



25.03.2016 № 35.1-22-3

Т.в.о. Голови  
Державної авіаційної служби України  
Дьоміну Е.В.

Щодо зауважень до проекту Правил  
сертифікації постачальників послуг з  
наземного обслуговування та умови  
доступу на ринок наземного  
обслуговування в аеропортах

Шановний Едуарде Володимировичу!

Користуючись нагодою, керівництво Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі – ДП МА «Бориспіль») засвідчує Вам свою повагу та у зв'язку з опрацюванням проекту Правил сертифікації постачальників послуг з наземного обслуговування та умови доступу на ринок наземного обслуговування в аеропортах (далі - Правила), просимо врахувати при опрацюванні проекту Правил наступні пропозиції та зауваження з нашого боку.

I. Пропозиції ДП МА «Бориспіль» до проекту Правил:

1. Передбачити обмеження щодо мінімальної кількості авторизованих постачальників послуг на прикладі п. 2 ст. 6 Директиви Ради № 96/67/ЄС (далі - Директива) – не менше ніж 2 для кожної категорії послуг з наземного обслуговування;
2. Передбачити відтермінування вступу в дію Правил в частині, що стосується доступу на ринок наземного обслуговування в аеропортах авторизованих постачальників послуг на прикладі ст. 1 Директиви;
3. Щодо конкурсної комісії, пропонуємо виключити з її складу представників трьох авіакомпаній, а тому видалити з тексту Правил п. 2.3 та, відповідно, відкоригувати текст п. 2.4 Правил.

II. Зауваження ДП МА «Бориспіль» до проекту Правил:

1. п.п. 1) п. 1.7 – поняття «авторизований постачальник послуг» - ... отримав допуск до роботи в аеропорту – суперечить п. 2.1 Правил – доступ на ринок наземного обслуговування (далі по тексту інформаційної довідки - НО) в аеропорту;
2. п.п. 1) п. 1.7 – поняття «оператор аеродрому (експлуатант аеродрому)» - суперечить відповідним поняттям Повітряного кодексу

147654



3. України (далі по тексту інформаційної довідки - ПКУ) – п. 34 та п. 35 ст. 1 ПКУ

34) експлуатант аеродрому - юридична особа, що здійснює експлуатацію аеродрому;

35) експлуатант аеропорту - юридична особа, що є утримувачем сертифіката аеродрому та має сертифікат на право здійснення діяльності з наземного адміністрування в аеропорту. Експлуатант аеропорту може мати також інші сертифікати та здійснювати інші види аеропортової діяльності, крім визначених у цьому абзаці).

4. п. 9) п. 1.7 – поняття «сертифікат постачальника послуг» суперечить п.п. 5 п. 1.7, п. 3.4, п. 3.9 та інші (сертифікат відповідності постачальника послуг з наземного обслуговування) – використовувати єдиний термін по тексту Правил;

5. п. 9) п. 1.7 – поняття «самостійне наземне обслуговування» пропонуємо викласти в редакції ст. 2 п. f Директиви: означає ситуацію, за якої користувач аеропорту, безпосередньо надає сам собі одну чи більше категорій послуг з НО та не укладає жодних контрактів будь-якого характеру з третьою стороною на надання таких послуг; для потреб цього визначення, користувачі аеропорту не вважаються третіми сторонами один до одного, якщо:

- один з них володіє контрольним пакетом акцій іншого, або
- те саме товариство володіє контрольними пакетами акцій цих обох користувачів;

6. відсутній термін «інфраструктура аеропорту»;

7. п. 2.14 дублює п. 2.15, пропонуємо наступну редакцію: Після оформлення протоколу засідання конкурсної комісії авторизований постачальник послуг з наземного обслуговування протягом 30 календарних днів укладає з експлуатантом аеропорту генеральну угоду та отримує у встановленому експлуатантом аеропорту порядку особисті перепустки для персоналу та спецтехніки;

8. п. 2.16 – угода з базовим аеропортом про відповідальність сторін при виконанні заходів авіаційної безпеки – що мається на увазі? Положеннями генеральної угоди передбачена відповідальність сторін при виконанні заходів авіаційної безпеки;

9. п. 2.17 суперечить п.п. d п. 1 ст. 11 Директиви: Постачальників послуг з наземного обслуговування обирають на строк не більше семи років;

