користувачів аеропорту та Громадської ради Уповноваженого органу з питань цивільної авіації. Кандидатури представників мають бути подані до Антимонопольного комітету України протягом 10 днів з дати тримання такого звернення. У разі неподання одним або кількома суб'єктами формування складу комісії своїх представників комісія створюється із поданих кандидатур.

Засідання комісії з конкурсного відбору постачальника вважається правомочною, якщо на її засіданні присутні не менше 50 % її членів, що були належним чином про це повідомлені. Належним вважається повідомлення, здійснене не менше ніж за три робочих дні до засідання.

Рішення комісії з конкурсного відбору постачальника приймається відкритим поіменним голосуванням та оформлюється протоколом, який підписується всіма присутніми на засіданні членами комітету та затверджується членами правління. Члени комісії з конкурсного відбору постачальника протягом одного робочого дня можуть висловити окрему думку у письмовому вигляді, яка додається до протоколу та є його невід'ємною частиною.

У разі якщо рішення щодо переможця конкурсу не прийнято, Антимонопольний комітет України має оголосити про новий конкурс з додержанням строків, передбачених цим розділом Авіаційних правил.

9.2. Якщо кількість постачальників послуг наземного обслуговування обмежена відповідно до пункту 4.2. або розділу 7 цих Авіаційних правил, орган управління аеропортом може сам надавати послуги з наземного обслуговування без проходження процедури відбору, встановленої у пункті 9.1. цих Авіаційних правил. Подібним чином, він може, без проходження тієї ж процедури, авторизувати підприємство на надання послуг з наземного обслуговування у відповідному аеропорту:

1) якщо він безпосередньо чи опосередковано контролює це підприємство; або

2) якщо це підприємство безпосередньо чи опосередковано контролює його.

9.3. Орган управління аеропортом інформує Комітет користувачів аеропорту про рішення, прийняті відповідно до цього розділу.

10. Консультації

10.1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації забезпечує організацію процедури обов'язкових консультацій стосовно застосування положень цих Авіаційних правил між Органом управління аеропортом, Комітетом користувачів аеропорту та підприємствами, що надають послуги з наземного обслуговування. Ці консультації охоплюють, *inter alia*, вартість тих послуг з наземного обслуговування, щодо яких було зроблено виняток відповідно до підпункту 2 пункту 7.1. цих Авіаційних правил, а також організацію надання цих послуг. Такі консультації мають проводитись, щонайменше, раз на рік.

11. Сертифікація

11.1. Постачальник послуг з наземного обслуговування або користувач, що практикує самостійне наземне обслуговування у аеропорту, має отримати сертифікат, виданий Уповноваженим органом з питань цивільної авіації, на діяльність з наземного обслуговування.

Критерії такої сертифікації мають стосуватись стабільного фінансового становища та достатнього обсягу страхової відповідальності, впевненості у та безпеки технічних засобів, повітряних суден, обладнання та осіб, а також мають стосуватись захисту довкілля та відповідності належному законодавству щодо соціального захисту.

Ці критерії повинні відповідати наступним принципам:

1) вони повинні застосовуватись недискримінаційним чином до різних постачальників послуг з наземного обслуговування та користувачів аеропорту;

2) вони повинні бути пов'язаними з наміченими завданнями;

3) вони не можуть, фактично, зменшувати доступ до ринку або свободу користування самостійним наземним обслуговуванням до рівня, що є нижчим за передбачений у цих Авіаційних правилах.

Ці критерії мають оприлюднюватись, в тому числі, на веб-сайті Уповноваженого органу з питань цивільної авіації; постачальник послуг з наземного обслуговування або користувач аеропорту, що практикує самостійне наземне обслуговування будуть заздалегідь повідомлені про процедуру отримання схвалення.

11.2. У сертифікації має бути відмовлено або сертифікат має бути відкликано лише, якщо постачальник послуг з наземного обслуговування або користувач аеропорту, що практикує самостійне наземне обслуговування, не задовільняють, через причини його власної поведінки, критерії, що зазначені у пункті 11.1. цих Авіаційних правил.

Підстави відмови або відкликання повинні бути повідомлені відповідному постачальнику або користувачу та органу управління аеропорту.

12. Правила поведінки

12.1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може, за необхідності, за пропозицією Органу управління аеропортом:

1) заборонити постачальнику послуг з наземного обслуговування або користувачу аеропорту надавати послуги з наземного обслуговування або практикувати самостійне наземне обслуговування, якщо цей постачальник або користувач не дотримується правил, що висувають до нього для забезпечення належного функціонування аеропорту;

Ці правила повинні відповідати наступним принципам:

а) вони повинні застосовуватись недискримінаційним чином до різних постачальників послуг з наземного обслуговування та користувачів аеропорту;

б) вони мають стосуватись намічених завдань;

в) вони не можуть, фактично, зменшувати доступ до ринку або свободу користування самостійним наземним обслуговуванням до рівня, що є нижчим за передбачений у цих Авіаційних правилах;

2) вимагати від постачальника послуг з наземного обслуговування в аеропорту взяти участь, чесним та недискримінаційним чином, у виконанні зобов'язань щодо громадської послуги, включаючи зобов'язання щодо забезпечення безперервності послуги.

13. Доступ до інфраструктури

13.1. Орган управління аеропортом має надати доступ до інфраструктури аеропорту постачальникам послуг з наземного обслуговування та користувачам аеропорту, що мають бажання скористатись самостійним наземним обслуговуванням, у такому обсязі, що є необхідним їм для здійснення своєї діяльності. Умови доступу до інфраструктури аеропорту визначаються авіаційними правилами, вимоги щодо такого доступу мають бути належними, об'єктивними, прозорими та недискримінаційними.

13.2. Простір, що наявний для наземного обслуговування у аеропорту, орган управління аеропорту має розділяти серед різних постачальників послуг з наземного обслуговування та користувачів аеропорту, що практикують самостійне наземне обслуговування, включаючи нових операторів у цій сфері, до обсягу, що є необхідним для користування своїми правами та, з метою забезпечення ефективної та справедливої конкуренції, на основі належних, об'єктивних, прозорих та недискримінаційних критеріїв.

13.3. Якщо доступ до устаткування аеропорту вимагає сплати збору, такий збір повинен встановлюватися на основі відповідних, об'єктивних, прозорих та недискримінаційних критеріїв.

[Цей пункт був втрачений МЮ під час перекладу, віднайдений Асоціацією при порівнянні англійської та української версії]

13.4. Орган управління аеропортом може укласти договори з постачальниками послуг з наземного обслуговування або користувачами аеропортом лише на оплату збору, передбаченого пунктом 13.3. цих Авіаційних правил. Умови користування інфраструктурою аеропорту, необхідною для надання послуг з наземного обслуговування, встановлюються виключно Умовами доступу до інфраструктури аеропорту відповідно до п. 13.1. цих Авіаційних правил.