



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11 м. Київ 01011, тел. (044) 254-56-73, факс (044) 254-43-93
E-mail: inform@dkrp.gov.ua, Web: http://www.drs.gov.ua, код ЄДРПОУ 39582357

від _____ № _____
на № _____ від _____

Рішення № _____ від “ _____ ” _____ 2018 р. про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державна регуляторна служба України (далі - ДРС) відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянула проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах» (далі – проект наказу), а також документи, що додаються до нього, подані листом Державної авіаційної служби України від 07.11.2018 № 1.19-13730-18.

За результатами розгляду проекту наказу та відповідного аналізу регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»

встановлено:

проект наказу, за інформацією розробника, розроблено з метою встановлення рівноправних, недискримінаційних умов доступу на ринок послуг з наземного обслуговування та забезпечення вільного доступу на ринок послуг з наземного обслуговування для всіх суб'єктів господарювання, які пройшли процедуру сертифікації та отримали сертифікат відповідності в Державній авіаційній службі України.

Проте, під час розгляду проекту наказу, на адресу ДРС надійшла низка листів від представників зацікавлених суб'єктів господарювання обсяг і характер яких свідчить про те, що покладений в основу проекту наказу спосіб державного регулювання є потенційно обтяжливим для відповідного бізнес-середовища, а також, за оцінками окремих зацікавлених сторін, є таким, що суперечить вимогам Повітряного кодексу України, Господарського кодексу України, Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 р. № 520, нормам міжнародного законодавства, враховуючи, що положення проекту наказу містять, зокрема:



- терміни, визначення яких не відповідають встановленим законодавством України;
- умови, що можуть вважатися дискримінаційними;
- вимоги, які розглядаються як втручання у господарську діяльність перевізників, постачальників послуг з наземного обслуговування та аеропортів;
- неоднозначні умови, невиконання яких призведе до виникнення конфліктних ситуацій тощо.

Зазначені зауваження містяться у листах ПАТ «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України» від 07.11.2018 № 01-19-381, Громадської спілки «Українська Авіатранспортна Асоціація» від 12.11.2018 № 26-18, ТОВ «НЬЮ СИСТЕМС АМ» від 15.11.2018 № 1.20-773, Торгово-промислової палати України від 16.11.2018 № 3278/03.2-7.8, Всеукраїнського об'єднання організацій роботодавців транспорту «Федерація роботодавців транспорту України» від 16.11.2018 № 1-143/18, а також ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» від 26.11.2018 № 01-22-5295 (копії додаються).

Отже, беручи до уваги факт наявності звернень від представників зацікавлених суб'єктів господарювання, які концептуально підтримують запропоновані цим проектом акта зміни, проте мають низку зауважень до оприлюдненої редакції проекту наказу, ДРС вважає, що єдиної спільної позиції відповідного бізнес-середовища щодо ефективності та дієвості запропонованого проектом наказу регулювання – не було досягнуто.

При цьому, відсутність у ДРС інформації щодо результатів розгляду отриманих розробником зауважень зацікавлених сторін, не дозволяє встановити відповідність встановленого проектом наказу регулювання принципам державної регуляторної політики, а саме принципу прозорості та врахування громадської думки, який передбачає відкритість для фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань дій регуляторних органів на всіх етапах їх регуляторної діяльності, обов'язковий розгляд регуляторними органами ініціатив, зауважень та пропозицій, наданих у встановленому законом порядку фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями, обов'язковість і своєчасність доведення прийнятих регуляторних актів до відома фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, інформування громадськості про здійснення регуляторної діяльності.

Додатково звертаємо увагу розробника, що згідно з вимогами статті 9 Закону усі зауваження та пропозиції щодо проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу, одержані протягом встановленого строку, підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проекту. За результатами цього розгляду розробник проекту регуляторного акта повністю або частково враховує одержані зауваження та пропозиції або мотивовано їх відхиляє.

Враховуючи вищезазначене, з метою дотримання вищезазначених вимог Закону, пропонуємо здійснити об'єктивний розгляд відповідних листів та інформувати їх авторів, а також Державну регуляторну службу України про його результати.

Крім цього, у розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» Аналізу регуляторного впливу до проекту наказу (далі - АРВ), розробник визначив кількість та структуру суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія цього акта, а також встановив кількісні витрати на виконання вимог запропонованого проектом наказу регулювання як для держави, так і для суб'єктів господарювання.

Водночас розробником не визначено деталізацію бізнес-процесів, які піддавались розрахунку під час проведення оцінки відповідного регулювання, а також, враховуючи вказану розробником питому вагу суб'єктів господарювання, не надано відповідних додатків до АРВ разом із супровідними до проекту наказу документами, зокрема розрахунків витрат шляхом заповнення додатків 2, 3 та 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (із змінами).

З урахуванням зазначеного, факт відсутності належним чином проведеного економічного аналізу запропонованих альтернатив не дозволяє об'єктивно оцінити, наскільки обраний розробником спосіб державного втручання відповідає проблемі, що потребує врегулювання, та наскільки його застосування буде ефективним для її вирішення.

Враховуючи вищевикладене, за результатами розгляду положень проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу, встановлено, що проект розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики ефективності, збалансованості, прозорості та врахування громадської думки, визначених статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», а також вимог статті 8 цього Закону в частині підготовки АРВ з урахуванням вимог Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (із змінами).

Ураховуючи зазначене, керуючись частиною четвертою статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державна регуляторна служба України

вирішила:

відмовити в погодженні проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах».

**Голова Державної регуляторної
служби України**



Ксенія ЛЯПІНА

Міжнародні авіаційні України
Адреса: м. Київ, вул. Давидовича, 4
201-003, м. Київ, Україна
Київ, 02121, Україна
Тел.: +38 0441 581 56 56
Факс: +38 0441 210 88 66
SITA: ENNDP, e-mail: ua@ua.sita.com
http://www.flyukr.com



Міжнародні Авіаційні України
Ukraine International

Київ, Україна
4, Тургенів Ст., К.В. 01034, Україна
Адреса: м. Київ, вул. Давидовича, 4
201-003, м. Київ, Україна
Київ, 02121, Україна
Тел.: +38 0441 581 56 56
Факс: +38 0441 210 88 66
SITA: ENNDP, e-mail: ua@ua.sita.com
http://www.flyukr.com

С.І. Навієв № 01-19-381
Цього проекту наважу Державна служба «Про застереження Авіаційних прав України «Доступ на ринок послуг» з наземного обслуговування в аеропортах»

Голові Державної регуляторної служби України
Дятіній К.М.

Пановна Кесіє Міхайліно !

Від імені Громадянського товариства «Авіакомпанія «Міжнародні Авіаційні України» (далі – **Товариство**), користуючись нагодою, зазначеною Вам своєю повагою та звертемося з приводу наступного.

Державна авіаційна служба України (далі – **Державна служба**) розробила проект Авіаційних прав України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах (далі – **Правила**)», які після громадського обговорення направила на погодження до відповідних державних органів, в тому числі й до Державної регуляторної служби України.

Правила розроблені на виконання Рекомендацій Антімонопольного комітету України від 29.09.2015 року № 14-р¹ та Рішення Антімонопольного комітету України від 06.12.2016 № 526-р у справі № 136-26.13.2-14 «Про порушення законодавства про захист економічної конкуренції».

Правила є регуляторним актом.

Відповідно до ст.5 Закону України «Про зведення державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» забезпечення здійснення державної регуляторної політики, з поміж інших, включає:

- 1) планування діяльності з підготовки проектів регуляторних актів;
 - 2) оприлюднення проектів регуляторних актів з метою одержання зауважень і пропозицій від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, а також відкрити обговорення за участю представників громадськості питань, пов'язаних з регуляторною діяльністю;
 - 3) недопущення прийняття регуляторних актів, які є непослідовними або не узгоджуються чи дублюють діючі регуляторні акти;
 - 4) викладення положень регуляторного акта у спосіб, який є доступним та однозначним для розуміння особами, які повинні впроваджувати або виконувати вимоги цього регуляторного акта.
- Згідно з ст.9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» кожен проект регуляторного акта оприлюднюється з метою одержання зауважень і пропозицій від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань. Про оприлюднення проекту регуляторного акта з метою одержання зауважень і пропозицій розробник цього проекту повідомляє у спосіб, передбачений статтею 13 цього Закону. У випадках, встановлених цим Законом, може здійснюватися повторне оприлюднення проекту регуляторного акта. Повідомлення про оприлюднення проекту регуляторного акта повинно містити:

2

список іншід змісту проекту;

політову та електронну, за її наявності, адресу розробника проекту та інших органів, до яких відповідно до цього Закону або за ініціативою розробника надсилаються зауваження та пропозиції;

інформацію про спосіб оприлюднення проекту регуляторного акта та відповідного авіаційного регуляторного впливу (назва друкованого засобу масової інформації та/або адреса сторінки в мережі Інтернет, де опубліковано чи розміщено проект регуляторного акта та аналіз регуляторного впливу або інформація про інші спосіб оприлюднення, передбачений частинною 1-ю статті 13 цього Закону);

інформацію про строк, протягом якого приймаються зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань;

інформацію про спосіб надання фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями зауважень та пропозицій.

Повідомлення про оприлюднення Правил, що розміщене на сайті Державної служби (www.dra.gov.ua) у розділі Регуляторна діяльність => Проекти регуляторних актів, не містить інформацію, передічену вище.

В 2018 році Державна служба включила Правила до Плану підготовки проекту регуляторних актів на 2018 рік.

Водночас, розмістивши Правила на своєму сайті Державна служба не встановлювала строк для подачи пропозицій та зауважень, а також не провела його громадське обговорення з учасниками ринку.

При цьому Державна служба ігнорує деякі важливі зауваження до Правил, врахування яких дозволило б мінімізувати втручання держави в господарську діяльність та не допустити перешкоди для розвитку ринку наземного обслуговування.

Під час розгляду вищезначених Правил просимо звернути увагу на зауваження наведені нижче.

1. Термін, що вживається в Правилах не відповідає закону.

Пунктом 6 розділу I Правил, введено термін «експлуатант аеродрому» – юридична особа, що здійснює експлуатацію або має намір забезпечувати експлуатацію (?) одного або більше аеродромів і має сертифікат, виданий уповноваженим органом з питань цивільної авіації (?).

Значення терміна в такому значенні вперше вживається в нормативно-правових актах України та за своїм змістом не відговляє терміну «експлуатант аеродрому», що вживається в акті вищої юридичної сили – Повітряному кодексі України (далі – **Повітряний кодекс**).

Відповідно до п.34, ч.1 ст. 1 Повітряного кодексу, експлуатант аеродрому - юридична особа, що здійснює експлуатацію аеродрому.

Запропонований Державною службою термін «експлуатант аеродрому» припускає невідоме значення (можливе) трактування, внаслідок чого є можливість зловживань як з боку Державної служби, так і суб'єктів господарювання.

Так, словосполучення *має намір забезпечувати експлуатацію*, яке вживається у вказаному вище терміні є недовірчим, оскільки неспецифічно яким чином має підтверджуватись намір особи забезпечувати експлуатацію аеродрому. Крім цього зміст вказаного терміну не детально який сертифікат повинна мати юридична особа або наві статус експлуатанта аеродрому. Державна служба видає ліцензії різним сертифікатів, кожен з яких надає його власнику різні права та покладатиме відповідні обов'язки.

З огляду на вказане термін «експлуатант аеродрому» має вживатись у значенні, встановленому Повітряним кодексом.

¹ <https://aida.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/Aviatsiyni-pravya-2.pdf>
² <http://www.ams.gov.ua/amlku/dossialog/document?id=118729&schema=plan>
³ <http://www.ams.gov.ua/amlku/dossialog/document?id=132043&schema=plan>

Державна авіаційна служба України
№ 1496/01/19-18 від 09.11.2018

0.31

2. Правила містять дискримінаційні умови.

Пункт 2 розділу II Права передбачає, що експлуатант аеродрому проводить діяльність з наземного обслуговування за будь-яким напрямом наземного обслуговування **без проведення конкурсу**.

Інші постачальники послуг з наземного обслуговування, у випадках якщо в аеропорту встановлено обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування, зможуть провадити діяльність в такому аеропорту лише за умови перемоги у конкурсі.

Згідно з ч.2 ст. 6 Закону України «Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні» форми дискримінації з боку державних органів, органів влади Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб, юридичних осіб публічного та приватного права, забороняються.