10. п. 2.18 та п. 2.19 – узгодити з п. 2.17 в редакції п.п. d п. 1 ст. 11 Директиви – 7 років;

11. п. 2.22 – діючий страховий договір щодо відповідальності перед третіми особами замінити на діючий договір добровільного страхування відповідальності постачальника послуг з НО перед третіми особами;

12. п. 2.24 суперечить з п. e ст. 1 Директиви: річний обсяг перевезень яких перевищує 3 мільйони переміщень пасажирів чи 75 000 тон фрахту; або річний обсяг перевезень яких перевищує 2 мільйони переміщень пасажирів

чи 50 000 тон фрахту впродовж періоду у шість місяців, що передує 1 квітню чи 1 жовтню попереднього року

**13.** п.п. 2.20, 2.25, 2.27 викласти в наступній редакції:

Конкурс з вибору авторизованого постачальника послуг з НО в аеропорту проводиться:

1. у разі якщо постачальник послуг з наземного обслуговування припиняє свою діяльність до закінчення строку на який він був обраний або у разі анулювання сертифікату відповідності;

2. якщо оператор аеродрому не надає відповідних послуг з наземного обслуговування або структурний підрозділ, який здійснює певний вид діяльності немає сертифіката відповідності на даний вид діяльності;

3. при умовах визначених в п.2.24, 2.25 розділу II цих Авіаційних правил. При цьому повинно бути забезпечено щоб принаймні один з постачальників послуг з наземного обслуговування не був пов'язаний відносинами контролю у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» прямо або опосередковано із:

- оператором аеродрому;

- авіакомпанією, річний об'єм перевезень якої складає більше 25% в аеропорту;

- іншим постачальником послуг з наземного обслуговування, що здійснює свою діяльність в даному аеропорту.

- **14.** п. 2.26 - друге речення суперечить першому реченню, пропонуємо друге речення видалити;

**15.** п. 2.31 - друге речення суперечить законодавству України в частині оренди спецтехніки, засобів перонної механізації – Закону України «Про оренду державного та комунального майна». Пропонуємо друге речення видалити, а перше викласти в наступній редакції: експлуатант аеропорту, юридична або фізична особа, що має в управлінні інфраструктуру аеропорту або є власником цієї інфраструктури, повинен забезпечити вільний доступ до використання інфраструктурою аеропорту авторизованим постачальникам послуг з наземного обслуговування у встановленому таким експлуатантом аеропорту порядку;

**16.** п. 2.32 – суперечить чинному законодавству – Закону України «Про оренду державного та комунального майна» та Земельного кодексу України щодо перебування земельної ділянки державного підприємства на праві постійного користування та нормам Господарського кодексу України в частині закріплення майна державного комерційного підприємства за ним на праві господарського відання – пропонуємо вилучити з тексту Правил;

**17.** п. 2.33 – пропонуємо вилучити;

- **18.** п. 3.2 – Державіадміністрацію замінити на Державіаслужбу;

- **19.** п. 3.3 та п. 3.4 – суперечать п. 2.1 – доступ на ринок НО в аеропортах здійснюється на підставі конкурсу, а положеннями п.п. 3.3, 3.4 передбачено, що діяльність з НО можуть здійснювати сертифіковані постачальники послуг;

20. п. 4.1 – четвертий абзац не зрозуміло про що йде мова, що розуміється під договорами між авіакомпаніями та оператором аеродрому щодо розподілу повноважень;

21. п. 11 розділу XI – вилучити з тексту Правил;

22. п.п. 6 п. 1 розділу XII – показником рівня якості послуг не можуть бути лише затримки рейсів з вини постачальника послуг з НО;

23. п. 4 розділу XIII – видалити, немає відношення до Правил;

24. вимоги підрозділів 1-18 розділу XIII – викласти у відповідності до IATA АНМ та відповідних чек-листів ISAGO;

25. підрозділ 19 розділу XIII - згідно Положення про Державіаслужбу, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520, остання здійснює розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України, положення даного підрозділу суперечать завданням Державіаслужби.

Приймаючи до уваги вищезазначене, просимо врахувати в новій редакції Правил зауваження та пропозиції ДП МА «Бориспіль».

З повагою  
Начальник юридичної служби



Ю.Г. Райваховський