



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 14 повестки дня. Программы упрощения формальностей

**ДОСТУПНОСТЬ АВИАЦИИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ
С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ**

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В 2006 году Организация Объединенных Наций (ООН) приняла Конвенцию о правах инвалидов (КПИ), возложив на государства ответственность за поддержку и защиту прав инвалидов. Кроме того, Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года предусматривает целенаправленные действия (связанные с инвалидами) со стороны бизнеса, в том числе в транспортном секторе.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) установила Международные стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) в Приложении 9 к Чикагской конвенции, касающиеся упрощения формальностей для инвалидов при перевозке воздушным транспортом.

Несмотря на существование таких международных правовых норм и руководящих принципов, авиационная промышленность испытывает на себе последствия устойчивого роста числа национальных/региональных стратегий, касающихся инвалидов, которые либо не согласованы, либо напрямую конфликтуют друг с другом. Несмотря на благие намерения, эти инициативы могут подрвать усилия ИКАО по содействию гармонизации и совершенствованию практики регулирования, что приведет к усложнению работы авиакомпаний и путанице для пассажиров с ограниченными возможностями.

Чтобы поддержать создание последовательных правил обеспечения доступности и предоставления высококачественных услуг, ИАТА разработала ряд основных принципов (добавление А), которые поддерживают согласованное внедрение законодательства и политики в отношении инвалидов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) признать, что согласованный подход к работе по обеспечению доступности в авиации является вкладом в достижение Целей ООН в области устойчивого развития (ЦУР);
- б) рекомендовать ИКАО создать рабочую программу по обеспечению доступности для пассажиров с ограниченными возможностями в авиации, которая будет включать пересмотр соответствующих SARPS и руководств с учетом основных принципов ИАТА, изложенных в добавлении А к настоящему документу;
- в) предложить государствам-членам в надлежащих случаях учитывать основные принципы ИАТА в отношении пассажиров с ограниченными возможностями при разработке и осуществлении нормативных актов в этой области.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
----------------------------	---

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).

<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 9 " <i>Упрощение формальностей</i> " Конвенция ООН о правах инвалидов ² Цели ООН в области устойчивого развития ³

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 2011 году Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) подсчитала, что в мире насчитывается более 1 миллиарда людей с ограниченными возможностями, что эквивалентно 15 процентам мирового населения, и это число, как ожидается, в ближайшие годы увеличится⁴. Демографические данные также указывают на то, что число пожилых людей и инвалидов, которые хотят путешествовать воздушным транспортом, в будущем значительно увеличится.

1.2 Существующая международная рамочная программа инклюзивного развития включает Конвенцию ООН о правах инвалидов, Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и другие основные международные документы.

1.3 Рамочная конвенция ООН признает, что доступность, свобода передвижения и личная мобильность являются основными правами инвалидов и что соблюдение этих прав предполагает участие широкого круга различных заинтересованных сторон.

1.4 В Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года инвалидность также признается в качестве проблемы развития, которая затрагивает многие элементы повестки дня и требует целенаправленных действий в ряде областей, включая транспорт.

1.5 Почти всеобщая ратификация Конвенции ООН, а также принятие и осуществление амбициозной Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года свидетельствуют о конкретных обязательствах международного сообщества по актуализации вопросов инвалидности как одного из прав человека и императива развития.

1.6 Эти международные документы также применяются к воздушным перевозкам. Задача 11.2 в области устойчивого развития призывает международное сообщество работать над обеспечением устойчивого транспорта для всех людей, включая инвалидов.

1.7 Международная организация гражданской авиации (ИКАО) уже определила тринадцатую ЦУР как тесно связанную со своими стратегическими целями и выразила приверженность поддержке их реализации⁵.

1.8 Приложение 9 ИКАО содержит Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), связанные с упрощением формальностей на воздушном транспорте для инвалидов⁶.

² <https://www.ohchr.org/EN/HRBodies/CRPD/Pages/ConventionRightsPersonsWithDisabilities.aspx>

³ <https://sustainabledevelopment.un.org/#>

⁴ https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report/en/

⁵ <https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/pages/sdg.aspx>

⁶ Приложение 9 Глава 8Н относится к упрощению формальностей при перевозке инвалидов

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Значительное число государств уже разрабатывает или рассматривает возможность разработки нового законодательства, политики, стратегий или планов действий, связанных с обеспечением доступности, в том числе в авиационном секторе.

2.2 К сожалению, некоторые из этих инициатив не следуют признанному передовому опыту регулирования, что создает риск возникновения нежелательных результатов для пассажиров с ограниченными возможностями и для авиакомпаний.

2.3 В связи с прогнозируемым значительным увеличением в ближайшие 15–20 лет спроса на авиаперевозки и числа инвалидов существует острая необходимость в согласованной глобальной системе, которая позволит международным авиакомпаниям, осуществляющим перевозки пассажиров с ограниченными возможностями, работать безопасно, надежно, эффективно и последовательно.

