

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПРИ РОСАВИАЦИИ

ПРОТОКОЛ

№ 2

ЗАСЕДАНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА

24 апреля 2012

г. Москва

Председательствовали:

Председатель Общественного Совета

П.С. Дейнекин

Руководитель Росавиации

А.В. Нерадько

Присутствовали:

от Общественного совета Росавиации:

Горбачев В.И., Горлов В.В., Горяшко А.М., Иванов В.Н., Ивановский Н.Н., Ильичев С.В., Ильчук Л.В., Кабачник И.Н., Курочкин В.Д., Масенков В.И., Очиров В.Н., Смирнов О.М., Смуров М.Ю., Суров В.С., Хайрюзов В.Н., Чибирев Е.Е., Шапошников Е.И., Шварц Л.С., Шмельков А.В., Южаков А.Ю.

от аппарата Росавиации:

заместитель руководителя Росавиации Клим О.О., начальники управлений, заместители начальников управлений, начальники отделов.

Приглашенные (представители авиакомпаний, аэропортов, туроператоров):

Ангеловская Н.А., Бунарев А.С., Гайсин А.Ш., Заикин Д.В., Замотин В.В., Зубилов Я.Г., Иванов П.А., Илларионов А.А., Королев Е.Н., Котова Н.В., Кузьмина Н.В., Липецкая И.М., Ломидзе М.А., Макаров В.С., Мамин А.В., Михеев С.В., Никулин А.О., Прошина А.К., Прончатов Д.Е., Родькин С.В., Сайбель Г.А., Сарисвили Г.Н., Севрюков В.Г., Талуева М.М., Туркин В.Ю., Умаров Ш.А., Чубаров Н.Н., Шабунин Ю.Г., Шаравин С.К., Шаталин В.М., Шпет В.А.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

«О повышении общественно-социальной ответственности авиаперевозчиков перед пассажирами за исполнение своих договорных обязательств, связанных с процессом перевозки пассажиров»

Докладчик - заместитель руководителя Росавиации О.О. Клим.

Докладчик проинформировал Общественный совет о состоянии дел в отрасли с выполнением обязательств со стороны авиаперевозчиков и организаций, обеспечивающих перевозки, перед авиапассажирами, вытекающих из договора на перевозку – авиационного билета. Проинформировал о роли и действиях государственных органов исполнительной власти по защите прав потребителей авиационных услуг. О.О. Клим провел сравнительный анализ положений Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденных приказом Минтрансом России от 28.06.2007 № 82 (ФАП-82) с положениями Регламента (ЕС) 261 Европейского парламента и совета от 11.02.2004 «Об установлении общих правил в области компенсации и содействия пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки авиарейса», а так же с положениями нормативных документов, действующих в США по данному вопросу.

По практике применения ФАП-82 при выполнении регулярных и чартерных авиаперевозок с сообщениями, содержащими предложения, выступили:

Руководитель Красноярского Межрегионального территориального управления Воздушного транспорта Росавиации С.В. Родькин. Выступающий проинформировал о действиях Росавиации, Красноярского МТУ ВТ и оперативного штаба, созданного по решению Правительства Красноярского края для урегулирования сбойной ситуации, возникшей в аэропорту Красноярск в результате прекращения деятельности авиакомпании «Континент» 29 июля 2011 г. В результате банкротства данной авиакомпании оказались «неприкрытыми» в июле-августе-сентябре более 20 направлений движения, более 240 рейсов и 35 000 авиабилетов;

Заместитель коммерческого директора ООО «Авиакомпания ВИМ-АВИА» А.В. Мамин;

Заместитель руководителя Федерального агентства по туризму Г.Н. Сарисвили;

Исполнительный директор Ассоциации туроператоров России М.А. Ломидзе;

Заместитель директора московского аэропорта «Домодедово» С.К. Шаравин.

В обсуждении с предложениями, вопросами, репликами выступили:

В.Н. Иванов, Е.Е. Чибирев, А.М. Горяшко, Е.Н. Шапошников, В.В. Горлов, О.М. Смирнов, В.Н. Очиров, Л.В. Ильчук, И.Н. Кабачник, А.С. Бонарев.

