

**«Монреалда 1999-жылдын 28-майында кол коюлган Эл аралык аба ташууларынын айрым эрежелерин унификациялоо үчүн Конвенцияга кошулуу жөнүндө» Кыргыз Республикасынын Мыйзамынын долбооруна
МААЛЫМКАТ-НЕГИЗДЕМЕ**

1. Максаттар жана маселелер

1999 - жылдын 28-майындагы Монреалда кол коюлган Эл аралык аба ташууларынын айрым эрежелерин унификациялоо үчүн Конвенцияга (мындан ары-Монреаль конвенциясы) кошулуу жөнүндө Мыйзамдын ушул долбоору Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин 2022-жылдын 27-сентябрындагы 517-т тескемеси менен бекитилген Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин Мыйзам долборлоо иштеринин планыны 7-главасынын 34-пунктун аткаруу максатында Кыргыз Республикасынын Авиациялык мыйзамдарын өркүндөтүү жана эл аралык практиканын стандарттарына ылайык келтирүү үчүн даярдалган.

2. Баяндоочу бөлүк

Биринчи кезекте Монреаль конвенциясына кошулуу жүргүнчүлөрдү, жол жүгүн жана жүктөрдү ташууда авиаташуучулардын жоопкерчилигин жогорулатууга, ошондой эле ички авиаташуучулардын да, чет өлкөлүк авиаташуучулардын да эл аралык линияларды аткарууда рейстерди негизсиз кечиктирүүсүн азайтууга алып келет.

1999-жылдын 28-майында Монреалда кол коюлган Эл аралык ташуулардын айрым эрежелерин унификациялоо боюнча Конвенция эл аралык жарандык авиация уюмунун (ИКАО) демилгеси менен чакырылган аба укугу боюнча эл аралык дипломатиялык конференцияда иштелип чыккан. Бул конференциянын максаты "Варшава системасын" модернизациялоо болгон. 1999-жылдагы Монреаль конвенциясы "Варшава системасына" кирген алты түрдүү документти бирдиктүү укуктук документ менен алмаштырууга багытталган. Бул азыркы иштеп жаткан фрагментардык системаны жоюуга жана дүйнөлүк негизде эл аралык аба ташууларын жөнгө салуунун бирдей системасын орнотууга көмөк көрсөтүшү керек. Бирок, 1929-жылдагы Варшава конвенциясына жана ага байланыштуу башка келишимдерге катышкан бардык мамлекеттер 1999-жылдагы Монреаль конвенциясына кошулган эмес, ал отуз мамлекет тарабынан ратификациялангандан кийин 2003-жылдын аягында күчүнө кирген. Монреаль конвенциясына кирбеген мамлекеттер үчүн 1929-жылдагы Варшава конвенциясы күчүндө болуп эсептелет.

Монреаль Конвенциясы 2003-жылдын 03-ноябрынан баштап толук күчүнө кирди. 2018-жылдын 01-майына карата ага 130-дан ашык мамлекет катышат. Чындыгында, бүткүл дүйнөлүк эл аралык аба транспорту рыногу көптөн бери жашап, иштеп жана Монреалдын жаңы аба эрежелери боюнча

атаандашып келет. Ушундан улам, ал экиге бөлүндү: биринде эл аралык аба каттамдарынын жаңы Монреаль эрежелери, экинчисинде эски, Варшава эрежелери бар. Көбүнчө жүргүнчүлөр эл аралык аба каттамдарында биздин авиакомпаниялардан эмес, чет элдик кызматтардан пайдаланууну артык көрүшөт. Чет элдик авиакомпаниялардын пайдасына жүргүнчүлөрдүн ар кандай артыкчылыктарынын арасында Монреаль Конвенциясы акыркы ролду ойнобойт, ал авиажүргүнчүнү эл аралык авиаташууда ага эмне болооруна ынандырат, бул учурда анын укуктарын Варшава конвенциясы эмес, Монреаль конвенциясы жакшы коргойт. Дүйнөлүк координацияланган "Варшава тутумун" модернизациялоо жана консолидациялоо менен катар эл аралык аба транспорту эрежелеринин укуктук тактыгын жана бирдейлигин калыбына келтирүү Монреаль конвенциясына кошулуунун негизги максаты болуп саналат. Бул Конвенциянын кабыл алынышы жана тез арада күчүнө кириши эл аралык авиация коомчулугу в.эл аралык аба транспорту.