Формами дискримінації відповідно до ст.5 вказаного Закону є: 1) пряма дискримінація; 2) непряма дискримінація; 3) підбурювання до дискримінації; 4) несобитство у дискримінації; 5) утихк.

Статтею 1 вказаного Закону встановлено, що непряма дискримінація - це ситуація, за якої наслідок реалізації чи застосування формально нейтральних правових норм, критеріїв одиниць, правил, умови або стандартів порівняно з іншими особами такою групами осіб, критеріїв одиниць, правил, умови або стандартів чи застосування має правовирну, об'єктивно обґрунтовану мету, способом досягнення якої є надзвичайні та необхідніми. В свою чергу прямою дискримінацією є ситуація, за якої з особою такою групою осіб за їх певними ознаками поводяться менш прихильно, ніж з іншою особою такою групою осіб в аналогічній ситуації, крім випадків, крім випадків, коли таке поводження має правовирну, об'єктивно обґрунтовану мету, способом досягнення якої є надзвичайні та необхідніми.

В силу ст.4 цього Закону його діє поширюється на відносини між юридичними особами публічного та приватного права, місцезнаходження яких зареєстровано на території України, а також фізичними особами, які перебувають на території України.

Окрім цього в силу принципів Директиви Ради № 96/67/ЄС від 15 жовтня 1996 року щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Співного, постачальники послуг з наземного обслуговування повинні мати рівні умови доступу на ринок наземного обслуговування.

В свою чергу Регуляція Європарламенту та РЄ щодо наземного обслуговування в аеропортах Європейського Союзу та відміну Директиви Ради № 96/67/ЄС (Regulation of the European Parliament and of the Council on ground handling services at Union airports and receding Council Directive 96/67/ЄС) передбачає, що експлуатант аеродрому взагалі не має здійснювати діяльність з наземного обслуговування, оскільки це створює справедливу конкуренцію на ринку наземного обслуговування. Таку діяльність здійснює виділений в окрему юридичну особу підрозділ аеродрому. В свою чергу аеропорт залишається власником централізованої інфраструктури та регулює доступ до неї, як особа, що не зацікавлена в прямій конкуренції на ринку наземного обслуговування.

Такий підхід в Європейському Союзі обґрунтований необхідністю досягнення справедливої конкуренції з огляду на те, що експлуатант аеродрому має значний вплив на конкуренцію, у випадках послання в цілому функцій управління централізованими інфраструктурами та надання послуг з наземного обслуговування.

Оже, експлуатант аеродрому, який є постачальником послуг з наземного обслуговування, повинен перебувати в рівних умовах з іншими суб'єктами, що здійснюють діяльність на ринку послуг з наземного обслуговування або ж взагалі не здійснювати такою діяльність.

Відтак, Правила містять дискримінаційні норми, а також не враховують акти Європейського Союзу, які гарантують рівні умови доступу на ринок наземного обслуговування всім суб'єктам господарювання.

3. Державна служба отримує участь в господарську діяльність авіаційних перевізників.

Розділом III Права передбачається, що з метою сприяння та розвитку роботи аеропорту щодо спрощення формальностей та обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу та навіажу в кожному міжнародному аеропорту повинен бути створений Комітет авіаційних перевізників (даві – Комітет).

Правила (пункти 2 та 14 розділу III) передбачають, що до складу правління Комітету входять представники Державної служби, який обирає посаду заступника голови правління Комітету.

За приписами Положення «Про Державну авіаційну службу», що затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 року № 5203, Державна служба є центральним органом виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України. Основними завданнями Державної служби є реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України, а також здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації, нагляду за забезпеченням авіаційного обслуговування.

Слід підкреслити, що за зазначеними принципами та Європейською практикою, Комітет створюється суб'єктами господарювання з метою вирішення питань у взаємодійних відносинах між авіаційними перевізниками та експлуатантом аеропорту, в тому числі й питань комерційного характеру (наприклад, проведення конкурсу з обрання постачальника послуг наземного обслуговування).

Згідно з статтею 6 Господарського кодексу України, забороняється незаконне втручання органів державної влади або їх посадових осіб у господарські відносини.

Участь Державної служби в складі Комітету не відповідає ні повноваженням цього державного органу, ні інтересам авіаційних перевізників.

Державна служба, як орган державної влади наділена регуляторними та наглядовими функціями, а відтак не може вводити до складу органів управління Комітету, який створюється приватними суб'єктами господарювання та приймати участь в засіданнях Комітету з правом голосу.

В зв'язку з цим пункти 2 та 14 розділу III Права суперечать основним принципам господарювання (стаття 6 ТК України) та принципам державної регуляторної політики, зокрема принципу збалансованості.

4. Правила містять прогалини, які призведуть до виникнення конфліктних ситуацій.

Як описано вище, для вирішення господарських відносин з експлуатантом аеропорту авіаційні перевізники створюють Комітет.

Членами Комітету є авіаційні перевізники, які виконують регулярні рейси до аеропорту.

Водночас, Правила не регулюють порядок створення Комітету, а також розподілу голосів між членами Комітету, як на етапі його створення, формування органів управління, так і в процесі діяльності.

Згідно з статтею 4 Регуляції Європарламенту та РЄ щодо наземного обслуговування в аеропортах Європейського Союзу та відміну Директиви Ради № 96/67/ЄС, в країнах ЄС розподіл голосів між членами комітету користувачів аеропорту передбачається здійснювати в залежності від обсягів перевезень, що забезпечується відповідним авіаперевізником до аеропорту, але не більше 49% на одного авіаперевізника.

Очевидно, що відсутність таких норм, прогноровано привеле до виникнення конфліктів між членами Комітету ще на етапі його створення, формування органів управління та розроблення положень про Комітет.

5. Правила містять норми, що призводять або можуть призвести до зчнення корупційних або пов'язаних з корупцією правопорушень.

5.1 Правила (пункти 9-13 розділу III) передбачають можливість обмеження кількості постачальників наземного обслуговування. Такі обмеження вводять Державна служба за пропозицією експлуатанта аеродрому.

Водночас, Правила не встановлюють:

- критеріїв за якими такі обмеження можуть бути введені;

- випадки, коли Державна служба повинна задовольнити заву експлуатанта аеродрому про обмеження кількості постачальників або відмовити в її задоволенні;

- процедури скасування такою оскарження введених раніше обмежень.

5.2. Правила (пункти 2 та 14 розділу III) передбачають необхідність включення до складу органу управління (правління) Комітету представника Державіаслужби.

При цьому, Правилами не врегульовано:

- завдання держави, які представник Державіаслужби має виконувати в складі правління Комітету;

- повноваження представника Державіаслужби на прийняття рішень (самостійно чи на підставі завдання на голошування);

5.3. Правила (пункт 4 розділу II) передбачають, що експлуатант аеродрому має розробити та узгодити з Державіаслужбою єдину форму генеральної угоди, на підставі якої постачальники послуг наземного обслуговування будуть отримувати доступ на ринок наземного обслуговування.

При цьому, Правилами не врегульовано:

- строк, протягом якого Державіаслужба має узгодити генеральну угоду;

- виплати за яких Державіаслужба може відмовити узгодженні генеральній угоді;

- критерії, за якими має здійснюватися узгодження;

- власне, необхідності та наявності у Державіаслужби повноважень на втручання у договірні відносини між суб'єктами господарювання.

Відтак, передічені вище норми Правил завідомо містять корупційну складову, оскільки дозволяють державним службовцям реалізувати передбачені в Правилах повноваження на власній розсуд без жодних критеріїв щодо прийняття рішення.

Більш того, Державіаслужба взагалі не наділена повноваженнями узгоджувати договори, які укладаються експлуатантом аеродрому та постачальниками послуг з наземного обслуговування.

При цьому за принципами Регулівції Європарламенту та РС щодо наземного обслуговування в аеропортах Європейського Союзу та відомий Директиви Ради № 96/67/ЄС питання доступу до об'єктів та інфраструктури аеропорту має регулюватися між Комітетом та експлуатантом аеродрому.

6. **Норми Правил передбачають неадекватні механізми обмеження впливу експлуатанта аеродрому на стан конкуренції.**

До Правил включено норму, яка передбачає необхідність відокремлення рахунків експлуатанта аеродрому, який надає послуги з наземного обслуговування.

Запровадження механізму відокремлення рахунків експлуатанта аеродрому не зменшить його ринкової влади та не призведе до створення рівних умов для всіх суб'єктів наземного обслуговування.

В цій ситуації, експлуатант аеродрому, як власник інфраструктури, що необхідна для надання послуг наземного обслуговування, завжди матиме конкурентні переваги над іншими суб'єктами господарювання.

Додатково запровадити норми, які б передбачали деєконополізацію експлуатанта аеродрому, шляхом виділення з його складу підрозділу, що займається наземним обслуговуванням в окремий юридичний орган.

Зазначене відокремлення дозволить також запобігти спотворенню експлуатантом аеродрому конкуренції на ринку.

Як зазначається вище, саме такий підхід мінімізації впливу експлуатанта аеродрому на стан конкуренції на ринку наземного обслуговування домінує в ЄС.

7. **Відсутні механізми примусу виконання експлуатантом аеродрому вимог Правил та не встановлено відповідальності експлуатанта аеродрому за їх порушення.**

Правила містять ряд обов'язків експлуатанта аеродрому, наприклад, розробити проект генеральної угоди за погодженням з Державіаслужбою, розмістити проект генеральної угоди на власному сайті та підписати генеральну угоду з постачальником послуг наземного обслуговування.

Водночас, Правила не передбачають механізмів за допомогою яких держава в особі її органів може забезпечити виконання зазначених вимог.

Правила не передбачають відповідальності за відомому експлуатанту аеродрому укласти генеральну угоду, створення перешкод в доступі до інфраструктури або відмови в доступі.

В зв'язку з цим, необхідно передбачити дієві механізми примусу виконання з боку експлуатанта аеродрому обов'язкових для нього норм Правил.

Відповідно до своїх повноважень Державна регуляторна служба України проводить експертну регуляторних актів та забезпечує реалізацію державної регуляторної політики на засадах економічної доцільності та ефективності дії регуляторних актів, **зниження рівня втручання держави у діяльність суб'єктів господарювання та усунення перешкод для розвитку господарської діяльності.**

Враховуючи наведені вище зауваження та з метою зниження рівня втручання Державіаслужби у відносини на ринку послуг з наземного обслуговування та усунення ймовірних перешкод для розвитку конкурентного середовища на цьому ринку, просимо врахувати наведені вище зауваження під час експертизи Правил.

3 лютого,

Президент

Ю.В. Міршников



Громадська спілка
Українська
Авіаперенеситорів
Асоціація

Адреса для листування: 02008, м. Київ, вул. 92, кв. 6 (044) 593 70 89, е-пошта: uata.kiev@rambler.com код ЄДРПОУ 40707133

12 листопада 2018 року № 26-18

Голові Державної регуляторної
служби України
Дячій К.М.

Шановний Кесені Михайлівна!

Від імені Громадської спілки «Українська авіаперенеситорів Асоціація», яка представляє спільні інтереси авіаперенеситорів, міжнародних аеропортів України та поставальників послуг з наземного обслуговування, користуючись нагодою, закликаємо Вас свою повноту та звертаємося з приволом наступного.

Державна авіаційна служба України (далі – **Державна служба**) розробила проект авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах (далі – **Правила**), які направила на погодження до відповідних державних органів, в тому числі й до Державної регуляторної служби України.

Громадська спілка «Українська авіаперенеситорів Асоціація» підтримує необхідність прийняття вказаного нормативно-правового акта за умови врахування зауважень суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність в галузі цивільної авіації.

На думку учасників авіаційного ринку Правила містять норми, які:

- 1) несуть корупційні ризики;
- 2) не відповідають закону;
- 3) мають дискримінаційний характер;
- 4) свідчать про втручання в господарську діяльність;
- 5) інші зауваження.

Громадська спілка «Українська авіаперенеситорів Асоціація» систематизувала частину зауважень окремих учасників ринку до Правил та нижче наводить їх детальний опис.

1. Щодо наявності в Правилах норм, які несуть корупційні ризики.

1.1 Норми пунктів 9-13 розділу II Правил передбачають можливість обмеження кількості поставальників наземного обслуговування. Такі обмеження

вводять Державна служба за пропозицією експлуатанта аеродрому. При цьому Правила не встановлюють:

- критерії за якими такі обмеження можуть бути введені;
- випадки, коли Державна служба повинна задовольнити заяву експлуатанта аеродрому про обмеження кількості поставальників або відмовити в її задоволенні;
- процедуру скасування та/або оскарження введених раніше обмежень.

