

Товариство з обмеженою
відповідальністю
"НЬО СИСТЕМС АМ"

Україна, 61031, м. Харків, вул.
Ромашкіна, 1
Тел. 10571 728-32-01
Факс 10571 775-54-18

П/р 26002013013414 в
ПАТ "Сбербанк" м. Київ
МФО 320627 Код ЄДРПОУ 35133822



INTERNATIONAL
AIRPORT KHARKIV

office@hrk.aero
www.hrk.aero

NEW SYSTEMS AM LLC

1, Romashkina str., 61031 Kharkiv,
Ukraine
Tel. +38 10571 728-32-01
Fax: +38 10571 775-54-18

Account-No.: 26002013013414
'SBERBANK OF RUSSIA' JSC,
Kyiv, Ukraine
SWIFT: SABRUAUK
EDRPOU Code 35133822

20.01.2017 р. № 1.20-31/1

Державна авіаційна служба України

**Пропозиції щодо внесення змін в проект документу "Авіаційні правила України.
Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах"**

21 грудня 2016 року на офіційному сайті Державіаслужби України було розміщено черговий варіант проекту Правил доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах (далі - Правила), розроблений цим державним органом.

Протягом 2016 року авіаційною спільнотою за участі представників Державіаслужби України і Антимонопольного комітету України неодноразово обговорювалися різні концепції розроблення Правил. І за результатами цих обговорень всі учасники дійшли спільної думки про необхідність прийняття за основу цих Правил європейський досвід регулювання цього питання у вигляді Директиви Ради ЄС №96/67/ЄС від 15.10.1996р. "Щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Спільноти" (далі - Директива ЄС). Життєздатність норм цієї Директиви ЄС була не тільки теоретично розрахована і обґрунтована, але й практично доведена протягом більше ніж двох десятиріч застосування в сфері управління європейським авіаційним простором.

Однак, у оприлюдненому 21.12.2016 проекті Правил Державною авіаційною службою України знову був проігнорований європейський досвід, рівно як й пропозиції учасників ринку, які були внесені протягом року опрацювання проекту. Натомість, знову пропонується прийняття Правил, які не відповідають інтересам учасників авіаційного ринку, встановлюють дискримінаційні і непрозорі норми, що дозволяють втручання в підприємницьку діяльність аеропортів з боку державних органів і третіх осіб, практично усувають органи управління аеропорту від процесу відбору постачальників послуг з наземного обслуговування.

Стосовно ключових пропозицій до змісту Правил, пропонуємо при їх розробці взяти за основу положення Директиви ЄС, зокрема:

1. Прийняти в Правилах критерії їх застосування лише до тих аеропортів України, річний обсяг перевезень яких перевищить 2 млн. пасажирів або 50 тис. тон фрахту.

Дані показники були розраховані, статистично і економічно обґрунтовані європейськими інстанціями при прийнятті Директиви ЄС, і встановлені для того, щоб надати малим аеропортам, які не мають достатнього обсягу перевезень, самостійно регулювати свою господарську діяльність з мінімальними втручаннями ззовні.



Сторінка

Ігнорування цієї норми в поточному проекті Правил призводить до викривлення всієї концепції регулювання доступу на ринок наземного обслуговування, тож вважаємо за обов'язкове введення цих показників як критеріїв застосування Правил.

2. Більш уважно підійти до визначень умов здійснення самостійного наземного обслуговування (п.2.3. проекту Правил)

Поточний проект Правил встановлює безумовне право авіакомпанії здійснювати самостійне наземне обслуговування в разі отримання сертифіката відповідності на певний вид діяльності з наземного обслуговування у будь-якому випадку. Натомість, Директива ЄС в статті 8 "Централізовані інфраструктури" не випадково встановлює право зберігання за органом управління аеропорту управління централізованими інфраструктурами, що використовують для постачання послуг з наземного обслуговування, складність, вартість чи вплив на довкілля яких, не дозволяє їх поділ чи дублювання, а саме сортування багажу, боротьба зі зледенінням, очищення води та системи завантаження пального.

У зв'язку із наведеним вище, пропонуємо переглянути поточну редакцію п.2.3. проекту Правил, і більш детально визначити умови здійснення самостійного наземного обслуговування із врахуванням положень Директиви ЄС (стаття 8).

3. Не допустити майже повного усунення аеропортів від процесу прийняття рішення про відбір постачальника послуг з наземного обслуговування, як це зроблено в поточному проекті Правил (розділи 3 і 4).

Поточний проект Правил практично усуває аеропорти від процесу відбору постачальників послуг з наземного обслуговування, передаючи ці повноваження в руки Комітету перевізників. Подібний підхід суперечить як одному з основних принципів економічної діяльності підприємств - незалежності, так і нормам Директиви ЄС, згідно якої постачальників послуг з наземного обслуговування обирає саме орган управління аеропорту (стаття 11). Комітет перевізників в цьому відборі приймає участь виключно як консультативний орган. І лише у виключних випадках (коли аеропорт сам надає послуги з цього виду діяльності; безпосередньо чи опосередковано контролює будь-яке підприємство, що надає такі послуги, або має частку в ньому) відбір постачальника здійснює компетентний орган держави після консультацій з Комітетом перевізників.

Таким чином, пропонуємо у проекті Правил передбачити саме такий порядок відбору постачальників послуг з наземного обслуговування, який би не усував аеропорт від процесу відбору, і був наближений ті відповідав нормам Директиви ЄС в цій частині.

Решту положень проекту Правил також пропонуємо переглянути відповідно до основних принципів і положень Директиви ЄС з метою наближення законодавства України в сфері авіаційної діяльності до законодавства Європейського Союзу і встановлення єдиних правил у європейському авіаційному просторі.

Генеральний директор

ТОВ "НЬЮ СИСТЕМС АМ"



В. В. Васильченко