Заслушав и обсудив доклады, сообщения и выступления участников заседания Общественный совет отмечает, что за последние годы авиаперевозчиками и обеспечивающими организациями, Росавиацией, Минтрансом России и Правительством Российской Федерации проделана значительная работа по удовлетворению потребностей и максимальной реализации прав авиапассажира, определенных договором на воздушную перевозку.

Подавляющее большинство авиакомпаний выполняет регулярные и чартерные перевозки на современных экономичных и надежных воздушных судах. Это повысило регулярность полетов, снизило число аварийных отказов, сдерживает рост авиатарифов. Положительную роль играет естественное укрупнение авиакомпаний, создание эффективных авиахолдингов (Аэрофлот, Сибирь, ЮТэйр). Ряд крупных авиакомпаний организуют свою работу, ориентируясь на высокие международные требования (Трансаэро, Аэрофлот, Сибирь, Оренбургские авиалинии и др.) Авиакомпании Аэрофлот и Трансаэро удостоивались высоких международных оценок. Положительную роль играет присуждение авиаперевозчикам ежегодной общественной Национальной премии «Крылья России», где среди других номинаций имеется номинация «Российская авиакомпания – лидер пассажирских симпатий» (победитель в 2010 и 2011 г.г. авиакомпания «Оренбургские авиалинии»)

Значительное количество аэропортовых комплексов в результате реконструкций приобрело современный облик. Аэропортовые комплексы Домодедово, Шереметьево, Внуково, Пулково, Толмачево, Ханты-Мансийска, Кольцово, Минеральные воды и др. по своей оснащенности, передовым технологиям и комфорту для пассажиров не уступают аналогичным по объемам перевозок зарубежным аэропортам. Большим вкладом в развитие авиаперевозок является открытие линий электропоездов от центра городов до аэропортов Домодедово, Шереметьево, Внуково, Кольцово, Сочи. Ежегодно на развитие аэропортовой инфраструктуры расходуются значительные средства. В 2011 2012 годах определено финансирование только из госбюджета в объеме около 40 млрд. руб. на каждый год. В постоянном развитии находятся единая система организации воздушного движения и топливно-заправочные комплексы.

Большое значение для роста объемов работ стабильности в деятельности авиакомпаний сыграло решение Правительства Российской Федерации в субсидировании из госбюджета авиаперевозок в районы Дальнего Востока, Восточной Сибири. Эта мера нашла глубокий благодарный отклик в обществе.

Тем не менее, Общественный совет считает, что в целом по отрасли удовлетворение запросов и реализация прав авиапассажира, определенных купленным авиабилетом, не в полной мере отвечают требованиям ФАП-82 и международных стандартов; в этом направлении деятельности имеется ряд недостатков.

В 2011 году в гражданской авиации России сложился недопустимо низкий уровень безопасности полетов с воздушными судами коммерческой гражданской авиации. Произошло 10 катастроф, приведшим к гибели 119 человек (РусЭйр, Як-Сервис, ЮТэйр и др.). В 2012 году уже имеется катастрофа, в которой погибло 33 человека, в т.ч. 29 пассажиров.

- финансовое положение части авиакомпаний нестабильно, что не исключает повторения сбоя в авиаперевозках, аналогичного с авиакомпанией «Континент» в июле – сентябре 2011 г.;

- низкий уровень регулярности полетов в отдельных авиакомпаниях, особенно на чартерных перевозках (Уральские авиалинии, ЮТэйр, Башкортостан, Когалым-Авиа, Московия);

- ряд авиакомпаний в случае неисправности воздушного судна в зарубежном промежуточном аэропорту допускает длительное ожидание резервного самолета без своевременного предоставления пассажирам требуемых условий в данной ситуации (Башкортостан, Татарстан);

- отдельные федеральные аэропорты и большинство аэропортов местных авиалиний имеют слабую инфраструктуру, не отвечающую потребностям пассажиров в сбойных ситуациях;

- в нормативных и договорных документах, определяющих взаимодействие авиаперевозчика с организациями, обеспечивающими процесс перевозок (аэропорты, ОрВД, топливозаправочные комплексы, метеослужбы и др.) недостаточно четко распределены роли и ответственность обеспечивающих организаций;