1.2 Правила (пункти 2 та 14 розділу III) передбачають необхідність включення до складу органу управління (правління) Комітету представника Державної служби.

При цьому, Правилами не врегульовано:

- завдання держави, які представник Державної служби має виконувати в складі правління Комітету;
- повноваження представника Державної служби на прийняття рішень (самостійно чи на підставі завдання на голосування);

1.3 Правила (пункт 4 розділу II) передбачають, що експлуатант аеродрому має розробити та угодити з Державною службою слону форум генеральної угоди, на підставі якої поставальники послуг наземного обслуговування будуть отримувати доступ на ринок наземного обслуговування.

При цьому, Правилами не врегульовано:

- строк, протягом якого Державна служба має угодити генеральну угоду;
- випадки за яких Державна служба може відмовити угодженні генеральної угоди;
- критерії, за якими має здійснюватися угодження;
- власне, необхідності та наявності у Державної служби повноважень на втручання у договірні відносини між суб'єктами господарювання.

Відтак, перелічені вище норми Правил заволомо містити корупційну складову, оскільки дозволяють державним службовцям реалізовувати передбачені в Правилах повноваження на власний розсуд без жодних критерії щодо прийняття рішення.

Більш того, Державна служба взагалі не наділена повноваженнями угоджувати договори, які укладаються експлуатантом аеродрому та поставальниками послуг з наземного обслуговування.

2. Щодо наявності в Правилах норм, які не відповідають закону.

Пунктом 6 розділу I Правил, введено термін «експлуатант аеродрому» – юридична особа, що здійснює експлуатацію або має намір забезпечувати експлуатацію одного або більше аеродромів і має сертифікат, виданий уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Зазначений термін в такому значенні вперше вживається в нормативно-правових актах України та за своїм змістом не відповідає терміну «експлуатант аеродрому», що вживаються в акті вищої юридичної сили – Повітряному кодексу України (далі – Повітряний кодекс).



Виповідно до п.34, ч.1 ст. 1 Повітряного кодексу, експлуатант аеродрому - юридична особа, що здійснює експлуатацію аеродрому.

Запропонований Державіаслужбою термін «експлуатант аеродрому» припускає неозначене (множинне) трактування, внаслідок чого є можливість зловживань як з боку Державіаслужби, так і суб'єктів господарювання.

Так, словосполучення *«має намір забезпечувати експлуатацію»*, яке вживається у вказаному вище терміні є недоречним, оскільки незрозуміло яким чином має підтверджуватись намір особи забезпечувати експлуатацію аеродрому. Крім цього зміст вказаного терміну не деталізує який сертифікат повинна мати юридична особа аби мати статус експлуатанта аеродрому. Державіаслужба видає десятки різних сертифікатів, кожен з яких надає його власнику різні права та покладає відповідні обов'язки.

З огляду на вказані терміни «експлуатант аеродрому» має вживатись у значенні, визначеному Повітряним кодексом.

3. Щодо назвності в Правилах дискримінаційних норм.

Пункт 2 розділу II Правил передбачає, що експлуатант аеродрому проводить діяльність з наземного обслуговування за будь-яким напрямом наземного обслуговування **без проведення конкурсу**.

Інші початковийки послуг з наземного обслуговування, у випадках якщо в аеропорту встановлені обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування, можуть проводити діяльність в такому аеропорту лише за умови перемоги у конкурсі.

Згідно з ч.2 ст. 6 Закону України «Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні» форми дискримінації з боку державних органів, органів влади Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб, юридичних осіб публічного та приватного права, забороняються.

Формами дискримінації відповідно до ст. 5 вказаного Закону є: 1) пряма дискримінація; 2) непряма дискримінація; 3) підбурювання до дискримінації; 4) посябництво у дискримінації; 5) утиск.

Статтею 1 вказаного Закону встановлено, що непряма дискримінація - це ситуація, за якої внаслідок реалізації чи застосування формально нейтральних правових норм, критеріїв оцінки, правил, вимог чи практик для особи та/або групи осіб за їх певними ознаками виникають менш сприятливі умови або ставовище порівняно з іншими особами та/або групами осіб, крім випадків, коли їх реалізація чи застосування має правомірну, об'єктивно об'рунтовану мету, способи досягнення якої є належними та необхідними. В свою чергу прямою дискримінацією є ситуація, за якої з особою та/або групою осіб за їх певними ознаками поводяться менш прихильно, ніж з іншою особою та/або групою осіб в аналогічній ситуації, крім випадків, коли таке поводження має правомірну, об'єктивно об'рунтовану мету, способи досягнення якої є належними та необхідними.

Крім цього в силу принципів Директиви Ради № 96/67/ЄС від 15 жовтня 1996 року щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах

Сильнотні, постачальники послуг з наземного обслуговування повинні мати рівні умови доступу на ринок наземного обслуговування.

В свою чергу Регуляція Європарламенту та РЄ щодо наземного обслуговування в аеропортах Європейського Союзу та відміну Директиви Ради № 96/67/ЄС (Regulation of the European Parliament and of the Council on ground handling services at Union airports and recasting Council Directive 96/67/EC) передбачає, що експлуатант аеродрому взагалі не має здійснювати діяльність з наземного обслуговування, оскільки це спотворює справедливую конкуренцію на ринку наземного обслуговування. Таку діяльність здійснює виділений в окрему юридичну особу підрозділ аеропорту. В свою чергу аеропорт залишається власником централізованої інфраструктури та регулює доступ до неї, як особа, що не зацікавлена в прямій конкуренції на ринку наземного обслуговування.

Такий підхід в Європейському Союзі об'рунтований необхідністю досягнення справедливої конкуренції, з огляду на те, що експлуатант аеродрому має значний вплив на конкуренцію, у випадках послання в ньому функцій управління централізованими інфраструктурами та надання послуг з наземного обслуговування.

Отже, експлуатант аеродрому, який є постачальником послуг з наземного обслуговування, повинен перебувати в рівних умовах з іншими суб'єктами, що здійснюють діяльність на ринку послуг з наземного обслуговування або ж взагалі не здійснювати таку діяльність.

Відтак, Правила містять дискримінаційні норми, а також не враховують акти Європейського Союзу, які гарантують рівні умови доступу на ринок наземного обслуговування всім суб'єктам господарювання.

4. Щодо норм Правил, які свідчать про втручання в господарську діяльність.

Розділом III Правил передбачається, що з метою сприяння та розвитку роботи аеропортів щодо спрощення формальностей та обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу та вантажу в кожному міжнародному аеропорту повинен бути створений Комітет авіаційних перевізників (далі - Комітет).

Правила (пункти 2 та 14 розділу III) передбачають, що до складу правління Комітету входить представник Державіаслужби, який обіймає посаду заступника голови правління Комітету.

За приписами Положення «Про Державну авіаційну службу», що затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 року № 5203, Державіаслужба є центральним органом виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України. Основними завданнями Державіаслужби є реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України, а також здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації, нагляду за забезпеченням аеронавігаційного обслуговування.

Слід підкреслити, що за затятим принципами та Європейською практикою, Комітет створюється суб'єктами господарювання з метою вирішення питань у взаємодіючих між авіаційними перевізниками та експлуатантом аеропорту, в

тому числі й питань комерційного характеру (наприклад, проведення конкурсу з обрання постачальника послуг наземного обслуговування).

Згідно з статтею 6 Господарського кодексу України, забороняється незаконне втручання органи державної влади або їх посадових осіб у господарські відносини.

Участь Державіаслужби в складі Комітету не відповідає ні повноваженням цього державного органу, ні інтересам авіаційних перевізників.

Державіаслужба, як орган державної влади наділена регуляторними та наглядовими функціями, а витяк не може входити до складу органів управління Комітету, який створюється приватними суб'єктами господарювання та приймати участь в засіданнях Комітету з правом голосу.

В зв'язку з цим пункти 2 та 14 розділу III Правил суперечать основним принципам господарювання (стаття 6 ГК України) та принципам державної регуляторної політики, зокрема принципу збалансованості.

5. Цілю інших зауважень до Правил.

5.1 Правила не регулюють порядок створення Комітету, а також розподілу голосів між членами Комітету, як на етапі його створення, формування органів управління, так і в процесі діяльності.

Згідно з статтею 4 Регулійції Європарламенту та РС щодо наземного обслуговування в аеропортах Європейського Союзу та відміну Директиви Ради № 96/67/ЄС, в країнах ЄС розподіл голосів між членами комітету користувачів аеропорту передбачається здійснювати в залежності від об'єктів перевезень, що забезпечуються відповідним авіаперевізником до аеропорту, але не більше 49% на одного авіаперевізника.

Відсутність таких норм, прогнотовано призведе до виникнення конфліктів між членами Комітету ще на етапі його створення, формування органів управління та розроблення положення про Комітет.

5.2 Правила містять норму, яка передбачає можливість відокремлення рахунків експлуатанта аеропорту, який надає послуги з наземного обслуговування.

Запровадження механізму відокремлення рахунків експлуатанта аеропорту не зменшить його ринкової влади та не призведе до створення рівних умов для всіх суб'єктів наземного обслуговування.

В цій ситуації, експлуатант аеропорту, як власник інфраструктури, що необхідна для надання послуг наземного обслуговування, завжди матиме конкурентні переваги над іншими суб'єктами господарювання.

Доцільно запровадити норми, які б передбачили демонаполізацію експлуатанта аеропорту, шляхом виділення з його складу підрозділу, що займається наземним обслуговуванням в окремому юридичну особу.

Зазначене відокремлення дозволить також запобігти спотворенню експлуатантом аеропорту конкуренції на ринку.

Враховуючи вищезазначене, та оскільки Тромадське обговорення проекту в 2018 р. не проводилось, в повідомленні про оприлюднення проекту Правил, яке розміщене на сайті Державіаслужби (www.avia.gov.ua), відсутня інформація про строк, протягом якого приймаються зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань та інформація про спосіб надання фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями зауважень та пропозицій, не всі члени УАГА висловили своє ставлення до проекту. Правила задаті суттєво вплинути на роботу перевізників та аеропортів, просимо Вас, Ксенію Михайлівна, як Голову Державної регуляторної служби України, яка проводить регуляторну експертизу, повернути проект Правил до Державіаслужби для належного опрацювання з метою удосконалення тексту Правил.

З повагою,

Голова Наглядової ради

Анатолій Мазуренко



Товариство з обмеженою відповідальністю "НЬЮ СИСТЕМС АМ"

КНАРКІВ АІРПОРТ

NEW SYSTEMS AM LLC
ОТРИМАННО
В ЕЛЕКТРОННІЙ ФОРМІ

№ 112008_№ 2400-744
на № _____

Міністерство інфраструктури України
01135, м. Київ, пр. Червоної 14

Державна регуляторна служба України
01011, м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11

Міністерство пошти України
01001, м. Київ, вул. Героївкотова, 13

Торгово-промислова палата України
01601, м. Київ, вул. Велика Житомирська, 33

Київ
Державна авіаційна служба України
01135, м. Київ, пр. Червоної 14

Стосовно проекту "Авіаційні правила України: Доступ на ринок послуг з навісного обслуговування в аеропортах"

12 листопада 2018 року на офіційному сайті Державної служби України www.dia.gov.ua було розміщено черговий варіант проекту "Правила доступу на ринок послуг з навісного обслуговування в аеропортах" (далі - Правила), розроблений нім державним органом.

Рішуче, протягом 2016 і 2017 років, авіаційною співнотою за участі представників Державної служби України і Антимонопольного комітету України неодноразово обговорювалися різні концепції розроблення Правил і остання редакція проекту мала бути втілена в сильній узагальненій формі. Проте, запропонований проект Правил знову розроблений всупереч оригінального рішення щодо вжиття за основу положень Директиви Ради ЄС №96/67/ЄС від 15.10.1996р. "Належного доступу до ринку послуг з навісного обслуговування у аеропортах Європейського Союзу" (далі - Директива ЄС).

За запропонованим проектом Правила пропонувалися встановити порядок доступу на ринок послуг з навісного обслуговування, який не буде відповідає інтересам української авіаційної ринку, встановити дискримінаційні і непрозорі норми, що дозволяють втручання в підприємницьку діяльність аеропортів з боку державних органів і перешкоди, фактично усунути органи управління аеропорту від процесу вибору поставальників послуг з навісного обслуговування.

