



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 32 повестки дня. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика

МЕРЫ ПО ЗАЩИТЕ ПОТРЕБИТЕЛЯ

(Представлено Доминиканской Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В результате решений 38-й сессии Ассамблеи ИКАО были приняты основополагающие принципы по защите потребителя до, во время и после полета.

В данном рабочем документе Доминиканская Республика ссылается на историю вопроса, которая привела к утверждению вышеупомянутых основополагающих принципов по защите потребителя, главной целью которых является обеспечение руководящих указаний для государств-членов при разработке своей политики и международных нормативных положений. Они также служат отрасли в качестве заинтересованной стороны. Данный документ является актуализируемым документом и может быть изменен при будущих пересмотрах.

Кроме того, мы представляем на рассмотрение государств предложение продолжать работать над этой проблемой и оценить, будет ли полезным получить инструмент или международную конвенцию, отвечающие интересам международной гражданской авиации, в которых будет установлен объем компенсации для пассажиров за задержки, отмену рейсов с подтвержденным бронированием, отказ в посадке или за ущерб, утерю или ущерб, причиненный зарегистрированному багажу.

При рассмотрении объема компенсации могли бы быть приняты во внимание тип рейса, а также используемая авиакомпанией бизнес-стратегия (традиционная или низкобюджетная), тип воздушного судна, используемого авиаперевозчиком, и эксплуатационные затраты.

Действия: Ассамблее предлагается обсудить практическую возможность заключения международного документа для регулирования объемов компенсации пассажирам с учетом причин, по которым предъявлен иск.

<i>Стратегические цели</i>	Данный документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Финансовые последствия будут зависеть от мероприятий в этой области, утвержденных ИКАО в бюджете Регулярной программы 2020–2022 гг.

¹ Вариант на испанском языке представлен Доминиканской Республикой.

<i>Справочный материал</i>	Доклад Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6); A39-WP/8, WP/14 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" Варшавская конвенция 1929 года Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, 1999 год
----------------------------	--

1. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1.1 В ходе своей 38-й сессии Ассамблея ИКАО поручила Совету подготовить за короткий срок комплекс высокоуровневых необязательных и недирективных основополагающих принципов защиты потребителя для использования в качестве руководящих принципов политики для достижения надлежащего баланса между защитой потребителя и поддержанием конкурентоспособности отрасли, учитывая при этом потребность государств в гибкости, обусловленной их различными социальными, политическими и экономическими контекстами. Эти принципы должны соответствовать действующим международным документам и, в частности, Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, подписанной 28 мая 1999 года в Монреале.

1.2 В ходе 205-й сессии Совета ИКАО 17 июня 2015 года текст основополагающих принципов по защите потребителя, подготовленный ATRP/12 (Группа экспертов по регулированию воздушного транспорта), был принят после его рассылки государствам и пересмотра Авиатранспортным комитетом ИКАО.

1.3 Основополагающие принципы по защите потребителя предназначены служить инструктивными указаниями государствам-членам при разработке своей политики и международных нормативных положений. Они также служат для отрасли в качестве заинтересованной стороны и представляют собой актуализируемый документ, который можно изменить при будущих пересмотрах.

2. АНАЛИЗ

2.1 Утверждение основополагающих принципов по защите потребителей представляет собой достижение ИКАО в разработке инструктивных указаний для подготовки Стандартов, нацеленных на обеспечение их удовлетворенности и в максимально возможной степени на избежание проблем во время контрактного полета, независимо от того, какая была причина для полета, будь то бизнес, здоровье, обучение или просто отдых.

2.2 Мы считаем, что предстоит еще проделать длинный путь даже в отношении основополагающих принципов защиты потребителя, поскольку достигнутый уровень пока оставляет на усмотрение государств вопрос об установлении компенсации пассажирам за задержки, отмену рейсов и отказ на посадку, а также об определении того, когда период ожидания классифицируется как задержка, которая отличается в зависимости от того или иного нормативного положения. Такая ситуация продолжает создавать значительные недоработки в нормативных положениях, регулирующих данную проблему, и сбивает с толку пассажиров, пользующихся авиакомпаниями различных стран в ходе одного или нескольких полетов. Кроме того, в большинстве государств защита прав потребителя регулируется органом, который применяет специализированный закон к деятельности, которая по своему характеру требует специализированного инструмента.

2.3 Примером, которому следует подражать, являются принципы гармонизации и кодификации при установлении компенсации, как это изложено в Монреальской конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Их цель заключается в достижении баланса равных интересов между авиакомпаниями и пассажирами. Как авиационные полномочные органы сторон, так и суды, санкционированные рассматривать иски, имеют четко определенный график компенсаций, применяемых к каждой ситуации, которая может потенциально стать причиной иска от пассажира или авиакомпании.

2.4 Другой передовой практикой, которую следует принять во внимание, является прерогатива, включенная в Чилийский воздушный кодекс, который устанавливает право пассажиров признать или не признать контракт на перевозку в случае, когда авиакомпания по своему усмотрению не сажает их на борт. В случае задержек и отмены аналогичные положения также существуют в отношении посадки на следующий рейс или запроса возмещения, если задержка длится свыше трех часов.

2.5 Мы считаем практически возможным при разработке основных рамок компенсации для пассажиров учитывать тип полета, используемую авиакомпанией бизнес-стратегию (традиционную или низкобюджетную), тип воздушного судна, используемого авиакомпанией, и эксплуатационные расходы.

2.6 Могут быть также рассмотрены определенные гарантии для авиакомпаний на тот случай, когда большое число одновременных исков на компенсацию окажет негативное влияние на финансовую устойчивость компании.

3. **ВЫВОД**

3.1 Доминиканская Республика хотела бы подчеркнуть важность продолжения работы над инструментом защиты прав потребителя, который мы поддерживаем, поскольку основополагающие принципы защиты потребителей, утвержденные ИКАО, продолжают эволюционировать в направлении создания определенного инструмента, который установит для участвующих государств на индивидуальной основе объемы компенсации, подлежащей выплате авиакомпаниями в каждом конкретном случае, а также любые основания, которые могли бы служить причиной освобождения авиакомпании от этого обязательства.