



LLC "UKRAINIAN HANDLING COMPANY"  
ТОВ "УКРАЇНСЬКА ХЕНДЛІНГОВА КОМПАНІЯ"

Вих. № 375/01  
від 03.10. 2016 року

Голові Державної  
авіаційної служби України  
Більчуку О.В.

*Шановний Олександр Васильовичу!*

ТОВ «Українська хендлінгова компанія» користується нагодою, щоб висловити високу повагу Державній авіаційній службі України.

У зв'язку з оприлюдненням проекту Авіаційних правил України «Правила сертифікації постачальників послуг з наземного обслуговування», (далі – Правила), ТОВ «Українська хендлінгова компанія» уважно вивчила опублікований проект Правил, та просить Вас внести відповідні зміни до наступних пунктів.

1. В Правилах відсутнє визначення «Оператор інфраструктури», яке необхідне зважаючи на те, що «Оператор аеродрому» не завжди є розпорядником всієї інфраструктури аеропорту.

2. Допущена помилка в п.2.45 Параграфу 2 Правил, а саме в вищезгаданому пункті вказані помилкові посилання на п. 2.31 замість посилання на п. 2.33 та посилання на п. 2.40 замість посилання на п. 2.42.

3. Абзацом третім пункту 4.1. Параграфу 4 Правил забороняється укладення угоди про наземне обслуговування з авіакомпаніями на послуги, на які постачальник послуг з наземного обслуговування не має діючий сертифікат, що суперечить положенням IATA Standard Ground Handling Agreement (далі - SGHA), Так SGHA передбачено можливість включення до переліку послуг, що надаються, послуг на які відсутній сертифікат у Постачальника, за умови укладання відповідних договорів субпідряду з постачальниками, що мають сертифікат на такі послуги. Пропонуємо розглянути можливість викладення абзацу третього пункту 4.1. Параграфу 4 Правил в наступній редакції: «забороняється укладення угоди про наземне обслуговування з авіакомпаніями на послуги, на які постачальник послуг з наземного обслуговування не має діючий сертифікат, крім випадків коли постачальник послуг має відповідні діючі договори субпідряду з іншими постачальниками таких послуг, які мають відповідні діючі сертифікати на вищезгадані послуги».

4. Підпунктом 1). пунктом 6.1. Параграфу 6 Правил передбачено, що підставами для анулювання сертифіката є здійснення постачальником послуг з наземного обслуговування діяльності, на яку він не отримав сертифікат від



Ground Handling  
Council Member



Лідер отрасли 2009

003629





Державіаслужби. У такому випадку, анулюються всі сертифікати відповідності постачальника послуг з наземного обслуговування за всіма напрямками та видами послуг з наземного обслуговування в аеропорту в якому було виявлено дане порушення. Вважаємо, що анулювання всіх сертифікатів за умови надання послуг за діючими сертифікатами без порушень, є безпідставним та пропонуємо розглянути можливість покарання штрафом при виявленні першого порушення та анулювання всіх сертифікатів відповідності постачальника послуг з наземного обслуговування за всіма напрямками та видами послуг з наземного обслуговування в аеропорту в якому було повторно виявлено таке порушення.

5. Підпунктом 5). пункту 6.1. Параграфу 6 Правил передбачено, що підставами для анулювання сертифікату є низький рівень якості послуг, що надаються, та систематичне порушення сертифікаційних вимог протягом року. Вважаємо за необхідне чітко визначити, хто визначає низький рівень якості послуг та якими критеріями. Пропонуємо додати, що рівень якості послуг визначається виключно авіакомпанією на підставі затверджених та відповідним чином доведених до постачальника послуг вимог.

6. Пунктом 6.5. Параграфу 6 вказано, що після отримання наказу Державіаслужби про анулювання або призупинення дії сертифіката, оператор аеродрому протягом 2 робочих днів повинен обмежити доступ на територію аеродрому та до інфраструктури постачальнику послуг з наземного обслуговування. Вважаємо такі міри незаконними, зважаючи, що у постачальника укладені відповідні договори оренди приміщень на території аеродрому, в яких знаходиться майно та робочі місця персоналу. Доцільніше вказати не обмеження доступу на територію аеродрому та до інфраструктури, а заборонити постачальнику послуг здійснювати надання послуг по анульованим або призупиненим сертифікатам.

7. Приймаючи до уваги те, що Правила повинні відповідати принципам зазначеним в Директиві Ради № 96/67/ЄС від 15.10.1996 року (далі – Директива) щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування, а одним з основних задекларованих в Директиві є принцип недискримінації, є досить незрозумілим введення в Правила дискримінаційних положень в пункті 7.40. Правил щодо того, що постачальник послуг з наземного обслуговування повинен мати відповідну кількість власного персоналу, спецтехніки, засобів перонної механізації та наземного обладнання для забезпечення наземного обслуговування десяти відсотків обсягів перевезень в аеропорту, за відповідним напрямом. Вищезгадане положення пункту 7.40 Правил повністю унеможлиблює отримання сертифікату невеликими постачальниками послуг з наземного обслуговування та лобіює інтереси великих суб'єктів господарювання. Вищезгаданий пункт Правил значною мірою нівелює (знищує) конкуренцію в тому чи іншому аеропорту. Обмеження передбачені пунктом 7.40. Правил не існують в законодавстві жодної країни ЄС та є неприйнятними для країни, яка взяла напрямок на



Ground Handling  
Council Member



Лідер отрасли 2009



євроінтеграцію та створення сприятливих умов для всіх постачальників послуг з наземного обслуговування.