У зв'язку з цим вважаємо за потрібне зазначити наступне.

Законом України "Про затвердження проекту авіаційної законодавства України до законодавства Європейського Союзу" передбачено поступову адаптацію законодавства України до законодавства ЄС, при чому в частині **підприємницької сфери** (№ 15324/07-18 від 16.11.2018

виконання перебувають сфера правил конкуренції і транспортну. Завдяки цьому Україна не угодю між Україною та Європейським Союзом про сильний авіаційний простір" також будуть перебігачи, що привади спільного авіаційного простору мають сприяти як на відповідних чинних законодавчих актах ЄС, в тому числі мають бути впроваджені в законодавство України положення Директиви ЄС 96/67 від 15.10.1996 (статок 1 проекту Угоди). Таким чином, запропонована редакція Правил вже заряд стверджувати між авіаційні законодавства України до законодавства ЄС, не відповідає європейським стандартам регулювання авіаційної діяльності і в разі прийняття негативно відітне на ринок авіаційних перевезень.

З огляду на вищевказане просимо зупинити процедуру розгляду і підписання запропонованого проекту Правил і наполегливо повернутися до відповідної редакції Директиви ЄС 96/67 від 15.10.1996.

З повагою,
Генеральний директор

В.В. Васюк-дегтяр

0.31



№ 15324/07-18 від 16.11.2018



ТОРГОВО-ПРОМИСЛОВА ПАЛАТА УКРАЇНИ

UKRAINIAN CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY

Україна, 01601, м. Київ | Челюська Злугоптурська Стр. 33 | +380 44 5842824 | ucci@ucci.org.ua
вул. Велика Житомирська, 33 | Київ, 01601, Україна | +380 44 5842827 | ucci.org.ua
Розрахунковий рахунок 2608020128332 в Укрескомбанку м. Києва, МФО 322313 код ЄДРПОУ 00016934

16.11.2018 № 3248/03-2-18 На № _____ від _____

Голові Державної регуляторної
служби України
Липиій К.М.

Шодо проекту наказу Державної авіаційної
служби України «Про затвердження
Авіаційних правил України «Доступ на ринок
послуг з наземного обслуговування в
аеропортах»

Шановна Ксеніє Михайлівно!

Торгово-промислова палата України висловлює Вам свою повагу та
звертається з наступним.

15 листопада 2018 року на засіданні Авіаційного комітету при ТПП
України розглянуто Проект наказу Державної авіаційної служби України
«Про затвердження Авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з
наземного обслуговування в аеропортах».

Учасники засідання зазначили, що цей проект наказу є неузгодженим і
суперечить іншим нормативно-правовим документам (Повітряний кодекс
України, Господарський кодекс України, Положення про Державну авіаційну
службу України). У даній редакції наказ містить:

- терміни, визначення яких не відповідають встановленим
законодавством України;
- умови, що можуть вважатися дискримінаційними;
- винюми, які розглядаються як втручання у господарську діяльність
перевізників, поставальників послуг з наземного обслуговування та
аеропортів;
- неадекватні умови, невиконання яких призведе до виникнення
конфліктних ситуацій тощо.

Оскільки наказ суттєво вплине на роботу всіх аеропортів України, а
також поставальників послуг з наземного обслуговування, що працюють в
цих аеропортах, за результатами обговорення учасники засідання наголосили
на необхідності доопрацювання проекту наказу з подальшим провадженням
його обговорення з представниками авіаційного ринку та громадськістю і

підтримали направцьовані членами Авіаційного комітету при ТПП України
пропозиції (порівняльна таблиця - додається).
Просимо Вас повернути в Державну авіаційну службу України на
доопрацювання Проект наказу Державної авіаційної служби України
«Про затвердження Авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного
обслуговування в аеропортах».
Просимо розглянути.
Додаток - 2 арк.

З повагою

Президент

Г. Чижиков

Голова комітету

С. Дикхе

Група О.Т.
т. 584-28-31



СВАС
№ 1538/07-19
0.31

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

| Державіаслужби | | Пропозиції Авіаційного комітету ТППУ | | Обґрунтування | |
|-----------------------|---|---|--|---------------|---|
| І. Загальні положення | | | | | |
| 1. | Ці Авіаційні правила визначають умови доступу на ринок наземного обслуговування суб'єктів авіаційної діяльності в аеропортах. | | | | |
| 2. | Ці Авіаційні правила спрямовані на забезпечення вільного доступу на ринок наземного обслуговування, вільної конкуренції та рівноправності. | | | | |
| 3. | Дія цих Авіаційних правил не поширюється на аеродроми, які входять до складу підприємств виробника авіаційної техніки, та на яких виконуються випробувальні польоти. | 3. Дія цих Авіаційних правил не поширюється на аеродроми, які входять до складу підприємств виробника авіаційної техніки без права пасажирських/вантажних перевезень , та на яких виконуються випробувальні польоти. | | | <i>Практика мають розповсюджуватися на всіх суб'єктів аеропортової діяльності без виключення правеш ринкової конкуренції.</i> |
| 4. | Вільний доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в Аеропортах для виконавців певних категорій послуг з наземного обслуговування, здійснення самостійного наземного обслуговування може призвести до створення загрози безпеці польотів та пропускній здатності аеропорту. | | | | |
| 5. | Враховуючи наявні обмеження виробничого простору, може бути забезпечено можливість обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування за напрямками послуг з наземного обслуговування, визначеними цими Авіаційними правилами. Критерії такого обмеження повинні бути обґрунтованими. | | | | |

| | | |
|---|--|--|
| об'єктивними, прозорими та недискримінаційними. | | |
| 6. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються у таких значеннях: | | |
| 1) Експлуатант аеродрому - юридична особа, що здійснює експлуатацію або що має намір забезпечувати експлуатацію одного або більше аеродромів і має сертифікат, виданий уповноваженим органом з питань цивільної авіації; | 1) експлуатант аеродрому - юридична особа, що здійснює експлуатацію аеродрому; | <i>Привести визначення у відповідності до ПКУ. Розділ I, Стаття 1, п (34).</i> |
| 2) Інфраструктура аеропорту - комплекс об'єктів та систем, спрямованих на забезпечення безпеки польотів, авіаційної безпеки та обслуговування повітряних суден, пасажирів, багажу, вантажів та пошти до яких належить, але не виключно, злітно-посадкова смуга, рульові доріжки, світло-сигнальне обладнання, перон з мінами, стілець повітряних суден, спеціалізовані пілотажки; | Виключити пункт | <i>Визначення не має відношення до суті документу</i> |
| Об'єкти інфраструктури пасажирських терміналів, у тому числі стійки ресепшн, багажна система, система управління терміналом, авіамоєти, система таркування повітряного судна, система оповіщення; | Виключити пункт | <i>Визначення не має відношення до суті документу</i> |
| Системи та об'єкти авіаційної безпеки, у тому числі периметрові огорожі, надрульова доріжка, контрольно-пропускні пункти та обладнання; | Виключити пункт | <i>Визначення не має відношення до суті документу</i> |
| Об'єкти командувальної інфраструктури; | Виключити пункт | <i>Визначення не має відношення до суті документу</i> |
| Вантажні склади, системи обробки вантажів; | Виключити пункт | <i>Визначення не має відношення до суті документу</i> |
| Падивно-заправна інфраструктура; | Виключити пункт | <i>Визначення не має відношення до суті документу</i> |

| | | |
|---|--|--|
| 3) Компетентний орган - уповноважений орган з питань цивільної авіації; | | |
| 4) Конкурсна документація - документація щодо умов проведення конкурсу з визначення постачальників послуг з наземного обслуговування, що розробляється та затверджується Комітетом авіаційних перевізників і оприлюднюється для вільного доступу на офіційному веб-сайті відповідного експлуатанта аеродрому; | 4) Конкурсна документація - документація щодо умов проведення конкурсу з визначення постачальників послуг з наземного обслуговування, що розробляється експлуатантом аеродрому та погоджується Аеропортовим Комітетом і оприлюднюється для вільного доступу на офіційному веб-сайті відповідного експлуатанта аеродрому; | <i>З метою визначення конкретних відповідальних посадових осіб та суб'єктів правовідносин розробляти конкурсну документацію має юридична особа що є відповідальна за забезпечення безпеки польотів та дії якої можуть бути оскаржені в законному порядку</i> |
| 5) Наземне обслуговування - послуги з обслуговування повітряних суден, забезпечення паливо-мастильними матеріалами, обслуговування екіпажу, пасажирів, багажу, вантажу, пошти, що надаються користувачам аеропорту на території аеропорту (аеродрому) або за його межами; | | |
| 6) Постачальник послуг з наземного обслуговування - юридична або фізична особа, що надає третім особам один чи більше видів послуг з наземного обслуговування, або авіаційний перевізник, який здійснює самостійне наземне обслуговування; | | |
| 7) Самостійне наземне обслуговування - ситуація, за якої авіаційний перевізник здійснює наземне обслуговування своїх рейсів самостійно за умови отримання сертифіката відповідності постачальника послуг з наземного обслуговування. | | |
| Інші терміни, що використовуються у цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному | | |

| | | |
|---|---|---|
| <p>кодексі України (далі - Кодекс), стандартах Міжнародної організації цивільної авіації, Міжнародної асоціації повітряного транспорту та законодавчих актах України.</p> | | |
| <p>II. Умови доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах</p> | | |
| <p>1. Суб'єкти авіаційної діяльності провадять свою діяльність на території аеропорту та аеродрому на підставі відповідного сертифіката, виданого компетентним органом, та генеральної угоди з експлуатантом аеродрому.</p> | | |
| <p>2. Експлуатант аеродрому провадить діяльність з наземного обслуговування за будь-яким напрямом наземного обслуговування без проведення конкурсу.</p> | | |
| <p>3. Авіакомпанія може здійснювати самостійне наземне обслуговування за умови отримання сертифіката відповідності на певний вид діяльності з наземного обслуговування.</p> | <p>Авіаційний перевізник може здійснювати самостійне наземне обслуговування за умови отримання сертифіката відповідності на певний вид діяльності з наземного обслуговування.</p> | <p><i>По тексту раніше використувалось поняття «Авіаційний перевізник». Варто привести до єдиного визначення.</i></p> |
| <p>4. Експлуатант аеродрому розробляє єдину форму генеральної угоди для всіх постачальників послуг з наземного обслуговування, які провадять свою діяльність в цьому аеропорту, на поточку II з компетенційним органом. Генеральна угода повинна містити всі вимоги експлуатанта аеродрому щодо безпеки польотів та авіаційної безпеки на території аеродрому, взаємовідносин з постачальником послуг з наземного обслуговування, організації вимоги, порядок отримання особистих послуг з наземного обслуговування, організації вимоги, порядок отримання особистих перепусток</p> | <p>4. Експлуатант аеродрому розробляє єдину форму генеральної угоди для всіх постачальників послуг з наземного обслуговування, які провадять свою діяльність в цьому аеропорту. Генеральна угода повинна містити вимоги експлуатанта аеродрому щодо забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки на території аеродрому, фінансову складову взаємовідносин з постачальником послуг з наземного обслуговування, організації вимоги, порядок отримання особистих перепусток для персоналу, перепусток для спентехніки та допуску до користування</p> | <p><i>Відповідно до ст. 6 ТКУ, загальними принципами господарювання в Україні є заборона незаконного втручання органів державної влади та органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб у господарські відносини.</i></p> <p><i>Державна служба не є стороною Генеральної угоди та взагалі відмові до положення про неї не наділена повноваженнями погоджувати господарські договори.</i></p> |

