День добрый, коллеги!

«Авиакомпания АЛРОСА», осуществляет регулярные и чартерные пассажирские перевозки по Якутии, России, СНГ, грузовые перевозки и специальные авиационные работы на территории Западной Якутии. Наши ВС базируются в аэропортах городов Мирный, Ленск, Полярный, Якутск.

Одной из основных проблем, с которыми мы столкнулись в своей работе, является метеообеспечение полетов на территории Якутии и, в частности, при выполнении авиационных работ вертолетами по площадям - так называемым «квадратам».

Единственной организацией, которая оказывает услуги по метеообеспечению полетов воздушных судов в нашем регионе, является ФГБУ «Якутское управление по гидрометеорологии и окружающей среды».

Подразделения Росгидромета близлежащих 8 регионов страны, с которыми у нас заключены договоры, предоставляют метеоинформацию исходя из размера зарегистрированной ставки сбора в ФСТ за взлет-посадку в зависимости от взлетной массы либо за вылет одного ВС в день.

Проведенный анализ по применению ставок Якутским УГМС показал увеличение стоимости за единицу услуг на 300%.

Такое стало возможным в результате принятия Росгидрометом приказов № 606 от 08.10.2012г.и № 238 от 07.05.2014г., которые позволяют подразделениям Росгидромета, самостоятельно устанавливать тарифы на свои услуги. Данный вид услуг государством не регулируется: тарифы и сборы, устанавливаемые приказом № 241 от 17.07.2012г. не распространяются на вылеты с площадок, полеты по квадратам.

Размер ставки ЯУГМС примерно схож с другими подразделениями, но его применение весьма не прозрачно и не может быть реально проконтролировано, т.к. оно не зависит ни от взлетной массы, ни от времени фактического полета ВС, а ставится в зависимость от времени работы синоптика.

Простой пример: Два вертолета выполняют полет в течение 2-х часов одновременно, находясь в зоне ответственности двух АМСГ. Счет выставляется за работу 2-х метеостанций за каждый вертолет, за каждый час полета (если работа за пределами регламента, то добавляется по часу предполетной подготовки) в итоге: ставка умножается на 6 часов работы синоптиков при их фактической работе максимум 1 час (одного прогноза хватает на весь срок). Таким образом, изготовив информацию единожды, нам продают эту информацию как минимум в три раза дороже (по конечной цене).

Ведь если проводить аналогию по самолетам, то и тогда все метеообеспечение по трассе, например Якутск-Москва, должно оплачиваться тоже за каждый час полета.

Дополнительно хочу отметить что в крупных аэропортах региона (Мирный, Полярный, Ленск, Нюрба и др т.е где составляются прогнозы по «квадратам») синоптик работает круглые сутки, независимо от регламента работы аэропорта, т.к. выполняет еще и функции метеоролога для обеспечения народного хозяйства, за которые получает финансирование от государства. Итог получая оплату от одного Заказчика, а значит и возмещение затрат от него, с нас дополнительно берут/выставляют полную стоимость затрат за работу вне регламента.

Третий раз мы платим за эту информацию «ГК по ОрВД» только по государственным расценкам. При этом п.8 раздела 3 DOC9082 «Политика ИКАО в отношении сборов за аэронавигационное обслуживание» предусмотрено, что сборы должны устанавливаться таким образом, чтобы плата не взималась дважды за одно и то же пользование средством или обслуживание.

Ссылаясь на запрет передачи метеоданных от ЯУГМС диспетчерский орган ГК по ОрВД не в полном объеме предоставляет аэронавигационное обслуживание в части неперадачи на борт ВС метеорологической информации за пределами работы какого-либо аэропорта, хотя вышеуказанный пункт ОрВД в этот период работает. При этом между ГК по ОрВД и Росгидрометом (в лице Авиаметтелекома) имеется договор и услуги оплачиваются из средств за АНО по трассе Росгидромету/Авиаметтелекому.

Судебные тяжбы по данным вопросам по двум искам к Авиакомпании о взыскании неосновательного обогащения за предоставление метеоинформции по квадратам и вне регламента работы аэропортов длятся с июня 2014 года. В результате различные судебные инстанции не могут прийти к единому мнению.

Метеоорганом заявлены 2 иска к Авиакомпании о взыскании неосновательного обогащения:

1. При полетах по квадратам на сумму 1,5 млн руб.
2. При полетах по квадратам вне регламента работы аэропорта, в выходные и праздничные дни на сумму 2,4 млн руб.

По первому делу суд первой инстанции пришел к выводу о законности требований Метеооргана и удовлетворил иск в полном объеме.

Во второй инстанции Авиакомпания смогла доказать несостоятельность доводов Истца и решение первой инстанции было отменено. В данной ситуации суд пришел к выводу, что объем услуг и неосновательное обогащение не доказаны, Истец осведомлен об оказании услуг в отсутствие соответствующего обязательства (договора). Объем услуг и их стоимость исчислены Истцом в часах работы метеоподразделений, однако Истец образован в форме федерального государственного бюджетного учреждения и его деятельность в силу ст.123.22 ГК РФ, ст.9.2. ФЗ «О некоммерческих организациях» осуществляется в виде субсидий из соответствующего бюджета. Стоимость одного часа работы метеоподразделения Истца не является неосновательным обогащением, поскольку рабочее время подразделений Истца не зависит от оказания спорных услуг.

