

**Справка – обоснование  
к проекту постановления Правительства Кыргызской  
Республики «О проекте Закона Кыргызской Республики «О  
присоединении к Конвенции для унификации некоторых правил  
международных воздушных перевозок, подписанной 28 мая 1999 года  
в Монреале»**

**1. Цель и задачи проекта**

Целью настоящего проекта постановления является дальнейшее развитие гражданской авиации путем либерализации рынка авиаперевозок по упрощению процедур при выполнении международных перевозок местными и зарубежными авиакомпаниями, а также по исполнению пункта 34 главы 7 Плана законопроектных работ Кабинета Министров Кыргызской Республики, утвержденного распоряжением Кабинетом Министров Кыргызской Республики от 27 сентября 2022 года №517-р.

Присоединение к настоящей Конвенции приведет к повышению ответственности авиаперевозчиков при перевозке пассажиров, багажа и грузов.

**2. Описательная часть**

Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, подписанная 28 мая 1999 года в Монреале (далее – Монреальская Конвенция), заработала в полную силу 3 ноября 2003 года. На 1 мая 2018 года в ней участвуют более 130 государств. Фактически весь мировой рынок международных авиаперевозок уже давно живет, работает и конкурирует по новым монреальским правилам авиаперевозок. В силу этого он разделился на две части: в одной действуют новые монреальские правила международных воздушных перевозок, а в другой – старые, варшавские. Чаще всего пассажиры предпочитают пользоваться при международных авиаперевозках услугами иностранных, а не наших авиаперевозчиков. Среди разного рода предпочтений пассажиров в пользу иностранных авиакомпаний не последнюю роль играет Монреальская Конвенция, которая убеждает авиапассажира, что если с ним что и произойдет во время международной авиаперевозки, то в этом случае его права лучше защитит Монреальская, а не Варшавская Конвенция.

В свою очередь при присоединении к Монреальской Конвенции надо учитывать то, что ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза, и компенсация за него конкретизированы, а не обезличены, как это отражено в Варшавской конвенции. Благодаря этому, в тех странах, где настоящая конвенция уже ратифицировано после вступления Монреальской Конвенции в силу, на международных рейсах сильно поубавилось число авиакомпаний, задерживающих перевозку по якобы «техническим причинам», за которым нередко скрывались различного рода организационные, управленческие, эксплуатационные и иные огрехи.

Новизна Конвенции состоит в значительном повышении материального уровня защиты прав и законных интересов пассажира при международных воздушных перевозках. Ее главная цель – обеспечить справедливую компенсацию на основе принципа наиболее полного возмещения. Конвенция по-новому определила размеры компенсации за вред, причинённый жизни и здоровью пассажира, повреждение багажа, а также при задержке, и установила другие международные правила авиаперевозок, обоюдно важные для пассажиров и перевозчиков. Первоначально компенсация в случае смерти или телесного повреждения пассажиров определялась в 100 000 специальных прав заимствования (СПЗ) (это порядка 8 718 440 сомов по текущему курсу), уничтожении, утери, повреждении или задержки багажа – в 1 000 СПЗ (порядка 362 000 сомов). В 2009 году размеры компенсаций в соответствии с конвенцией были повышены с учетом инфляции. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) эту работу должно проводить регулярно, раз в пять лет.

В случае присоединения к Монреальской Конвенции, на международных рейсах в значительной мере поубавится число авиакомпаний задерживающих перевозку по тем или иным необоснованным причинам, что также приведет к повышению ответственности авиаперевозчиков при перевозке пассажиров, багажа и грузов.

### **3. Прогнозы возможных социальных, экономических, правовых, правозащитных, гендерных, экологических, коррупционных последствий**

Принятие данного проекта постановления негативных социальных, экономических, правовых, правозащитных, гендерных, экологических, коррупционных последствий не повлечет.

### **4. Информация о результатах общественного обсуждения**

В соответствии со статьей 22 Закона Кыргызской Республики «О нормативных правовых актах Кыргызской Республики» в целях прохождения общественного обсуждения предлагаемый проект постановления был размещен на официальном сайте Правительства Кыргызской Республики 25 июня 2018 года. По итогам проведенного общественного обсуждения замечаний и предложений не поступили. В связи с повторным инициированием, Проект Постановления будет повторно направлен в Кабинет Министров Кыргызской Республики для размещения на сайте Кабинета Министров Кыргызской Республики в целях прохождения процедуры согласования.

### **5. Анализ соответствия проекта законодательству**

Представленный проект не противоречит нормам действующего законодательства, а также вступившим в установленном порядке в силу

международных договорам, участницей которых является Кыргызская Республика.

#### **6. Информация о необходимости финансирования**

Принятие настоящего законопроекта не повлечет дополнительных финансовых затрат из республиканского бюджета.

#### **7. Информация об анализе регулятивного воздействия**

В соответствии с подпунктом 6 пункта 4 Методики проведения анализа регулятивного воздействия нормативных правовых актов на деятельность субъектов предпринимательства, утвержденного постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики от 10 августа 2022 года №444, анализ регулятивного действия не требуется в случае ратификации присоединения и утверждении международных договоров.

**Директор  
Государственного агентства  
Гражданской авиации при  
Кабинете Министров  
Кыргызской Республики**

**А.И. Настаев**