| | | |
|---|---|--|
| <p>для персоналу, перепусток для спецтехніки та допуску до користування інфраструктурою аеропорту. Генеральна угода, розміщена експлуатантом аеродрому на офіційному веб-сайті, має бути доступною для завантаження.</p> | <p>інфраструктурою аеропорту. Генеральна угода, розміщена експлуатантом аеродрому на офіційному веб-сайті, має бути доступною для завантаження.</p> | |
| <p>5. У рамках проведення сертифікації постачальника послуг з наземного обслуговування суб'єкт авіаційної діяльності разом із заявою на сертифікацію подає до компетентного органу та експлуатанта аеродрому, на території якого він планує провадити свою діяльність, підписану зі свого боку генеральну угоду.</p> | | |
| <p>6. Підписана генеральна угода з боку суб'єкта авіаційної діяльності засвідчує, що суб'єкт авіаційної діяльності гарантує виконання всіх умов та вимог, зазначених в генеральній угоді, під час провадження своєї діяльності на території аеропорту/аеродрому.</p> | | |
| <p>7. Якщо в аеропорту не встановлено обмежень щодо кількості постачальників послуг з наземного обслуговування за відповідним напрямом, відповідно до вимог цих Авіаційних правил, експлуатант аеродрому зобов'язаний підписати генеральну угоду з постачальником послуг з наземного обслуговування протягом 30 календарних днів з дня отримання підписаної з боку постачальника послуг з наземного обслуговування генеральної угоди.</p> | <p>7. Якщо в аеропорту не встановлено обмежень щодо кількості постачальників послуг з наземного обслуговування за відповідним напрямом, відповідно до вимог цих Авіаційних правил, експлуатант аеродрому зобов'язаний підписати генеральну угоду з постачальником послуг з наземного обслуговування протягом 30 календарних днів з дня отримання підписаної з боку постачальника послуг з наземного обслуговування генеральної угоди, або винести питання для встановлення відповідних обмежень протягом цього часу на Аеропортовий</p> | <p><i>Після естиму в дію даних правил, аеропорти які не мають Аеропортових Комітетів будуть зобов'язані підписати всі генеральні угоди з необхідною кількістю постачальників, які направили відповідні заяви, та не зможуть відповідати до моменту створення відповідних комітетів</i></p> |

| | | | |
|---|--|---|---|
| <p>8. Єдиною підставою для відмови експлуатантом аеропорту у підписанні генеральної угоди з постачальником послуг наземного обслуговування є встановлені обмеження кількості постачальників послуг наземного обслуговування</p> | <p>9. У разі якщо оператор аеродрому, юридична або фізична особа, що має в управлінні або є власником інфраструктури аеропорту, мають обмеження у кількості виробничих площ чи пропускній здатності та вважають за необхідне введення обмежень щодо кількості постачальників послуг з наземного обслуговування, вони повинні подати до</p> | <p>Комітет.</p> <p>8. Підставами для відмови експлуатантом аеродрому у підписанні генеральної угоди з постачальником послуг з наземного обслуговування є:</p> <p>1) Встановлені обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування.</p> <p>2) Систематичне та належним чином постачальником послуг задокументоване порушення норм та правил аеропорту під час дії генеральної угоди – в разі запиту на її продовження (або продовження сертифікату).</p> <p>3) Рішення Комітету щодо неопційності укладання генеральної угоди з відповідним постачальником послуг з наземного обслуговування, належним чином погоджене з аеропортом.</p> <p>Відсутність у постачальника послуг з наземного обслуговування генеральної угоди, підписаної з експлуатантом відповідного аеропорту позбавляє унеможливорює роботу цього постачальника в відповідному аеропорті.</p> <p>9. У разі якщо експлуатант аеродрому, вважає за необхідне введення обмежень щодо кількості постачальників послуг з наземного обслуговування, він повинен підготувати відомості про такі обмеження, відповідні обґрунтування і затвердити їх з урахуванням п. 11, ч. 11 цих Правил, з одночасним оприлюдненням таких обмежень та</p> | <p><i>Необхідність забезпечення з боку аеропорту виконання положень ПКУ (ст. 65, 66, 72).</i></p> <p><i>Друкит необхідно доопрацювати, передбачити інші можливі випадки відмови у підписанні генеральної угоди</i></p> <p><i>Див. коментарі до п. 11.</i></p> |
|---|--|---|---|

| | | |
|--|--|--|
| <p>компетентного органу відповідні об'єднувані та інформацію про зміни, що відбулися в аеропорту/ на аеродромі, з дати зазначеної у пункті 3 наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Доступ на ринок пасажів з наземного обслуговування в аеропортах» з одночасним оприлюдненням таких об'єднувані та інформації на офіційних веб-сайтах відповідних операторів аеродромів та компетентного органу.</p> | <p>інформації на офіційному веб-сайті експлуатанту аеродрому та направленням їх для розміщення на веб-сайті компетентного органу.</p> | |
| <p>10. Обмеження кількості поставальників послуг з наземного обслуговування можуть вводитися за такими напрямками:</p> | | <p><i>Наведений в проекті перелік напрямів послуг не включає всі напрямки, за якими можуть вводитися обмеження. Наведений нами перелік може бути додатково розширений в процесі обговорення.</i></p> |
| <p>Обслуговування багажу:</p> | <p>Обслуговування пасажирів та/або багажу;</p> | |
| <p>Обслуговування на пероні та місцях стоянки;</p> | | |
| <p>Забезпечення паливо-мастильними матеріалами;</p> | | |
| <p>Обслуговування вантажу та пошти.</p> | <p>Обслуговування вантажу та пошти;</p> | |
| <p>11. Після проведення аналізу наданих документів комісія компетентного органу на підставі наказу проводить обстеження вищезазначеного аеропорту/аеродрому з метою підтвердження або спростування заявлених обмежень. Висновки за результатами проведеної перевірки зазначаються в акті, який затверджується керівником компетентного органу або його заступником.</p> | <p>Наземне адміністрування.</p> <p>11. В місячний термін з моменту затвердження цих Правил експлуатант аеродрому повинен поінформувати уповноважений орган про затвердження порядку встановлення обмежень кількості поставальників з наземного обслуговування. Такий порядок має бути погоджений Аеропортним комітетом, затверджений керівником експлуатанта аеродрому та включати порядок встановлення/перегляду/</p> | <p><i>додати пункти</i></p> <p><i>Положення про Державну авіаційну службу України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520, визначає Державіаслужбу, як орган, уповноважений з питань цивільної авіації, однак це Положення не містить повноважень Державіаслужби щодо встановлення/скасування обмежень</i></p> |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>скасування обмежень та затвердження таких обмежень.</p> | <p><i>щодо кількості постачальників послуг з наземного обслуговування. В той самий час, відповідно до положень ПКУ, саме на аеропорт покладається відповідальність за забезпечення безпеки та регулярності польотів, безпечної експлуатації аеродрому та аеропорту, захисту інтересів споживачів аеропортових послуг, тощо (ПКУ, ст. 65, 66, 72). Кількість транспортних засобів постачальників послуг з наземного обслуговування, що рухається по території аеропорту, чисельність персоналу, що має відповідний допуск до обслуговування пасажирів та літаків, наявність достатньої кількості приміщень для забезпечення виробничих потреб компанії, ступінь завантаженості інших об'єктів інфраструктури аеропорту – фактори, що безпосередньо впливають на можливість експлуатації аеропорту/аеродрому забезпечувати безпеку експлуатацію аеродрому/аеропорту в цілому. Відповідно до п. 2 ст. 66 ПКУ з метою забезпечення безпеки польотів керівник експлуатації аеродрому є незалежним у прийнятті рішень щодо забезпечення безпеки авіації на аеродромі.</i></p> |
|--|---|---|

| | | |
|--|---|--|
| <p>12. Аналіз наявних документів та обмеження аеропорту провозити прольотом 30 каталарних днів з дня реєстрації документів у комп'єтентному органі</p> | <p>Виключити</p> | <p>Пункт непотрібний, з урахуванням змін до п. 8,11 ч. II цих Правил</p> |
| <p>13. Інформація щодо введення обмежень кількості постачальників послуг з наземного обслуговування на території експлуатації аеродрому, керівників або працівників осіб, що має в управлінні або власником інфраструктури аеропорту, Компанії авіаційних перевезень аеропорту та оприлюднюється на офіційних веб-сайтах відповідних експлуатантів аеродромів та комп'єтентного органу. Кількість постачальників послуг з наземного обслуговування не може бути обмеженою менше ніж двома постачальниками послуг з наземного обслуговування для кожного напрямку з наземного обслуговування.</p> | <p>13. Кількість постачальників послуг з наземного обслуговування не може бути обмеженою менше ніж двома постачальниками послуг з наземного обслуговування для кожного напрямку з наземного обслуговування.</p> | <p>З урахуванням змін до п. 8,11 ч. II цих Правил</p> |
| <p>14. За напрямом наземного обслуговування, за яким було введено обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування, має бути забезпечено, щоб принаймні один з постачальників послуг з наземного обслуговування не був прямо або опосередковано пов'язаний відносинами контролю у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» із:</p> | | |
| <p>Експлуатантом аеродрому; Авіакомпанією, річний обсяг перевезень якої в аеропорту становить більше 25 %;</p> | | |

| | | |
|--|--|--|
| Іншим постачальником послуг з наземного обслуговування, що здійснює свою діяльність в цьому аеропорту. | | |
| Комітет вирішувальних перевізників аеропорту забезпечує, щоб принаймні один з постачальників послуг з наземного обслуговування не був пов'язаний правами переважного володіння (контролю), одним з яких є зокрема, вирішальний вплив однієї чи декількох пов'язаних юридичних та/або фізичних осіб на господарську діяльність суб'єкта господарювання чи її частину, який здійснюється безпосередньо або через інших осіб, зокрема завдяки: | Комітет забезпечує , щоб принаймні один з постачальників послуг з наземного обслуговування не був пов'язаний правами переважного володіння (контролю), одним з яких є зокрема, вирішальний вплив однієї чи декількох пов'язаних юридичних та/або фізичних осіб на господарську діяльність суб'єкта господарювання чи її частину, який здійснюється безпосередньо або через інших осіб, зокрема завдяки: | <i>Чи матиме Комітет достатні повноваження, щоб «забезпечити» вказане? Яким чином?</i> |
| Праву володіння або користування всіма активами чи їх значною частиною; | | |
| Праву, яке забезпечує вирішальний вплив на формування складу, результати голосування та рішення органів управління суб'єкта господарювання; | | |
| Укладенню договорів і контрактів, які дають можливість визначити умови господарської діяльності, давати обов'язкові до виконання вказівки або виконувати функції органу управління суб'єкта господарювання; | | |
| Заміщення посади керівника, заступника керівника спостережної ради, правління, іншого наглядового чи виконавчого органу суб'єкта господарювання особою, яка вже обіймає одну чи кілька із зазначених посад в інших суб'єктах господарювання; | | |
| Обійманню більше половини посад членів спостережної ради, правління, інших наглядових чи виконавчих органів суб'єкта | | |

| | | |
|---|---|---|
| <p>господарювання особами, які вже обіймають одну чи кілька із зазначених посад в іншому суб'єкті господарювання. Пов'язаними особами є юридичні та/або фізичні особи, які спільно або узгоджено здійснюють господарську діяльність суб'єкта господарювання. Зокрема, пов'язаними фізичними особами вважаються особи, які є подружжям, батьками та дітьми, братами та (або) сестрами.</p> | | |
| <p>III. Комітет Авіаційних перевізників аеропорту</p> <p>1. З метою сприяння та розвитку роботи аеропортів щодо спрощення формальностей та обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу та вантажу в кожному міжнародному аеропорту має бути створений Комітет авіаційних перевізників (далі - Комітет).</p> | <p>III. Аеропортовий Комітет</p> <p>1. Відповідно до ст. 80, ч 7 ПКУ з метою консультування суб'єктів авіаційної діяльності та належного представництва інтересів сторін щодо умов використання аеропортів, діяльності організації з наземного обслуговування в кожному міжнародному аеропорті має бути створений Аеропортовий Комітет (далі – Комітет), до складу якого входять представники експлуатанта аеропорту, органів обслуговування повітряного руху, авіаційних перевізників, для яких аеропорт є базовим, або їх представницьких організацій, а також представники суб'єктів аеропортової діяльності. Компетентний орган в разі потреби може направити свого представника для участі в роботі зазначеного комітету.</p> | <p><i>Приведення у відповідність до ст. 80, ч 7 ПКУ</i></p> |
| <p>2. Комітет складається з представників авіаційних перевізників, які виконують регулярні рейси або чартерні міжнародні</p> | <p>2. Порядок роботи Комітету погоджується в установленому порядку учасниками Комітету і затверджується наказом</p> | |