Но суд кассационной инстанции согласился с судом первой инстанции и вынес решение по принципу: единственная организация, которая имеет право оказывать услуги по метеообеспечению полетов априори права! Вне зависимости от наличия или отсутствия доказательств.

Авиакомпанией подана жалоба в Судебную коллегию Верховного суда РФ.

Вторым иском метеооргана заявлена сумма ко взысканию в размере 2,4 млн.руб. Необоснованность иска и непрозрачность расчетов при подаче иска суду были наглядно доказаны Авиакомпанией:

Например, в реестре самолетовылетов время работы метеоподразделений указано 3 часа, в счете отражается время 15 часов; метеоорган включает в реестр полеты вне регламента, в судебном процессе проводим сверку с данными, представленными ГК по ОрВД: оказывается ВС осуществляло полет время работы аэропорта и рабочий день. На таких «классических» доказательствах сумму иска удалось снизить на 1,5 млн.рублей.

В итоге метеооргану в иске было отказано в полном объеме.

Естественно, ссылаясь на решение суда кассационной инстанции по первому спору, которое стало преюдициальным фактом, Истец обратился с жалобой в суд апелляционной инстанции, который уже дважды отложил рассмотрение дела, т.к. затрудняется вынести апелляционное постановление, противоположное вынесенному постановлению по первому спору и в то же время вышестоящая кассационная инстанция постановление апелляционной инстанции отменила.

Таким образом, решающее слово будет за Верховным судом, куда мы обратились 29 апреля 2015г.

По данным ЯУГМС за 4 месяца 2013 года Авиакомпания не оплатила 4 миллиона рублей. По этим основаниям ЯУГМС прекращает метеообеспечение при вылетах из аэропортов наших воздушных судов, требуя оплаты за услуги, которые фактически не предоставляло, и саботируя исполнение по заключенным договорам. Эти действия являются грубейшим нарушением НМО ГА-95, документа, определяющего метеорологическое обеспечение в РФ и парализуют работу Авиакомпании.

Наши обращения в прокуратуру и в Совет Федерации по фактам прекращения предоставления метеоинформации (даже при вылетах из аэропортов) закончились передачей наших документов в УФАС. Очевидное злоупотребление монопольным положением на рынке, наличие прямых и достаточных оснований нарушений Закона «О защите конкуренции» не помешали Антимонопольной службе принять решение не пользу Перевозчика. Данное решение в настоящее время обжалуется в Арбитражном суде РС(Я).

В соответствии с позицией ВМО, организации, осуществляющие метеорологическое обеспечение полетов, работают по принципу возмещения затрат: Сборы за метеорологическую информацию, пре­доставленную в районах авиационных работ, являются частью аэронавигационного сбора. Однако, нас вынуждают 1) заключать договоры 2) на кабальных условиях, что значительно увеличивает себестоимость авиационных работ.

Во исполнение Административного регламента предоставления государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства Российской Федерации ФАВТ действует межведомственное соглашение между Росаэронавигацией и Росгидрометом, между Росавиацией и эксплуатантом.Обязательное заключение договора о метеорологическом обслуживании между эксплуатантом и полномочным метеорологическим органом законодательством Российской Федерации не предусмотрено**.**

Новые Федеральные авиационные правила «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов» № 60 от 03.03.2014г. не решили эту проблему: единственный пункт, касающийся нашего вопроса: п.76 «Экипажи воздушных судов, находящиеся в полете, обеспечиваются метеорологической информацией через орган ОВД…». Нормы, регулирующие механизм финансирования метеорологического обеспечения полетов, определяющие ответственность за метеорологическое обеспечение полетов в данном ФАПе не прописаны.

Во избежание подобных споров и разногласий, исправления сложившейся ситуации на наш взгляд, необходимо:

1. Росгидромету и Минтрансу (по аналогии с приказом № 241) выработать политику единого подхода к:

- формированию ставки сбора за метеообеспечение в районах авиационных работ;

- предусмотреть механизм, запрещающий навязывание авиакомпаниям договоров с Госкорпорацией по ОрВД и подразделениями Росгидромета за работу вне регламента работы аэропортов.

2. Минтрансу и Минприроды принять совместный нормативный акт, обеспечивающий четкое взаимодействие между ведомствами в части метеообеспечения полетов в районах авиационных работ без заключения прямых договоров с подразделениями Росгидромета.

1. Минтрансу инициировать законопроект, предусматривающий государственное регулирование цен на услуги естественных монополий, оказывающих услуги метеообеспечения полетов воздушных судов.
2. В Соглашение между Росавиацией и Росгидрометом внести дополнения в части недопущения применения метеоподразделениями тарифов, ставок, сборов, не зарегистрированных в ФСТ.
3. Ужесточить на законодательном уровне ответственность подразделений Росгидромета за непредоставление / отказ в предоставлении государственной услуги (метеоинформации для обеспечения полетов ВС).