Ошону менен бирге, Конвенция мындай документтерди берүү үчүн маалыматтарды иштеп чыгуунун электрондук же компьютердик каражаттарын колдонууга мүмкүндүк берип, жөнөкөйлөтүлгөн заманбап жол жүрүү документтерин (жүргүнчү билеттери, авиа жүк коштомо кагаздары) колдонууну жеңилдетет.

Варшава конвенциясына салыштырмалуу жаңы Конвенция эл аралык авиакомпаниялардын жүргүнчүлөрүн коргоо даражасын бир топ жогорулатат жана авиациялык кырсыкка байланыштуу аларга финансылык компенсация берүү шарттарын жакшыртат. Башкача айтканда, жаңы Конвенция жүргүнчүлөрдүн кызыкчылыктарын баш ийген мүнөздөгү ташуучулардын кызыкчылыктарынан жогору коет. Монреаль конвенциясы чектелген, чектелген жоопкерчиликтен чексиз жоопкерчиликти белгилөөгө өттү. Варшава конвенциясы жоопкерчилик чегин белгилеген учурда, өлүмгө же денеге зыян келтирилген учурда \$ 10 миң. АКШ, Монреаль конвенциясы жоопкерчиликтин эки деңгээлдүү системасын киргизген. Биринчи деңгээл-карыз алуунун 100 миңге чейинки атайын адистештирилген укугу (АДУ) (140 миңге жакын АКШ доллары өлчөмүндө объективдүү жоопкерчилик. АКШ) ташуучунун күнөөсүнө карабастан.

Экинчи деңгээл ташуучунун күнөөсүнүн презумпциясына негизделет жана жоопкерчиликти чектебейт. Ташуучунун зыян үчүн жоопкерчилиги, каза болгондо же денесине жаракат алганда, аба кемесинин бортунда өлүм же дене жаракаты болгон учурда же кандайдыр бир конуу же түшүрүү операциялары учурунда гана пайда болот. Мындай зыянга карата компенсация ар бир жүргүнчүгө 100 миң АДУнан ашпайт жана ташуучу өзүнүн жоопкерчилигин жокко чыгара же чектей албайт. 100 миң АДУнан ар бир жүргүнчү үчүн зыяндын өлчөмү ашкан учурда, жүргүнчү каза болгондо же денесине жаракат алганда келтирилген зыян үчүн жоопкерчилик тартпайт, эгерде ал мындай зыян ташуучунун же анын

агенттеринин шалаакылыгынан же башка туура эмес иш-аракетинен же аракетсиздигинен улам болбогонун далилдесе. Экинчи жагынан, ташуучунун күнөөсү боюнча келтирилген зыян 100 миң АДУнан жогору деп эсептеген ыйгарым укуктуу адам анын күнөөсүн далилдеши керек.

Өз кезегинде Монреаль конвенциясына кошулууда жүргүнчүлөрдү, багажды же жүктөрдү аба аркылуу ташууда кечиктирүүнүн натыйжасында болгон зыян үчүн жоопкерчилик жана ал үчүн компенсация Варшава конвенциясында чагылдырылгандай, инсансыз эмес, конкреттештирилгенин эске алуу керек. Ушундан улам, ушул конвенция ратификацияланган өлкөлөрдө Монреаль Конвенциясы күчүнө киргенден кийин, эл аралык рейстерде "техникалык себептер" боюнча ташууну кечиктирген авиакомпаниялардын саны кескин азайды, алардын артында көп учурда ар кандай уюштуруучулук, башкаруучулук, эксплуатациялык жана башка кемчиликтер жашырылды.

