

Міністерство інфраструктури
України

ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО
МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ
БОРИСПІЛЬ

Міжнародний аеропорт "Бориспіль"
м. Бориспіль, Київська обл., Україна, 08307
тел.: +380-44-281-74-96
факс: +380-44-281-79-96
e пошта: director@kbp.kiev.ua
www.kbp.kiev.ua



BORYSPIL
— INTERNATIONAL AIRPORT

The Ministry of Infrastructure of
Ukraine

STATE ENTERPRISE
BORYSPIIL INTERNATIONAL
AIRPORT

BIA, Boryspil, Kyiv region,
08307, Ukraine
tel.: +380-44-281-74-96
fax: +380-44-281-79-96
E-mail: director@kbp.kiev.ua
www.kbp.kiev.ua

11.07.2016 № 01-22-2318

Голові
Державної авіаційної служби України
Більчуку О.В.

Щодо зауважень до проекту Авіаційних
правил України про доступ на ринок з
наземного обслуговування в аеропортах

Шановний Олександрє Васильовичу!

За результатами громадського обговорення Проекту «Правил доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах» (Правила) що відбулись 22.06.2016 року ДМ МА «Бориспіль» надає свої зауваження та пропозиції щодо тексту Правил.

У відповідності до існуючої світової практики та нормативних документів (наприклад Директиви ЄС № 96/67 (1996 р.) та її більш розвинутої редакції - Регуляції Європарламенту та РЄ щодо наземного обслуговування в аеропортах ЄС (2011 р.)), доступ до ринку наземного обслуговування (далі - НО) в аеропортах ґрунтується на принципах прозорості, недискримінації, сприяння конкуренції, однак за умов дотримання при цьому принципів відсутності загрози безпеці та забезпечення аеропортам можливості керування своєю інфраструктурою.

Логіка обох документів, що згадані вище, побудована наступним чином:

1) В разі, якщо обмеження щодо кількості провайдерів послуг з наземного обслуговування відсутні, прописано та деталізовано кваліфікаційні, технічні умови, умови стандартів безпеки на яких кожний учасник ринку (без дискримінаційних обмежень) може мати доступ до ринку послуг.

2) Для випадків, коли встановлені певні обмеження щодо кількості учасників ринку, детально прописані умови проведення відповідних конкурсів. Значну увагу приділено саме забезпеченню принципів прозорості та викладенню конкретних умов, за яких може обмежуватись кількість учасників ринку.

3) Однозначно визначена позиція щодо можливості надання послуг з наземного обслуговування власне аеропортом. В такому випадку вимагається не лише чітке розділення рахунків аеропорту та суб'єкту, що надає послуги з

157786

Державна авіаційна служба України
№7479/0/1-1-16 від 13-07-2016



НО (а в редакції 2011р., навіть виділення структури з наземного обслуговування в окрему юридичну особу), а й відсутність фінансування діяльності суб'єкта НО з боку аеропорту.

4) Функції та завдання Комітету Користувачів Аеропорту (Комітету авіаційних перевізників) прописані лише в тій частині, яка стосується безпосередньо питань, висвітлених в документах. В цілому ж діяльність Комітету регулюється відповідним окремим документом.

Крім того, Правила мають відповідати чинному законодавству України, зокрема Повітряному Кодексу.

З огляду на викладене вище, текст проекту Правил, що наразі обговорюється, потребує значної кількості змін та доопрацювань. Нижче ми пропонуємо лише ті з них, що на наш погляд мають бути обговорені та внесені до проекту Правил в першу чергу. Протягом подальшого обговорення ми готові надавати більш детальні коментарі.

1. Для забезпечення відповідності ПКУ та неперешкоджання аеропорту виконання його функцій щодо забезпечення безпеки, визначення обмежень щодо кількості постачальників послуг з наземного обслуговування (далі – НО) має бути покладене на керівництво аеропорту, яке для цього створює відповідну комісію. Після встановлення таких обмежень або їх зміни керівництво аеропорту має повідомляти Державіаслужбу щодо таких обмежень.

Пункт 2.9. Правил пропонуємо викласти в наступній редакції:

У разі, якщо адміністрація аеропорту, юридична або фізична особа, що має в управлінні або є власником інфраструктури аеропорту мають обмеження у вільних виробничих площах чи пропускній здатності, вони своїм рішенням вводять обмеження щодо кількості постачальників послуг з наземного обслуговування за відповідним видом діяльності. Про таке рішення адміністрація аеропорту повинна повідомити Державіаслужбу та Комітет користувачів протягом 3 робочих днів з дати введення таких обмежень з обов'язковим додаванням відповідних обґрунтувань та пояснень щодо обставин, що стали причиною встановлення таких обмежень.