Одночасно, інше положення вищезгаданого пункту правил передбачає, що постачальник послуг з наземного обслуговування не може використовувати одну й ту саму одиницю спецтехніки, засобів перонної механізації, наземного обладнання, та персонал для забезпечення наземного обслуговування в різних аеропортах. Пропонуємо доповнити друге речення пункту 7.40. Правил та викласти його в наступній редакції: «Постачальник послуг з наземного обслуговування не може використовувати одну й ту саму одиницю спецтехніки, засобів перонної механізації та наземного обладнання, та персонал для забезпечення наземного обслуговування в різних аеропортах, за виключенням випадків коли різні аеропорти обслуговують одне і теж місто, а використання однієї й тієї ж одиниці спецтехніки, засобів перонної механізації, наземного обладнання та/або персоналу не призводить до неякісного надання послуг постачальником послуг авіакомпаніям в таких аеропортах».

8. Пропонуємо викласти підпункт 1) пункту 3.1. під параграфу 3 параграфу 7 Правил в наступній редакції: «1) повинен мати систему оповіщення або угоду на використання системи оповіщення (крім випадків коли авіакомпанія вже має таку угоду) та процедуру інформування пасажирів щодо прибуття та відправлення ПС;».

9. Підпунктом 23) пункту 3.1. підпараграфу 3 параграфу VII Правил передбачено, що постачальник послуг з наземного обслуговування, що здійснює обслуговування пасажирів та оформлення багажу повинен мати відповідну угоду щодо забезпечення технічного обслуговування стійок реєстрації. Пропонуємо уточнити що ця вимога діє в тому випадку, якщо авіакомпанія вже має таку угоду.

10. Підпунктом 4) підпараграфу 5 параграфу VII Правил встановлюється необхідність мати наземному персоналу, що здійснює зв'язок з кабіною екіпажу рівень англійської мови В-2. Поряд з цим, в правилах не вказано хто та яким чином буде перевіряти наявність у такого персоналу рівня володіння англійською мовою, а також не зазначено яким документом він має підтверджуватись.

11. В переліку необхідного комплексу доказової документації, що додається Заявником до Заяви на сертифікацію (Додатком 3 Правил) передбачено зокрема надання Генеральної угоди з оператором аеродрому, підписаної з боку заявника (пункт 4 Додатку 3) та Технології взаємодії між підрозділами або з іншими постачальниками послуг (пункт 8 Додатку 3). На практиці оператор аеродрому відмовляється погоджувати вищезгадану технологію без підписаної з ним постачальником послуг Генеральної угоди. Пропонуємо внести в Правила застереження про обов'язкове погодження Оператором аеродрому/Оператором інфраструктури Технології взаємодії між підрозділами або з іншими постачальниками послуг незалежно від того чи укладена між Оператором



Ground Handling  
Council Member



Лідер галузі 2009



аеродрому/Оператором інфраструктури та постачальником послуг Генеральна угода.

12. Вважаємо віднесення виду послуг з наземного обслуговування «представництво, управління та нагляд» (підпункт 1) пункту 4 Додатку 1 до Правил) до напрямку «Обслуговування на пероні та місцях стоянки» (пункт 4 Додатку 1 до Правил) помилковим, вищезгаданий вид послуг має бути віднесений до напрямку «Наземне адміністрування» (пункт 1 Додатку 1 до Правил). Таким чином, вид послуг «представництво, управління та нагляд» повинен входити до сертифікату «Наземне адміністрування».

13. Пунктом 16 Додатку 3 до Правил передбачено надання Заявником розшифровки кредиторської та дебіторської заборгованості (підприємство, організація, дата виникнення, заборгованість на останню звітну дату). Розголошення такої інформації вважаємо не припустимим, зважаючи на те, що дана інформація є комерційною таємницею, а її розголошення може призвести до негативних наслідків як для Заявника так і для його контрагентів. Вважаємо, що для підтвердження платоспроможності та фінансового стану Заявника достатньо документів вказаних в пунктах 14 та 15 Додатку 3 до Правил.

Враховуючи вказані зауваження, ТОВ «Українська хендлінгова компанія» рекомендує доопрацювати Правила для створення сприятливих умов для всіх постачальників послуг та приведення їх до Європейських стандартів.

*З повагою*

Генеральний директор



К.Е. Шматін

Вик. Бірюк М.І.  
(095)273-95-68



Ground Handling  
Council Member



Лідер галузі 2009

Україна, 02090, г. Київ, ул. Сосюри, 6  
Тел.: +380 44 5813390 факс: +380 44 5813391  
E-mail: [info@uhc.kiev.ua](mailto:info@uhc.kiev.ua)  
<http://www.uhc.kiev.ua>

6, Sosury str., Kyiv, Ukraine, 02090  
Phone: +380 44 5813390 Fax: +380 5813391  
E-Mail: [info@uhc.kiev.ua](mailto:info@uhc.kiev.ua)  
<http://www.uhc.kiev.ua>