- предельно высокие цены на безалкогольные напитки и продукты питания в торговых точках аэровокзалов и «Авиаэкспрессах» – поездах. Авиапассажир, обремененный дорожными обстоятельствами, вынужден нести высокие затраты до и после полета. Он стал объектом для извлечения сверхприбылей торговыми организациями;

- происходит неконтролируемый рост эксплуатационных расходов авиаперевозчика. В себестоимости летного часа за год (январь 2011 г. – январь 2012 г.) авиакомпании «Вим-Авиа» стоимости ГСМ возросла на 45%, аэропортовых ставок и сборов на 33%, ТО – 55%, борт питания на 8%;

- медленно идет гармонизация российских правил с международными процедурами компенсации убытков пассажирам. Размеры материальной компенсации авиапассажирам в России несоизмеримо меньше, чем в развитых странах.

Общественный совет рекомендует:

1. Проанализировать действующие документы (включая договоры), определяющие роль и ответственность авиаперевозчиков, аэропортов, топливно – заправочных комплексов, метеослужб, организаций по управлению воздушного движения, внутренних служб безопасности, силовых структур, туроператоров, торговых и транспортных комплексов, обеспечивающих авиаперевозки в сбойных ситуациях. Внести необходимые корректировки в Федеральные авиационные

правила, повысив роль и ответственность участников процесса, обеспечивающих деятельность авиаперевозчика.

2. При корректировке документов, определяющих взаимодействие авиакомпании и её субподрядчиков в процессе воздушных перевозок, учесть, что в малых аэропортах, где отсутствует дислокация авиакомпании и ее влияние на ситуацию малозначительно, первые действия по созданию условий пассажирам при сбоях должен производить аэропорт с последующими взаиморасчетами с авиаперевозчиком.

3. Обратиться в Минпромторг с просьбой рассмотреть вопрос ценообразования безалкогольных напитков, продуктов питания, предметов первой необходимости для авиапассажиров в торговых точках аэровокзалов, «Авиаэкспресс»-поездах.

4. Изучить динамику цен на услуги, предоставляемые авиаперевозчику со стороны аэропортов, ТЗК, ОрВД, и др. субподрядчиков в 2010 и 2011г.г. Сопоставить динамику цен на услуги с ростом авиатарифов. Определить меры по возможной стабилизации (снижению) цен на авиауслуги для перевозчика и соответственно на авиабилеты.

5. Проанализировать действующее соглашение между Росавиацией и Ростуризмом по осуществлению чартерных авиаперевозок. Внести корректировки по его совершенствованию в пределах располагаемой компетенции. По вопросам, требующим вмешательства более высоких инстанций, подготовить и направить соответствующие предложения.

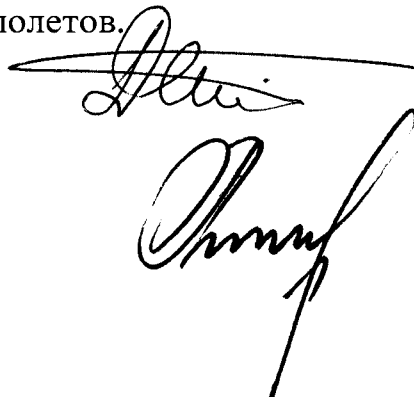
6. Более детально изучить нормативные документы Европейского Союза и США по вопросам компенсационных процедур и выплат авиапассажирам. Определить приемлимые пути по ускорению гармонизации отечественного воздушного законодательства с международной практикой.

7. Выйти в соответствующие органы с предложением об изменении системы депортации авиапассажиров и её материальном обеспечении. В настоящее время вся ответственность за депортацию ложится только на авиакомпании. Пограничная служба ставит условия о депортации пассажиров в течении 2-х дней, при промежутках между рейсами более 2-х дней.

8. Во всех звеньях процесса воздушных перевозок усилить работу по повышению безопасности и регулярности полетов.

Председатель Общественного Совета

Руководитель Росавиации



П.С. Дейнекин

А.В. Нерадько