| | | |
|---|--|--|
| <p>повітряні перевезення з/до України або в межах України, що становлять систематичну серію, не менше одного рейсу на тиждень або не менше трьох рейсів на місяць в аеропорт та представника компетентного органу. До складу Комітету входить один представник від кожного авіаційного перевізника.</p> | <p>керівника експлуатанта аеродрому та розміщується на веб-сайтах експлуатанту аеродрому та компетентного органу.</p> | |
| <p>Напоження про Комітет має бути подано з компетентним органом розташовано на офіційному веб-сайті відповідного експлуатанта аеродрому та нести перед авіакомпаніями, представники яких входять до складу Комітету</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Правил</i></p> |
| <p>Інші авіаційні перевізники та посадовці комітету з наземного обслуговування можуть брати участь у засіданні без права голосу</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Правил</i></p> |
| <p>У разі збільшення/зменшення кількості або складу авіаційних перевізників до подання про Комітет вносяться зміни які поточкуються з компетентним органом протягом десяти робочих днів</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Правил</i></p> |
| <p>Назва Комітету має містити назву аеропорту (наприклад Комітет авіаційних перевізників аеропорту «Київ»)</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Правил</i></p> |
| <p>Головний офіс Комітету має базуватися в аеропорту. Експлуатант аеродрому зобов'язаний забезпечити Комітет відповідним приміщенням для проведення засідань</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Правил</i></p> |
| <p>Засідання Комітету проводиться не рідше одного разу на місяць</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Правил</i></p> |
| <p>Завдання Комітету</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету</i></p> |

| | | |
|--|------------------|---|
| <p>Забезпечення діалогу між всіма заінтересованими сторонами: просування і вдосконалення всіх аспектів аеропротоколів та їхньої діяльності шляхом організації зустрічей, семінарів, публікацій тощо;</p> | | <p><i>Прави</i> <i>Не має відношення до предмету Прав</i></p> |
| <p>Локальна ініціатива міжнародних стандартів та рекомендаційної практики (Додаток 9 ІКАО) з урахуванням розробок Європейського агентства авіаційної безпеки</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Прав</i></p> |
| <p>Проведення консулту з визначення необхідних послуг з наслідком обслуговування</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Прав</i></p> |
| <p>10. На засіданні Комітету мають обговорюватися такі питання, але не винятково:</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Прав</i></p> |
| <p>Інтеграція терміналів та систем аеропорту</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Прав</i></p> |
| <p>Стан терміналу, дубльованих доріжок та інших посадкових смуг</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Прав</i></p> |
| <p>Організація повітряного руху та руху на робочій площі</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Прав</i></p> |
| <p>Процес розвитку аеропорту з точки зору корисувачів (привокзальна площа, контрольована зона та інфраструктура аеропорту)</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Прав</i></p> |
| <p>Дослідження аеропорту та будівель аеропорту, відпочинку парковок для автомобілів</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Прав</i></p> |
| <p>11. Комітет ідентифікує проблеми, спричинені особливостями інфраструктури аеропорту, правилами, які ускладнюють технічні процеси, визначає прямих та непрямих</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету Прав</i></p> |
| <p>12. Норвезький комітет засідань Комітету</p> | <p>Виключити</p> | <p><i>Не має відношення до предмету</i></p> |

| | | |
|---|-----------|---|
| має бути надісланий авіаційним перевізником та до компетенційного органу не пізніше ніж за три дні до дати засідання Комітету, а також розміщений на офіційному веб-сайті експлуатанта перопрому | | <i>Прави</i> |
| 3. До складу членів правління Комітету входять | Виключити | <i>Не має відношення до предмету Правил</i> |
| Голова | Виключити | <i>Не має відношення до предмету Правил</i> |
| Перший заступник голови | Виключити | <i>Не має відношення до предмету Правил</i> |
| Заступник голови, секретар | Виключити | <i>Не має відношення до предмету Правил</i> |
| 14. Посаду заступника голови обіймає представник компетенційного органу | Виключити | <i>Не має відношення до предмету Правил</i> |
| 15. Члени правління обираються на останньому засіданні Комітету в поточному році з числа постійних представників авіаційних перевізників | Виключити | <i>Не має відношення до предмету Правил</i> |
| Кількість присутніх на засіданні Комітету представників беруть участь у голосуванні | Виключити | <i>Не має відношення до предмету Правил</i> |
| 16. Засідання Комітету на якому обираються члени правління, вважається правомочним, якщо на ньому присутні не менше 80% членів Комітету | Виключити | <i>Не має відношення до предмету Правил</i> |
| 17. Члени правління обираються строком на один рік простого більшістю голосів присутніх на засіданні членів Комітету. Члени правління можуть обиратися повторно, але не більше ніж три строки поспіль | Виключити | <i>Не має відношення до предмету Правил</i> |
| 18. Протокол засідання Комітету веде секретар | Виключити | <i>Не має відношення до предмету Правил</i> |
| 19. Члени Комітету повинні бути | Виключити | <i>Не має відношення до предмету</i> |

| | | |
|--|---|---|
| <p>Неінформовані головою подв'язати та місяць проведення засідання не пізніше ніж за 7 днів до дати засідання. Інформація щодо проведення засідання повинна бути оприлюднена на офіційному веб-сайті експлуатанта аеропорту за 7 днів до дати засідання.</p> | | <p><i>Правила</i></p> |
| <p>IV. Проведення конкурсу з визначення постачальників послуг з наземного обслуговування</p> | | <p><i>Розділ потребує стислого доопрацювання для приведення у відповідність законодавству України, принципом Директиви 96/67 ЄС, змінам, запропонованим до попередніх розділів Правил</i></p> |
| <p>1. У разі отримання інформації від компетентного органу про введення обмежень щодо кількості постачальників послуг за відповідним напрямом наземного обслуговування в аеропорту Комітет розробляє критерії відбору, конкурсу документально, яку погоджує з компетентним органом протягом 30 робочих днів. У такому випадку допуск на ринок наземного обслуговування за визначеним напрямом у зазначеному аеропорту здійснюється на підставі конкурсу.</p> | <p>1. Допуск на ринок наземного обслуговування за визначеним напрямом в аеропорту здійснюється на підставі конкурсу лише у разі, якщо в цьому аеропорту введено обмеження щодо кількості постачальників послуг за відповідним напрямом наземного обслуговування. При цьому, якщо введення обмежень не призводить до зменшення кількості постачальників послуг з наземного обслуговування за відповідним напрямом, що була доведена обмежень, конкурс проводиться лише при закінченні терміну дії (включаючи дострокове припинення) хоча б однієї з Генеральних угод, що укладена аеропортом за даним напрямом обслуговування.</p> | |
| <p>2. У разі введення обмежень Комітет за чотири місяці до дати засідання, на якому проводиться конкурс з визначення постачальників послуг з наземного обслуговування</p> | <p>2. Критерії відбору постачальників послуг з наземного обслуговування та конкурсна документально розробляються експлуатантом аеропорту та</p> | |

| | | |
|---|--|---|
| <p>обслуговування, надає експлуатанту аеродрому конкурсну документацію для оприлюднення на офіційному веб-сайті аеропорту.</p> | <p>погоджуються в установленому порядку із Комітетом разом з датою проведення конкурсу з визначення постачальників послуг з наземного обслуговування, які затверджується протоколом засідання Комітету не пізніше, ніж за чотири місяці до дати проведення конкурсу. Протягом трьох робочих днів після затвердження критеріїв відбору, конкурсна документація та дата проведення конкурсу оприлюднюються на офіційному веб-сайті аеропорту. Критерії відбору постачальників послуг з наземного обслуговування мають бути чіткими, прозорим, об'єктивними та недискримінаційними.</p> | |
| <p>3. Комітет проводить засідання з відбору постачальника послуг з наземного обслуговування за чотири місяці до закінчення смирального терміну діяльності постачальника послуг з наземного обслуговування за напрямом, за яким було введено обмеження.</p> | | |
| <p>4. Комітет організовує у місячний строк проведення засідання з відбору постачальника послуг з наземного обслуговування у разі, якщо постачальник послуг з наземного обслуговування, який провадить свою діяльність за напрямом, за яким введено обмеження, припиняє свою діяльність до закінчення строку, на який його було обрано, або у разі анулювання сертифіката відповідності.</p> | | <p><i>Необхідно доопрацювати пункт для попередження збоїв в роботі аеропорту з урахуванням ситуації, коли передчасне припинення угоди з перевізником призведе до негайного нерозподілу перевізників (варіантного навантаження) між хендлерами, що залишилися.</i></p> |
| <p>5. Дата проведення засідання з відбору постачальника послуг з наземного</p> | | |

| | | |
|---|---|--|
| <p>обслуговування визначається Комітетом.</p> | | |
| <p>6. Інформація щодо дати проведення конкурсу та конкурсна документація мають бути опубліковані на офіційному веб-сайті експлуатанта аеродрому за три місяці до дати запланованого конкурсного комітету у випадку, визначеному пунктом 4 цього розділу, інформація публікується на офіційному веб-сайті експлуатанта аеродрому за два тижні.</p> | <p>6. У випадку, визначеному пунктом 4 цього розділу, інформація публікується на офіційному веб-сайті експлуатанта аеродрому за два тижні.</p> | <p>Уникнення дублювання з п. 2, ч. IV <i>вщє</i></p> |
| <p>7. Експлуатант аеродрому та належні консультанти може брати участь без права голосу у заході Комітету з відбору постачальника послуг з наземного обслуговування за умови, що він не провадить діяльність з наземного обслуговування за напрямом, за яким провадиться конкурс.</p> | <p>Видалити</p> | <p><i>Не відповідає ПКУ</i></p> |
| <p>8. До конкурсу допускаються суб'єкти авіаційної діяльності, які:</p> <p>Мають діючий сертифікат відповідності на здійснення наземного обслуговування відповідного напрямку;</p> | <p>Відповідають вимогам п.8 ч II цих Правил;</p> | <p><i>додати</i></p> |
| <p>Відповідають таким критеріям, належним та об'єктивним критеріям, визначеним на нецесаризмаційних умовах.</p> | <p>Видалити</p> | <p><i>Враховано в редакції п. 2, ч. IV вщє</i></p> |
| <p>Мають відповідну матеріальну та технічну базу (достатню кількість власного персоналу відповідної кваліфікації, спецтехніки, засобів перонної механізації для можливості забезпечення наземного обслуговування не менше 10 % обсягів перевезень за напрямом в аеропорту).</p> | <p>Мають відповідну матеріальну та технічну базу (достатню кількість власного персоналу відповідної кваліфікації, спецтехніки, засобів перонної механізації для можливості забезпечення наземного обслуговування не менше мінімального обсягу у % від перевезень за напрямом в аеропорту, який визначається Комітетом з урахуванням</p> | |

| | | |
|---|---|---|
| | встановлених в аеропорті обмежень. У будь-якому випадку такий мінімальний обсяг не може бути меншим, ніж 10 % обсягів перевезень за напрямом в аеропорту за результатами 12 місяців, що передували даті затвердження конкурсною документації. | |
| Експлуатанти аеродромів повинні щорічно проводити аналіз обсягів перевезень в аеропорту, на аеродромі за наступними показниками: | Видалити | Не має відношення до предмету Прави |
| Кількість рейсів (прішліт/вишліт) | Видалити | Не має відношення до предмету Прави |
| Кількість обслуговуваних пасажирів (прішліт/вишліт/трансфер) | Видалити | Не має відношення до предмету Прави |
| Кількість операцій із заправки паливом повітряних суден | Видалити | Не має відношення до предмету Прави |
| Кількість оборотів щодо валюту/податків (в аілограммах) | Видалити | Не має відношення до предмету Прави |
| Результати аналізу повинні показувати певне навантаження на найінтенсивнішу добу за попередній рік | Видалити | Не має відношення до предмету Прави |
| Аналіз повинен бути документально оформлений та оприлюднений на офіційному веб-сайті експлуатарів аеродрому в першому місяці кожного року | Видалити | Не має відношення до предмету Прави |
| 9. Початальники послуг з наземного обслуговування не пізніше ніж за 5 робочих днів до дня засідання Комітету з відбору початальника послуг з наземного обслуговування повинні листом поінформувати Комітет про намір взяти участь у конкурсній процедурі. | | |
| 10. Початальники послуг з наземного обслуговування подають документи на | | Випиє питання що і як визначає комітетність пасажиру документація |

