

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ****ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта****ЗАЩИТА ПРАВ ПАССАЖИРОВ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ**

(Представлено Доминиканской Республикой при поддержке
17 государств – членов ЛАКГА²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Отсутствие единого международного документа о правах пассажиров обуславливает сохранение правового пробела, который снижает доверие к глобальной авиатранспортной системе и степень ее справедливости. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) разработала основные принципы решения этой проблемы, однако их необязательный характер приводит к несоответствию систем.

Действия: Ассамблее предлагается:

Возобновить и активизировать обсуждение вопроса защиты прав пассажиров в целях развития международного сотрудничества и оказания скоординированного содействия внедрению единых стандартов, которые позволят обеспечить эффективную защиту прав пассажиров.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
<i>Финансовые последствия</i>	Предлагаемые действия могут осуществляться за счет ресурсов бюджета Регулярной программы или внебюджетных ресурсов, выделенных на инициативы по защите прав человека и обеспечению безопасности полетов
<i>Справочный материал</i>	Конвенция о международной гражданской авиации (1944 г.) (Чикагская конвенция) ИКАО (2012 г.). Доклад о работе 11-го совещания Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP/11) (Монреаль) ИКАО (2013 г.). Доклад Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6) (Монреаль) ИКАО (2015 г.). Основные принципы защиты интересов потребителей на воздушном транспорте (Монреаль) Европейский союз (2004 г.). Регламент (ЕС) № 261/2004 Европейского парламента и Совета ЕС от 11 февраля 2004 года

¹ Версия документа на испанском языке предоставлена Доминиканской Республикой.

² Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В системе международной гражданской авиации отмечаются существенные несоответствия принципов защиты прав пассажиров. Некоторые государства разработали надежную нормативную базу, в частности Регламент (ЕС) № 261/2004 Европейского союза, однако в других государствах отсутствуют конкретные положения или применяются разрозненные подходы. В некоторых случаях уровень защиты интересов пассажиров меняется в зависимости от страны их вылета или прибытия, что противоречит принципам справедливости, предсказуемости и безопасности, на которых должно быть основано регулирование международных воздушных перевозок.

1.2 Предоставление одинаковых прав и защиты всем пассажирам является непростой задачей, поэтому этот вопрос поднимается на различных форумах Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Отсутствие международного документа, призванного привести к единообразию основные принципы защиты прав пассажиров, обуславливает сохранение правового пробела, который снижает справедливость глобальной авиатранспортной системы и уровень доверия потребителей к ней. В результате государства, не располагающие ресурсами или ведомственными структурами в этой области, оказываются в неблагоприятном положении в связи с отсутствием подлежащих выполнению практических указаний, что делает пассажиров уязвимыми и лишает их уверенности в соблюдении их прав. Это проявляется в повседневных ситуациях, таких как случаи отмены и задержки авиарейсов и отказа в посадке на борт воздушного судна, что подчеркивает важность возобновления диалога по созданию единой нормативной базы, гарантирующей права на глобальном уровне.

1.3 ИКАО содействует распространению передовой практики посредством своих *Основных принципов защиты интересов потребителей* (2015 г.), однако необязательный характер этих принципов ограничивает степень эффективности их внедрения. Кроме того, в соответствии со статьей 44 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция) (1944 г.) одна из ее основных целей состоит в том, чтобы "обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире", при этом защита интересов пассажиров является важнейшим условием обеспечения безопасности, правомерности и справедливости этой системы.

1.4 Отсутствие такого документа оказывает особо неблагоприятное воздействие на государства, испытывающие дефицит ресурсов, которые сталкиваются с трудностями при разработке надлежащей правовой базы и не имеют равного доступа к правосудию (ATConf/6, 2013 г.).

1.5 Исходя из этого, страны согласились с тем, что существующие разрозненные правила приводят к возникновению правовых пробелов и дублирования, что препятствует эффективной реализации прав пассажиров. В целях решения этой проблемы ИКАО было предложено принимать более активное участие в разработке согласованных правовых стандартов и инструктивных указаний, призванных служить общим ориентиром для государств и всех заинтересованных сторон в этом секторе (ИКАО, 2013 г.).

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Следует содействовать укреплению международного сотрудничества и принять дополнительные меры по согласованию стандартов в рамках многосторонних механизмов, призванных упростить обмен передовым опытом, способствовать технической подготовке персонала и обеспечить постепенное достижение консенсуса по вопросу защиты прав пассажиров. Такой поэтапный подход поможет создать основу для осуществления более активных и скоординированных действий в будущем.

2.2 С учетом вышеизложенного Доминиканская Республика предлагает ИКАО возобновить и активизировать обсуждение вопроса защиты прав пассажиров в целях определения путей повышения согласованности и эффективности национальных и международных нормативных баз.

2.3 Следует уделять приоритетное внимание учреждению специализированных технических форумов для обобщения существующих директивных указаний, которые могут служить ориентиром для государств и способствовать техническому сотрудничеству и обмену опытом между государствами-членами в целях содействия разработке поэтапного и скоординированного подхода к повышению эффективности защиты интересов пассажиров.

2.4 Это позволит повысить степень предсказуемости и справедливости международных воздушных перевозок и уровень доверия к ним в соответствии с целями Чикагской конвенции и задачей ИКАО по обеспечению безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации на справедливой основе.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Возобновление и активизация технических и политических дискуссий в рамках ИКАО представляет собой важный стратегический этап работы по обеспечению справедливости, предсказуемости и правомерности глобальной авиатранспортной системы. Вынесенные ранее рекомендации оказались полезными, однако углубление многосторонних дискуссий поможет устранить структурные пробелы и создать более прочную основу для будущих инициатив по защите интересов пассажиров.

3.2 По причине отсутствия международного документа, содержащего стандартизированные положения о компенсации и помощи, предстоит проделать еще большой объем работы в области защиты прав пассажиров. В этой связи Ассамблее предлагается возобновить и активизировать обсуждение этого вопроса в первоочередном порядке в целях развития сотрудничества и оказания скоординированного содействия внедрению единых стандартов, которые позволят обеспечить эффективную защиту интересов всех пользователей международного воздушного транспорта.