Законопроект «О гарантировании исполнения обязательств авиаперевозчиков перед пассажирами» может ввести запрет на полеты для авиаперевозчиков, не входящих в систему взаимных гарантий, менее чем через полтора года.

.

Согласно проекту документа, который есть в распоряжении «Интерфакса», после 1 января 2013 года деятельность внутренних и (или) международных регулярных воздушных пассажирских перевозок компаниями, не являющимися участниками системы по гарантированию исполнения договоров воздушной перевозки, будут запрещены.

Минтранс готовится внести в правительство документы по Фонду гарантирования авиаперевозок в сентябре, сообщил ранее в понедельник «Интерфаксу» замминистра Валерий Окулов.

20 рублей в фонд

По его словам, Минтранс уже подготовил проекты нормативных актов и положение о фонде, актуальность создания которого была подтверждена ситуацией с авиакомпанией «Континент». В.Окулов напомнил, что после банкротства компаний альянса «ЭйрЮнион» правительство приняло решение о выделении гарантий в размере 5 млрд рублей из средств федерального бюджета для перевозки пассажиров в случае остановки операционной деятельности авиакомпании.

Этот механизм был использован в период банкротства компании «КД-авиа». В бюджете 2011 года на эти цели предусмотрено 300 млн рублей, в 2012 году выделение бюджетных средств в качестве финансовых гарантий не предусмотрено.

«К сожалению, авиакомпании не проявляют заинтересованности в формировании такого фонда. Безусловно, его создание приведет к увеличению финансовой нагрузки.

Однако, по экспертным оценкам, стоимость перевозки одного пассажира возрастет на сумму порядка 20 рублей. Эти деньги планируется направлять в фонд, размер которого через 3 года должен достичь 3 млрд рублей», – сказал В.Окулов. Несмотря на позицию перевозчиков, Минтранс считает, что создание фонда «повысит привлекательность авиационной отрасли и позволит обеспечить гарантии перевозки для авиапассажиров», добавил он.

Предполагается, что фонд будет гарантировать только регулярные перевозки.

Изначально рассматривалось два варианта – обязательное страхование ответственности и создание гарантийного фонда, в итоге был выбран второй путь, говорит источник «Интерфакса», участвовавший в обсуждении вопроса.

Агентство для пассажиров

Законопроект предусматривает, что администрированием создаваемой системы займется Агентство по гарантированию исполнения договоров воздушной перевозки, автономная некоммерческая организация, учрежденная РФ. Агентство будет вести реестр перевозчиков, собирать взносы с авиакомпаний (инвестируя временно свободные средства фонда гарантирования), отвечать за организацию перевозки пассажиров рейсами альтернативных перевозчиков при наступлении гарантийного случая и возмещать недополученные альтернативными перевозчиками доходов.

Ставку гарантийного взноса для авиакомпаний будет определять высший орган управления нового агентства – наблюдательный совет из 11 человек (в том числе 6 мест предлагается закрепить за Росавиацией и Минтрансом, а 5 отдать перевозчикам). Также к компетенции набсовета будет отнесено определение направления, условий и порядка размещения и инвестирования временно свободных денежных средств агентства. Глава агентства будет назначаться на пятилетний срок.

Имущество агентства будет сформировано за счет имущественного взноса РФ, гарантийных взносов, а также за счет доходов, получаемых от размещения денежных средств.

Рассчитывать суммы гарантийных платежей перевозчики будут самостоятельно исходя из ставки взноса, установленного агентством, и объема пассажирооборота на внутренних и международных регулярных рейсах.

Как следует из текста документа, уклониться от обязанности пополнять фонд авиаперевозчики не смогут: в случае неуплаты взноса более чем два раза в течение одного отчетного периода регулятор будет приостанавливать или аннулировать сертификат эксплуатанта.

При наступлении гарантийного случая пассажир, согласно замыслу, получит право на воздушную перевозку бортом другой авиакомпании, поскольку все они будут связаны взаимными договорами.

Однако классность уровня сервиса в перелете заменяющий перевозчик соблюдать не обязан, пассажиру за понижение уровня услуги заплатят разницу в стоимости авиабилетов.

Пассажир, согласно законопроекту, имеет право просто отказаться от полета и получить компенсацию от агентства. Она будет включать стоимость перевозки в салоне экономического класса по маршруту, предусмотренному договором.

«Континент» подлил масла в огонь

Авиакомпания «Континент» 29 июля объявила, что прекращает операционную деятельность. В аэропортах городов России не смогли вылететь сотни пассажиров. В понедельник представитель СК РФ Владимир Маркин заявил, что руководство авиакомпании «Континент» и должностные лица Росавиации подозреваются в мошенничестве.

Росавиация, в свою очередь, заявила, что причиной банкротства стало приобретение

гендиректором компании в собственность аффилированной структуры нескольких самолетов Ту-154М. Руководство Генпрокуратуры поручило транспортным прокурорам принять меры по защите прав пассажиров, пострадавших в результате отмены рейсов обанкротившейся авиакомпании «Континент».

Эксперт в области страхования перевозчиков разъяснил «Интерфаксу», что риски неисполнения обязательств не могут покрываться полисами обычного страхования ответственности авиаперевозчиков перед третьими лицами, поскольку такие договоры рассчитаны на полеты. Пассажиры по этой линии страховых выплат ждать не могут. Другой эксперт выразил сомнение и в том, что здесь может идти речь о какой-то ответственности туроператора, если проблема затронула выезжающих на отдых по путевкам туристов.

Источник: Финмаркет, 02.08.11