| | | |
|---|---|---|
| <p>участь у конкурсі до Комітету в закритому конверті в день засідання. Конверти розкриваються після відкриття засідання в присутності всіх учасників.</p> | | <p>всіх учасників відно... правила до учасників конкурсу та чи... побачити документи... досвідчені підприємці</p> |
| <p>11. Засідання Комітету з відбору постачальника послуг з наземного обслуговування вважається правомочним, якщо на ньому присутні не менше 80 % членів Комітету. Під час проведення засідань Комітету здійснюється аудіо-/відеозапис, про що попереджаються перед початком засідання.</p> | <p>11. Засідання Комітету з відбору постачальника послуг з наземного обслуговування вважається правомочним, якщо на ньому присутні не менше 80 % членів Комітету. Під час проведення засідань Комітету може здійснюватися аудіо-/відеозапис, про що попереджається перед початком засідання, або під час засідання перед початком здійснення такого запису.</p> | <p>Виключає можливість заборонити здійснювати фото/відео фіксацію у вигляді вчинення порушень процедур та законодавства</p> |
| <p>12. Рішення Комітету приймаються відкритим голосуванням та оформлюються протоколом, який підписуються всіма присутніми на засіданні членами Комітету та затверджується членами Комітету. Члени Комітету можуть висловити окрему думку у письмовому вигляді, яка додається до протоколу та є його невід'ємною частиною.</p> | <p>12. Рішення Комітету приймаються відкритим голосуванням та оформлюються протоколом, який належним чином підписується всіма присутніми на засіданні членами Комітету та затверджується керівником Комітету. Члени Комітету можуть висловити окрему думку у письмовому вигляді, яка додається до протоколу та є його невід'ємною частиною.</p> | |
| <p>13. Переможцем конкурсу є постачальник послуг з наземного обслуговування, схвалений більшістю присутніх на засіданні членами Комітету.</p> | <p>13. Переможцем конкурсу є постачальник послуг з наземного обслуговування, схвалений більшістю голосів на засіданні членами Комітету.</p> | <p>Зміст може потребувати додаткового опрацювання та деталізації, адже передбачає можливість нов'язаним юридичним особам контролювати комітет</p> |
| <p>14. Переможець конкурсу обирається на семирічний строк.</p> | | |
| <p>15. У разі, якщо рішення щодо переможця конкурсу не прийнято, засідання Комітету з визначення постачальників послуг з наземного обслуговування переноситься на строк до одного місяця. Наступна</p> | | |

| | | |
|---|---|---|
| <p>конкурсна процедура проводиться за спрощеною схемою, тобто конкурс проводиться на основі тієї ж конкурсної документації. Інформація щодо дати проведення конкурсу та конкурсна документація мають бути опубліковані на офіційному веб-сайті експлуатанта аеродрому за 14 календарних днів до дати засідання конкурсної комісії.</p> | | |
| <p>16. Після затвердження протоколу засідання Комітету експлуатант аеродрому повинен підписати генеральну угоду з постачальником послуг з наземного обслуговування, який був визнаний переможцем конкурсу, та видати особисті перепустки для персоналу та перепустки для спелтехніки протягом 14 календарних днів. Файли аудіо-/відеозапису засідань Комітету, оригінали протоколів засідань Комітету, офіційне листування та інша документація Комітету зберігаються у експлуатанта аеродрому. Комітет зобов'язаний протягом 10 календарних днів після затвердження надати копії протоколів засідань Комітету до компетентного органу. Копії протоколів засідань Комітету зберігаються у компетентному органі.</p> | <p>16. З урахуванням вимог п8. ч. П цих Правил, після затвердження протоколу засідання Комітету експлуатант аеродрому повинен підписати генеральну угоду з постачальником послуг з наземного обслуговування, який був визнаний переможцем конкурсу, та видати особисті перепустки для персоналу та перепустки для спелтехніки у відповідності до чинних процедур аеропорту. Оригінали протоколів зберігаються строком не менше семи років. Файли аудіо-/відеозапису засідань Комітету, офіційне листування та інша документація Комітету зберігаються у експлуатанта аеродрому не менше 12 місяців. Комітет зобов'язаний протягом 10 календарних днів після засідання надавати копії протоколів до компетентного органу. Копії протоколів засідань Комітету зберігаються у компетентному органі.</p> | <p><i>Перепустки видаються відповідно до встановленого в Аеропорту порядку, також їх погоджує Митниця, прикордонна служба, тощо. Аеропорт не має впливу ні на митницю, ні на прикордонну службу. Тому аеропорт технічно не може гарантувати видачу перепусток у будь-який термін, може не укладатися в 14 днів та не всім працівникам постачальника послуг видати перепустки та не на весь транспорт.</i> <i>Крім того, державні/комунальні підприємства не можуть безоплатно надавати послуги та надавати майно без прийняття відповідного рішення власника. Чому це все зберігається в експлуатанта аеродрому і хто за ці ресурси буде платити?</i></p> |
| <p>17. Оскарження рішення Комітету щодо визначення постачальника послуг з наземного обслуговування проводиться в судовому порядку.</p> | | |
| <p>18. Якщо суб'єкти авіаційної діяльності,</p> | | |

| | | |
|---|--|--|
| <p>які провадять діяльність з наземного обслуговування, здійснюють іншу комерційну діяльність, їх рахунки мають бути відокремлені. Авіаційні перевізники забезпечують відокремлення рахунків у разі, якщо вони надають послуги з наземного обслуговування третім особам.</p> | | |
| <p>19. з метою забезпечення відокремлення рахунків з наземного обслуговування від рахунків з іншої комерційної діяльності, суб'єкти Авіаційної діяльності, які провадять діяльність з наземного обслуговування, мають право виділити структурні підрозділи, що безпосередньо провадять діяльність з наземного обслуговування, у філії або представництва відповідно до частини шостої статті 55 Господарського кодексу України.</p> | | |

Доліше Богдан Іврович
7777bada@gmail.com
093-379-68-12
044-281-75-17



ВСЕУКРАЇНСЬКЕ ОБ'ЄДНАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙ РОБОТОДАВЦІВ ТРАНСПОРТУ
ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

03150, м. Київ, вул. Преславинська, 31/11, оф. № 84 тел: (044) 581-81-31
e-mail: of@fau.gov.ua <http://fau.gov.ua> Ідентифікаційний код 33498930

№ 1/193/к від 10.11.2018

Міністерство юстиції України
01001 м. Київ, вул. Городецького, 13
Державна регуляторна служба
України
01011, Київ, вул. Арсенальна, 9/11.

Копія. Державна авіаційна служба України

Щодо проекту *Детальних правил України*

Шановні панове,

Від імені Всеукраїнського об'єднання організацій роботодавців транспорту «Федерація роботодавців транспорту України» (далі – Федерація) висловлюємо Вам свою повагу та звертаємось з пропозицією врахування зауважень до проекту нормативно-правового акту, прийняття якого має важливе значення для галузі цивільної авіації.

Федерація є найбільшим національним галузевим об'єднанням роботодавців. Одним із завдань Федерації є створення взаємодії бізнесу з державою задля реалізації суспільно важливих проектів та вирішення проблем галузі, в тому числі шляхом прийняття або внесення змін до нормативно-правових актів.

Федерація отримує звернення суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність в галузі авіаційного транспорту щодо представництва їх інтересів у відносинах з державними органами, зокрема з питань прийняття проекту Авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах (далі – Правила), розроблених Державною авіаційною службою України (далі – Державна служба).

Отублікований на сайті Державної служби проект Правил є актом, в прийнятті якого зацікавлені авіаційні перевізники, поставальники послуг з наземного

обслуговування та експлуатанти аеропортів. Чинне законодавство України містить прогалини, адже станом на сьогодні не регулює такі важливі відносини як доступ на ринок послуг з наземного обслуговування.

Правила розроблені Державною службою ще у 2016 році та з того часу майже не зазнали змін, незважаючи на численні пропозиції та зауваження від зацікавлених суб'єктів авіаційного ринку та експертів Федерації. При цьому Федерація розділяє думку учасників авіаційного ринку відносно того, що Правила містять норми, які несуть корупційні ризики; не відповідають закону; мають дискримінаційний характер; свідчать про втручання в господарську діяльність.

З огляду на викладене, пропонуємо повернути Правила розробнику на доопрацювання та врахування пропозицій та зауважень, висловлених експертами Федерації.

У разі необхідності, Федерація готова до діалогу та залучення своїх представників для участі в обговоренні пропозицій та зауважень до Правил.

Додаток: зауваження до Правил на 4 арк.

З повагою,
Генеральний директор

О. Рощонов

0 3 1



№ 15326/0/19-18 від 16.11.2018

Державна регуляторна служба України

ЗАУВАЖЕННЯ
до проекту Авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах»

За дорученням суб'єкта авіаційної діяльності Федерацією роботодавців транспорту України здійснено аналіз зауважень до проекту Авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах, розроблених Державіаєслужбою, які ми наводимо нижче. В цьому аналізі послідує така:

- **Правила** означатимуть послідує на Авіаційні правила України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах, розроблені Державіаєслужбою.
- **Директивну** означатимуть послідує на Директиву Ради № 96/67/ЄС від 15 жовтня 1996 року щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Спільноти
- **Регуляцію** означатимуть послідує на Регуляцію Європарламенту та РЄ щодо наземного обслуговування в аеропортах Європейського Союзу та відміну Директиви Ради № 96/67/ЄС (Regulation of the European Parliament and of the Council on ground handling services at Union airports and repealing Council Directive 96/67/EC).

1. Щодо наземності в Правилах норм, які несуть корупційні ризики.

1.1 Норми пунктів 9-13 розділу II Правил передбачають можливість обмеження кількості постачальників наземного обслуговування. Такі обмеження вводитимуть Державіаєслужба за пропозицією експлуатанта аеродрому. При цьому Правила не встановлюють:

- критерії за якими такі обмеження можуть бути введені;
 - випадки, коли Державіаєслужба повинна задовольнити заву експлуатанта аеродрому про обмеження кількості постачальників або відмовити в її задоволенні;
 - процесу обслуговування та/або оскарження вислених раніше обмежень.
- 1.2 Правила (пункти 2 та 14 розділу III) передбачають необхідність включення до складу органу управління (правління) Комітету представника Державіаєслужби.

При цьому, Правилами не врегульовано:

- завдання держави, які представляють Державіаєслужби має виконувати в складі правління Комітету;
- повноваження представника Державіаєслужби на прийняття рішень (самостійно чи на підставі завдання на голосування).

1.3 Правила (пункт 4 розділу II) передбачають, що експлуатант аеродрому має розробити та узгодити з Державіаєслужбою сліду форму генеральної угоди, на підставі якої постачальники послуг наземного обслуговування будуть отримувати доступ на ринок наземного обслуговування.

- При цьому, Правилами не врегульовано:
- строк, протязом якого Державіаєслужба має узгодити генеральну угоду;
 - випадки за яких Державіаєслужба може відмовити узгоджені генеральній угоді;
 - критерії, за якими має здійснюватися узгодження;
 - власне, необхідності та наявності у Державіаєслужби повноважень на втручання у договірні відносини між суб'єктами господарювання.
- Вітатк, перелічені вище норми Правил завидом містять корупційну складову, оскільки дозволити державним службовцям реалізовувати передбачені в Правилах повноваження на авіаційні розсуд без жодних критеріїв щодо прийнятності рішень.

Більш того, Державіаєслужба взагалі не наділена повноваженнями узгоджувати договори, які укладаються експлуатантом аеродрому та постачальниками послуг з наземного обслуговування.

2. Щодо наземності в Правилах норм, які не відповідають закону.

Пунктом 6 розділу I Правил, введено термін «експлуатант аеродрому» – юридична особа, що здійснює експлуатацію або має намір забезпечувати експлуатацію оганого або більше аеродромів і має сертифікат, виданий уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Значення термін в такому значенні вперше вживається в нормативно-правових актах України та є зовсім змінним не відповідає терміну «експлуатант аеродрому», що вживається в акті вищої юридичної сили – Повітряному кодексі України (далі – Повітряний кодекс).

Відповідно до п.34, ч.1 ст. 1 Повітряного кодексу, експлуатант аеродрому - юридична особа, що здійснює експлуатацію аеродрому.

Запропонований Державіаєслужбою термін «експлуатант аеродрому» принудсько невідомозначені (можливе) трактування, вислідок чого є можливість зловживань як з боку Державіаєслужби, так і суб'єкта господарювання.

Так, спосередчування «мас намір забезпечувати експлуатацію», яке вживається у вказаному вище терміні є незрозумілим, оскільки незрозуміло яким чином має підтверджуватись намір особи забезпечувати експлуатацію аеродрому. Крім цього зміст вказаного терміну не деталізує який сертифікат повинна мати юридична особа або мати статус експлуатанта аеродрому. Державіаєслужба видає десятки різних сертифікатів, кожен з яких надає його власнику різні права та повноваження відповідні обов'язки.

З огляду на вказане термін «експлуатант аеродрому» має вживатись у значенні, визначеному Повітряним кодексом.

3. Щодо наявності в Правилах дискримінаційних норм.

