Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/11[1]
7/9/26
(Information Paper)

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.3 Укрепление механизмов планирования действий в чрезвычайных ситуациях и защиты прав потребителей в целях обеспечения устойчивости авиационной системы

ВСЕОБЩАЯ РАТИФИКАЦИЯ МОНРЕАЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1999 ГОДА И АВАНСОВЫЕ ПЛАТЕЖИ ДЛЯ СЕМЕЙ

(Представлено Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе утверждается, что всеобщая ратификация Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция, 1999 год) является условием справедливости и предсказуемости для пострадавших в авиационных происшествиях и их семей. Конвенция обеспечивает современный режим ответственности перевозчика и в статье 28 – основу для авансовых платежей на неотложные нужды. При участии 145 сторон сохраняется лоскутность режимов, порождающая правовую неопределенность и неравное обращение. Международная федерация членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI) просит Конференцию усилить призыв к ратификации и прямо увязать Конвенцию с национальными планами оказания помощи семьям.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Защита потребителей и планирование действий в чрезвычайных ситуациях достоверны лишь тогда, когда при гибели людей или тяжелых травмах применимое право допускает быстрый, предсказуемый и справедливый отклик. Монреальская конвенция 1999 года (МС99) – многосторонний инструмент, модернизирующий ответственность международного воздушного перевозчика.

1.2 С 2010 года ACVFFI и входящие в нее ассоциации призывают к всеобщей ратификации Конвенции. Этот призыв повторяли Ассамблея, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и сам Секретариат; он остается невыполненным.

1.3 Настоящий документ не воспроизводит общий анализ Секретариата по защите потребителей. Он сосредоточен на связи МС99 (в особенности авансовых платежей по статье 28) с действенной помощью семьям.

[1] Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены ACVFII.

2. ПОЧЕМУ КОНВЕНЦИЯ ВАЖНА ДЛЯ СЕМЕЙ

2.1 Конвенция устанавливает двухуровневую систему ответственности за смерть или телесные повреждения пассажиров, причем первый уровень объективной ответственности избавляет семьи от бремени доказывания вины для получения первоначальной компенсации. Эта архитектура более защитная и предсказуемая, чем лоскутность Варшавской системы и ее протоколов.

2.2 Статья 28 предусматривает, что перевозчик без промедления выплачивает авансы физическим лицам, имеющим право на возмещение, для покрытия их неотложных экономических нужд. Такой аванс – не дискреционный жест доброй воли: это часть современного правового режима. Без него семьи вынуждены оплачивать поездки, проживание, формальности и средства к существованию в худший момент своей жизни, часто когда именно кормильцы семьи погибли в трагедии.

2.3 Если государство места события, государство эксплуатанта или государство семей не является участником Конвенции, к горю добавляется неопределенность в отношении форума, предела и процедуры. Итог – неравное обращение в зависимости от паспорта и маршрута. Это несовместимо с целью воздушного транспорта, служащего процветанию, достойному обращению и благополучию всех.

3. ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

3.1 По состоянию на середину 2026 года Конвенция насчитывает 145 сторон (включая Европейский союз в пределах его компетенции). Вне ее остаются порядка 49 государств – членов ИКАО. Доля, близкая к 72–75 процентам, недостаточна, чтобы говорить о всеобщности.

3.2 ИКАО включила МС99 в число ключевых договоров, ратификацию которых пропагандируют на совещаниях директоров гражданской авиации, юридических семинарах и региональных форумах. Эту работу следует продолжать и активизировать. ACVFFI готова донести голос семей до национальных властей, форумов и иных инициатив для тех, кто еще не завершил внутренний процесс.

3.3 Ратификации недостаточно. Государства-члены, ратифицировавшие Конвенцию, должны перенести статью 28 в оперативные процедуры своих национальных планов: кто платит, в какой срок, за счет какого полиса, как устанавливаются управомоченные лица и как этот платеж согласовывается с Национальным планом оказания помощи семьям. Без этого оперативного моста Конвенция остается на бумаге.

3.4 ACVFFI также просила рассмотреть практику страховщиков в отношениях с семьями. Такое рассмотрение на данном этапе не требует пересмотра Конвенции – лишь прозрачности, баланса и участия тех, кто представляет пострадавших. Пока осуществление политики помощи и всеобщая ратификация не продвинулись, открытие дискуссии о поправках к МС99 остается отложенным.

4. ВЫВОД

4.1 Всеобщая ратификация Монреальской конвенции 1999 года и оперативное применение авансовых платежей – меры устойчивости и справедливости. Они дополняют Стандарт 8.43 Приложения 9 и Doc 9998. Они их не заменяют.

4.2 ATConf/7 настоятельно предлагается подтвердить авторитетом экономического форума высокого уровня, что не может быть современной основы международного воздушного транспорта, пока часть пострадавших и их семей остается вне наиболее защитного режима ответственности, имеющегося у международного сообщества.

— КОНЕЦ —