2.4 Учитывая широкий характер темы инвалидности и доступности и тот факт, что она затрагивает многие области авиационной отрасли, также крайне важно, чтобы любой подход к этой теме предполагал участие всех заинтересованных сторон, сотрудничающих вместе для создания инклюзивной системы воздушного транспорта, которая не оставит ни одного человека и ни одну страну без внимания.

2.5 Для оказания поддержки государствам ИАТА и ее члены уже установили многосторонние партнерские отношения с целым рядом заинтересованных сторон, что позволило нам разработать комплекс основных принципов в отношении пассажиров с ограниченными возможностями (добавление А). Эти принципы касаются разработки политики и процессов, связанных с пассажирами-инвалидами, путешествующими воздушным транспортом, и призваны содействовать созданию последовательного, глобального подхода. Это уравнивает потребности пассажиров с реальными эксплуатационными возможностями авиакомпаний, а также с необходимостью обеспечения безопасности полетов, как первостепенного приоритета для воздушного транспорта.

2.6 Последовательный международный подход, основанный на взаимно согласованных основных принципах, принесет неоценимые выгоды пассажирам с ограниченными возможностями и авиационной отрасли:

- a) это приведет к повышению доступности авиаперевозок для инвалидов по всему миру;
- b) это позволит гармонизировать национальную политику разных стран, чтобы пассажиры с ограниченными возможностями знали, чего ожидать в международных поездках;
- c) это позволит исключить эксплуатационные сложности и ненужные затраты для авиакомпаний;
- d) это поддержит вклад авиационной отрасли в достижение Целей ООН в области устойчивого развития ООН, так чтобы ни один человек и ни одна страна не остались без внимания.

2.7 Таким образом, ИАТА предлагает ИКАО использовать данные основные принципы для оказания поддержки правительствам в разработке национального законодательства и политики.

ДОБАВЛЕНИЕ А

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ИАТА В ОТНОШЕНИИ ПАССАЖИРОВ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ

Инвалиды имеют важное значение для воздушного транспорта. Именно поэтому ИАТА разработала эти практические принципы, с целью помочь авиакомпаниям в сотрудничестве с регулирующими органами и обеспечении безопасного и положительного опыта путешествий для своих ценимых клиентов.

Политические принципы

CP1. Доступность. Авиатранспортный сектор должен и впредь содействовать обеспечению всеобщего участия и всеобщего доступа для всех пассажиров, в том числе для инвалидов.

CP2. Общее определение. Национальное законодательство (и наднациональные региональные документы) должно применять общее, совместимое определение для пассажиров с ограниченными возможностями. Определения в национальном законодательстве должны соответствовать стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО), в том числе тем, которые содержатся в Приложении 9 к Чикагской конвенции.

CP3. Согласованность. В соответствии с CP2 национальное законодательство, касающееся пассажиров-инвалидов, должно быть гармонизировано в максимально возможной степени. Принцип согласованности должен применяться в равной степени к политике, процедурам и практике, осуществляемым в соответствии с национальным законодательством.

CP4. Ясность. Национальное законодательство должно быть четким и недвусмысленным в своих терминах. Такое законодательство не должно нарушать договорные обязательства или другие обязательства международного права.

CP5. Консультирование. Регулирующие органы должны консультироваться с авиационной отраслью и другими заинтересованными сторонами в сфере воздушного транспорта задолго до принятия законодательства, политики, процедур или практики. Данные процессы консультаций должны быть транспарентными и содержательными.

CP6. Оценка воздействия. Регулирующие органы должны провести всеобъемлющую оценку последствий любого предлагаемого регулирующего действия в части затрат и выгод.

CP7. Честное применение. Национальное законодательство должно содержать гарантии предотвращения эксплуатации системы в личных целях.

Процессуальные принципы

CP8. Помощь. Авиакомпании должны оказывать помощь пассажирам с ограниченными возможностями таким образом, чтобы учитывать интересы пассажиров, соответствующие правилам безопасности и реальные эксплуатационные возможности.

CP9. Указания. Авиакомпании должны предоставлять пассажирам с ограниченными возможностями четкие указания относительно своих требований к перевозке мобильных устройств и медицинского оборудования.

CP10. Профессиональная подготовка. Сотрудники авиакомпаний и авиационных служб должны получать поддержку от своих работодателей в приобретении и поддержании надлежащих знаний, навыков и умений, чтобы обеспечить пассажирам с ограниченными возможностями беспрепятственное и достойное путешествие.

CP11. Снижение нагрузки. Национальное законодательство должно быть сбалансированным в своем применении и не должно возлагать чрезмерное или невыполнимое бремя на авиакомпании.

CP12. Взаимодействие. Регулирующие органы должны настоятельно рекомендовать пассажирам с ограниченными возможностями заблаговременно уведомлять о своих потребностях до начала поездки.

CP13. Координация. Заинтересованные стороны в сфере воздушного транспорта и правительства должны координировать свои подходы в целях обеспечения последовательного комплексного обслуживания пассажиров с ограниченными возможностями независимо от их местонахождения и национальных границ.