Пункт 2 розділу II Правил передбачає, що експлуатант аеродрому провадить діяльність з наземного обслуговування за будь-яким надпрямом наземного обслуговування **без проведення конкурсу**.

Із цієї постановки послідує з наземного обслуговування, у випадках якщо в аеропорту встановлені обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування, можуть провадити діяльність в такому аеропорту лише за умови перемоги у конкурсі.

Згідно з ч.2 ст. 6 Закону України «Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні» форми дискримінації з боку державних органів, органів влади Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб, юридичних осіб публічного та приватного права, забороняються.

Формами дискримінації відповідно до ст.5 вказаного Закону є: 1) пряма дискримінація; 2) непряма дискримінація; 3) підбурювання до дискримінації; 4) пособництво у дискримінації; 5) утиск.

Статтею 1 вказаного Закону встановлено, що непряма дискримінація - це ситуація, за якої внаслідок реалізації чи застосування формально нейтральних правових норм, критеріїв оцінки, правил, вимог чи практик для особи та/або групи осіб за їх певними ознаками виникають менші сприятливі умови або становище порівняно з іншими особами та/або групами осіб, крім випадків, коли їх реалізація чи застосування має правовиміру, об'єктивно обгрунтовану мету, способи досягнення якої є необхідними та необхідними. В свою чергу, прямою дискримінацією є ситуація, за якої з особою та/або групою осіб за їх певними ознаками поводиться менш прихильно, ніж з іншою особою та/або групою осіб в аналогічній ситуації, крім випадків, коли таке поводження має правовиміру, об'єктивно обгрунтовану мету, способи досягнення якої є необхідними та необхідними.

Окрім цього, в силу принципів Директиви, постачальники послуг з наземного обслуговування повинні мати рівні умови доступу на ринок наземного обслуговування.

В свою чергу Регуляція передбачає, що експлуатант аеродрому взагалі не має здійснювати діяльність з наземного обслуговування, оскільки не створює справедливої конкуренції на ринку наземного обслуговування. Таку діяльність здійснює виключно в окремому юридичному особу провадці аеродрому. В свою чергу аеропорт записується власником централізованої інфраструктури та регулює доступ до неї, як особа, що не зацікавлена в прямій конкуренції на ринку наземного обслуговування.

Такий підхід в Європейському Союзі обґрунтований необхідністю досягнення справедливої конкуренції, з огляду на те, що експлуатант аеродрому має значний вплив на конкуренцію, у випадках послання в ньому функції управління централізованими інфраструктурою та надання послуг з наземного обслуговування.

Оже, експлуатант аеродрому, який є початковим постачальником послуг з наземного обслуговування, повинен перебувати в рівних умовах з іншими суб'єктами, що здійснюють діяльність на ринку послуг з наземного обслуговування або ж владі не здійснювати таку діяльність.

Відтак, Правила містять дискримінаційні норми, а також не враховують акти Європейського Союзу, які гарантують рівні умови доступу на ринок наземного обслуговування всім суб'єктам господарювання.

4. Щодо норм Правил, які стівають про втручання в господарську діяльність.

Розділом III Правила передбачається, що з метою сприяння та розвитку роботи аеропортів щодо спрощення формальностей та обслуговування повітряних суден, пасажирів, скіпажів, багажу та вантажу в кожному міжнародному аеропорту повинен бути створений Комітет авіаційних перевізників (далі – Комітет).

Правила (пункти 2 та 14 розділу III) передбачають, що до складу правління Комітету входить представник Державної служби, який обіймає посаду заступника голови правління Комітету.

За приписами Положення «Про Державну авіаційну службу», що затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 року № 5203, Державна служба є центральним органом виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України. Основними завданнями Державної служби є реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України, а також здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації, нагляду за забезпеченням авіонавігаційного обслуговування.

Слід відзначити, що за завданнями принципами та Європейською практикою, Комітет створюється суб'єктами господарювання з метою вирішення питань у взаємодіючих між авіаційними перевізниками та експлуатантом аеропорту, в тому числі й питань комерційного характеру (наприклад, проведення конкурсу з обрання постачальника послуг наземного обслуговування).

Згідно з статтею 6 Господарського кодексу України, забороняється незаконне втручання органів державної влади або їх посадовців у господарські відносини.

Часть Державної служби в складі Комітету не відповідає ні повноваженням цього державного органу, ні інтересам авіаційних перевізників.

Державна служба, як орган державної влади наділена регуляторними та наглядовими функціями, а відтак не може входить до складу органів управління Комітету, який створюється приватними суб'єктами господарювання та приймати участь в засіданнях Комітету з правом голови.

В зв'язку з цим пункти 2 та 14 розділу III Правила суперечать основним принципам господарювання (стаття 6 ГК України) та принципам державної регуляторної політики, зокрема принципу збалансованості.

5. Щодо інших зауважень до Правил.

5.1 Правила не ретельно розглядають порядок створення Комітету, а також розподіл голосів між членами Комітету, як на етапі його створення, формування органів управління, так і в процесі діяльності.

Згідно з статтею 4 Регулів, в країнах ЄС розподіл голосів між членами комітету користувачів аеропорту передбачається здійснювати в залежності від обсягів перевезень, що забезпечується відповідним авіаперевізником до аеропорту, але не більше 49% на одного авіаперевізника.

Відсутність таких норм, прогнотовано призведе до виникнення конфліктів між членами Комітету ще на етапі його створення, формування органів управління та розроблення положення про Комітет.

5.2 Правила містять норму, яка передбачає необхідність відокремлення рахунків експлуатанта аеродрому, який надає послуги з наземного обслуговування.

Запровадження механізму відокремлення рахунків експлуатанта аеродрому не зменшить його ринкової влади та не призведе до створення рівних умов для всіх суб'єктів наземного обслуговування.

В цій ситуації експлуатант аеродрому, як власник інфраструктури, що необхідна для надання послуг наземного обслуговування, завжди матиме конкурентні переваги над іншими суб'єктами господарювання.

Додільно запроваджені норми, які б передбачали демонаполізацію експлуатанта аеродрому, шляхом виділення з його складу інфраструктури, що займається наземним обслуговуванням в окремому юридичному особу.

Заявлене відокремлення дозволить також запобігти спотворенню експлуатантом аеродрому конкуренції на ринку.

5.3 Правила містять ряд обов'язків експлуатанта аеродрому, наприклад: розробити проект генеральної угоди за погодженням з Державною службою, розмістити проект генеральної угоди на власному сайті та підписати генеральну угоду з постачальником послуг наземного обслуговування. При цьому Правила не передбачають механізмів за допомогою яких держава в особі її органів може забезпечити виконання зазначених вимог, а також не встановлюють відповідальність за відмову експлуатанта аеродрому укласти генеральну угоду, створення перешкоди в доступі до інфраструктури або відмови в доступі.

Голові Державної регуляторної служби України
Липиній К.М.

Щодо зауважень невідповідності проекту
Авіаційних правил України «Доступ на ринок
з наземного обслуговування в аеропортах»
принципам державної регуляторної політики

Шановна Ксеніє Михайлівно!

Наразі в Державній регуляторній службі України проходять погодження проект Авіаційних правил України «Доступ на ринок з наземного обслуговування в аеропортах» (далі - Правила), а також супутні документи, зокрема Аналіз регуляторного впливу (далі - АРВ). Опубліковані на офіційному веб-сайті Державної авіаційної служби України (далі - Державнааслужба) Правила та АРВ викликають у нас обурення з огляду на те, що невідповідності запропонованих Державнааслужбою форм та рівня державного регулювання чинному законодавству України, зокрема:

В розділі I «Визначення проблеми» АРВ крім іншого зазначається, що «Державнааслужбою розроблено проект регуляторного акта, який втручається **назви проблеми доступу на ринок послуг з наземного обслуговування** для суб'єктів господарювання». Розділом II «Цілі державного регулювання» АРВ зокрема зазначається, що «Метою розроблення даного регуляторного акту є **встановлення рівноправних, не дискримінаційних умов доступу на ринок послуг з наземного обслуговування**...». Проте, розроблений та опублікований Державнааслужбою **Проект та АРВ** **чітять інформацію та положення, що не відповідають законодавству України** або можуть невідповідно тлумачитись та, відповідно, не можуть в законний спосіб вирішувати будь-які проблеми чи встановлювати законні умови регулювання:

1.1. Пунктом 6 розділу I Правил вводиться термін «експлуатант аеродрому» - юридична особа, що здійснює експлуатацію або має намір забезпечувати експлуатацію одного або більше аеродромів і має сертифікат, виданий уповноваженим органом з питань цивільної авіації. **Це визначення не відповідає положенням Повітряного Кодексу України (ПКУ)**. Так, відповідно до п.34. ч.1 ст. I ПКУ, експлуатант аеродрому - юридична особа, що здійснює експлуатацію аеродрому.

Нечіткі визначення, а також визначення, що суперечать законодавству України на нашу думку **суперечить основному з принципів державної регуляторної політики, - адекватності**.

1.2. Пунктом 4 розділу II Правил визначається зміст Генеральної угоди, яку аеропорт має укласти з господарником послуг з наземного обслуговування, та встановлює необхідність погодження цієї угоди з компетентним органом (Державнааслужбою). Відповідно до ст. 6 Господарського Кодексу України, загальними **принципами господарювання в Україні є заборона незаконного втручання органів державної влади та органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб у господарські відносини**. Державнааслужба не є стороною Генеральної угоди та відповідно до положення про Державнааслужбу, не наділена повноваженнями погоджувати господарські договори.

На наше переконання, на протиправному та безпідставному втручання Державнааслужби в господарську діяльність аеропортів не може базуватись регуляторний акт, який, як задекларовано у розділі I «Визначення проблеми» АРВ **«...втручаєсь назви проблеми доступу на ринок послуг з наземного обслуговування для суб'єктів господарювання»**.

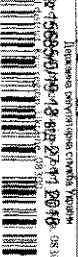
1.3. Розділом III Правил передбачено обов'язкове створення структури під назвою «Комітет авіаційних перевізників аеропорту» (Комітет). Відповідно до п. 1. розділу III Правил цей Комітет створюється зокрема для «сприяння розвитку роботи аеропортів щодо спрощення формальностей та обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу та вантажів...». Відповідно до п. 2. розділу III Правил «Комітет складається з представників авіаційних перевізників, які виконують регулярні рейси або чартерні міжнародні внутрішні перевезення з/до або в межах України... та представника компетентного органу». Серед завдань Комітету вказане (п. 9. розд. III Правил) I проведення конкурсу з визначення постачальників послуг з наземного обслуговування. Таким чином, Правила визначають вичерпний перелік учасників Комітету та його завдання.

При цьому, **для вирішення аналогічних питань ст. 80 Повітряного Кодексу України (далі - ПКУ) передбачено створення Аеропортового комітету** із принципово іншим нереліком учасників:

«7. З метою консультування суб'єктів авіаційної діяльності в аеропортах та належного представництва інтересів сторін щодо умов використання аеропортів, діяльності організацій з наземного обслуговування в аеропортах створюються аеропортові комітети під керівництвом експлуатанта аеропорту, до складу яких входять представники експлуатанта аеропорту, органів обслуговування повітряного руху, авіаційних перевізників, для яких аеропорт є базовим, або їх представницьких організацій, а також представники суб'єктів аеропортової діяльності. Уповноважений орган з питань цивільної авіації в разі потреби може направити свого представника для участі в роботі зазначеного комітету.»

Створення двох різних консультативних органів, до компетенції яких входить вирішення одних і тих же питань суперечить задекларованим у розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» та IV «Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей» АРВ чіткості, прозорості та об'єктивності при наданні умов доступу на ринок, адже

25685



діяльність дублюючих одини одного органів може призвести до правових колізій в разі прийнятті вищезазначеними комітетами протилежних рішень з одних і тих же питань.

Заякларовані в АРВ цілі регулювання, основані на принципах відкритості, рівноправності та недискримінаційності, як видно з вищенаведеного аналізу, ні яким чином не корелюються зі змістом та положеннями Правил.

Неоднозначність формулювань та невідповідність положень Проекту законодавству України не тільки не будуть сприяти врегулюванню наявних проблем доступу на ринок послуг з наземного обслуговування, а навпаки, лише створять правовий коліс на ринку наземного обслуговування в аеропортах.

Враховуючи вищевикладене, вважаємо, що проект Правил та АРВ мають бути суттєво доопрацьовані авторами документа.

Генеральний директор



П.Б. Рибкін