Конвенциянын жаңылыгы эл аралык аба аркылуу ташууларда жүргүнчүнүн укуктарын жана мыйзамдуу кызыкчылыктарын коргоонун материалдык деңгээлин олуттуу жогорулатууда турат. Анын негизги максаты-кыйла толук ордун толтуруу принцибинин негизинде адилеттүү компенсацияны камсыз кылуу. Конвенция жүргүнчүнүн өмүрүнө жана ден соолугуна, багажга келтирилген зыян үчүн компенсациянын өлчөмүн, ошондой эле кечиктирүүдө жаңы жол менен аныктады жана жүргүнчүлөр жана ташуучулар үчүн эки тараптуу маанилүү болгон авиаташуулардын башка эл аралык эрежелерин орнотту. 2009-жылы Конвенцияга ылайык компенсациялардын өлчөмдөрү инфляцияны эске алуу менен жогорулатылган. ИКАО бул ишти беш жылда бир жолу үзгүлтүксүз жасап турушу керек.

Монреаль конвенциясына кошулган учурда, эл аралык каттамдарда тигил же бул негизсиз себептерден улам ташууну кечиктирген авиакомпаниялардын саны кыйла азаят, бул ошондой эле жүргүнчүлөрдү, багажды жана жүктөрдү ташууда авиаташуучулардын жоопкерчилигин жогорулатууга алып келет.

3. Мүмкүн болуучу социалдык, экономикалык, укуктук, укук коргоочулук, гендердик, экологиялык, коррупциялык кесепеттердин божомолдору

Кыргыз Республикасынын бул Мыйзам долбоорунун кабыл алынуусу терс социалдык, экономикалык, укуктук, укук коргоочулук, гендердик, экологиялык, коррупциялык кесепеттерге алып келбейт.

4. Коомдук талкуунун жыйынтыктары жөнүндө маалымат

"Кыргыз Республикасынын ченемдик укуктук актылары жөнүндө" Кыргыз Республикасынын Мыйзамынын 22-беренесине ылайык Мыйзамдын долбоору коомдук талкуудан өтүү максатында 2018-жылдын 25-июнунда Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн официалдуу сайтында

жайгаштырылган. Коомдук талкуунун өткөрүлүшүнүн жыйынтыгында сын пикирлер келип түшкөн эмес. Мыйзамдын долбоору кайрадан демилгеленип жатканына байланыштуу кайрадан коомдук талкуу жол-жобосун өтүү максатында Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин расмий сайтына жайгаштыруу үчүн жөнөтүлөт.

5. Долбоордун мыйзамдарга шайкеш келүүсүнө талдоо

Сунушталган Мыйзам долбоору колдонуудагы мыйзамдардын ченемдерине, ошондой эле Кыргыз Республикасы катышуучусу болуп саналган, белгиленген тартипте күчүнө кирген эл аралык келишимдерге каршы келбейт.

6. Каржылоо зарылдыгы жана булактары жөнүндө маалымат

Ушул Мыйзам долбоорун кабыл алуу республикалык бюджеттен кошумча финансылык чыгымдарды алып келбейт.

7. Жөнгө салуучулук таасирине талдоо жүргүзүү жөнүндө маалымат

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин 2022-жылдын 10-августундагы №444 токтому менен бекитилген Ишкердик субъекттердин ишине ченемдик укуктук актылардын жөнгө салуучу таасирин талдоо Методикасынын 4-пунктунун -пунктчасына ылайык, эл аралык келишимдерди ратификациялоо, аларга кошулуу жана бекитүүгө багытталган ченемдик укуктук актылардын долбоорлору каралып жаткан учурда ЖСТТ жүргүзүү талап кылынбайт.

**Кыргыз Республикасынын
Министрлер Кабинетне
караштуу Жарандык авиация
мамлекеттик агенттигинин
Директору**

А.И. Настаев