2. Незважаючи на аргументацію, наведену в ході обговорення, ми вважаємо за доцільне з метою гарантування недискримінації та відсутності монополії, в разі встановлення аеропортом обмежень щодо кількості постачальників послуг НО, передбачити в Правилах встановлення мінімальної допустимої кількості постачальників послуг НО по кожному виду діяльності в залежності від річного обсягу пасажиропотоку певного аеропорту, за принципами та логікою, аналогічним тим, що прописані у Директиві (п. 2 ст. 6).

3. Деталі щодо принципів утворення, завдань та регламенту роботи Комітету користувачів аеропорту (Комітету авіаперевізників аеропорту) – Розділ III Правил, мають бути виведені в окремий документ, проект якого має розроблятися з урахуванням існуючих практик ЄС та IATA а також

Повітряного Кодексу України. Цей документ має бути затверджений та введений в дію відповідним чином.

4. Для приведення у відповідність європейським нормам та міжнародним рекомендованим практикам Правила мають встановити чітку заборону оператору аеропорту вести діяльність з надання послуг з НО безпосередньо. При цьому Правилами необхідно передбачити виділення суб'єкта НО в окрему юридичну особу та неможливість (заборону) фінансування, субсидювання діяльності суб'єкту НО за рахунок доходів оператора аеропорту. Правила мають передбачити перехідний період, в ході якого з моменту введення в дію Правил аеропорту, що наразі безпосередньо надають послуги НО, мають провести процедуру виділення підрозділу НО в окрему юридичну особу.

Пункт 4.18. Правил пропонуємо викласти в наступній редакції:

В разі, якщо на дату затвердження цих Правил адміністрація аеропорту самостійно надає послуги з наземного обслуговування, вона повинна забезпечити:

-Протягом 6 місяців з дати затвердження цих правил: відокремлення наземного обслуговування в бухгалтерському обліку від інших видів діяльності, що здійснюється аеропортом. При цьому має бути відсутнє будь-яке змішування фінансових потоків діяльності аеропорту в сфері послуг наземного обслуговування з фінансовими потоками від інших видів її діяльності.

-Протягом одного року з дати затвердження цих Правил: діяльність з наземного обслуговування має бути відокремлена в незалежну юридичну особу.

5. З огляду на п. 5 вище, необхідно вилучити з тексту Правил положення щодо права операторів аеропортів проведення ними діяльності з НО без проведення конкурсу (поточний п. 2.2. проекту).

6. З метою забезпечення належного рівня безпеки, рівня сервісу, кваліфікації персоналу, фінансової стабільності постачальників послуг з НО на випадок, коли в аеропорту не встановлені обмеження щодо кількості постачальників послуг з НО, в Правилами має бути введено розділ на кшталт Chapter IV – Approval Procedures Регуляції Європарламенту та РЄ щодо НО в аеропортах ЕС (2011 р.). Цей розділ, зокрема, має визначати для суб'єктів надання послуг з НО, що мають бажання/намір працювати в певному аеропорті, чіткі та прозорі критерії щодо переважного володіння та оперативного контролю, організаційної структури, технічної/виробничої спроможності, кваліфікації персоналу, забезпечення фінансової стабільності, страхування відповідальності, тощо.

Саме ці критерії повинен брати до уваги уповноважений орган (Державіаслужба), надаючи/не надаючи дозвіл на роботу в тому чи іншому аеропорту. Ці ж критерії має використовувати і аеропорт, приймаючи рішення щодо підписання Генеральної угоди з відповідним постачальником послуг з НО.

7. Пункти щодо безумовного підписання аеропортом Генеральної угоди (п. 2.7 та 2.8 проекту Правил) мають бути виключені з документу. Натомість необхідно прописати, що Генеральна угода має бути підписана аеропортом лише за умови відповідності компанії, що має намір надавати послуги з НО, критеріям, згаданим в п. 7 вище.

Пропонуємо Вам врахувати згадані вище пропозиції в оновленому тексті проекту Правил та готові прийняти участь у черговій робочій нараді щодо обговорення тексту документа.

З повагою

В.о. генерального директора



Є.Г. Дихне