

**Справка – обоснование**  
**к проекту 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**

Настоящий проект Закона о присоединении к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, подписанной 28 мая 1999 года в Монреале (далее – Монреальская конвенция) подготовлен в целях исполнения пункта 34 главы 7 Плана законопроектных работ Кабинета Министров Кыргызской Республики, утвержденного распоряжением Кабинетом Министров Кыргызской Республики от 27 сентября 2022 года №517-р для усовершенствования авиационного законодательства Кыргызской Республики и приведения в соответствие со стандартами международной практики.

**2. Описательная часть**

В первую очередь, присоединение к Монреальской конвенции, приведет к повышению ответственности авиаперевозчиков при перевозке пассажиров, багажа и грузов, а также к уменьшению необоснованных задержек рейсов, как внутренними авиаперевозчиками, так и зарубежными авиаперевозчиками при выполнении международных линий.

Конвенция для унификации некоторых правил международных перевозок, подписанная в Монреале 28 мая 1999 года, была разработана на созванной по инициативе Международной организации гражданской авиации (ИКАО) международной дипломатической конференции по воздушному праву. Целью этой конференции была модернизация «Варшавской системы». Монреальская конвенция 1999 года призвана заменить собой шесть различных документов, входящих в «Варшавскую систему», единым правовым документом. Это должно способствовать устранению фрагментарности ныне действующей системы и установлению единообразной системы регулирования Международных воздушных перевозок на всемирной основе. Однако, не все государства, являющиеся участниками Варшавской конвенции 1929 года и других, связанных с ней договоров, присоединились к Монреальской конвенции 1999 года, которая вступила в силу в конце 2003 года после ее ратификации тридцатью государствами. Для государств, не являющихся участниками Монреальской конвенции, по-прежнему остается в силе Варшавская конвенция 1929 года.

Монреальская Конвенция заработала в полную силу с 03 ноября 2003 года. На 01 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. Восстановить юридическую точность и единообразие правил международных воздушных перевозок параллельно с осуществлением координированной в глобальном масштабе модернизации и консолидации «Варшавской системы» - вот главная цель присоединения к Монреальской конвенции. Принятие и довольно быстрое вступление в силу этой Конвенции свидетельствуют о том, что международное авиационное сообщество стремится к более эффективной и ответственной работе в XXI в. международного воздушного транспорта.

Наряду с этим, Конвенция облегчает использование упрощенных современных проездных документов (пассажирских билетов, авиагрузовых накладных), позволяя применять для выдачи таких документов электронные или компьютерные средства обработки данных.

По сравнению с Варшавской конвенцией, новая Конвенция значительно повышает степень защиты пассажиров международных авиалиний и улучшает условия предоставления им финансовой компенсации в связи с авиационным происшествием. То есть, новая Конвенция ставит интересы пассажиров выше интересов перевозчиков, интересы которых носят подчиненный характер. Монреальская конвенция от лимитированной, ограниченной ответственности перешла к установлению неограниченной ответственности. В то время, как Варшавская конвенция устанавливала предел ответственности, в случае смерти или телесного повреждения на уровне 10 тыс. долл. США, Монреальская конвенция ввела двухуровневую систему ответственности. Первый уровень - объективная ответственность в размере до 100 тыс. специальных прав заимствования (СПЗ) (около 140 тыс. долл. США) независимо от вины перевозчика.

Второй уровень основывается на презумпции вины перевозчика и не предусматривает ограничения ответственности. Ответственность перевозчика за вред, в случае смерти или телесного повреждения, возникает только при условии наступления смерти или телесного повреждения на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке. В отношении такого вреда компенсация не превышает 100 тыс. СПЗ на каждого пассажира, и перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность. В случае превышения размера вреда на каждого пассажира 100 тыс. СПЗ перевозчик не несет ответственности за вред в случае смерти или телесного повреждения

пассажира, если он докажет, что такой вред не был причинен небрежностью или другим неправильным действием либо бездействием перевозчика или его агентов. С другой стороны, уполномоченное лицо, которое считает, что вред, причиненный по вине перевозчика, превышает 100 тыс. СПЗ, должен доказать его вину.

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 ратифицирована, 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 погрешности.

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, причиненный жизни и здоровью пассажира, повреждение багажа, а также при задержке, и установила другие международные правила авиаперевозок, обоюдно важные для пассажиров и перевозчиков. В 2009 году размеры компенсаций в соответствии с конвенцией были повышены с учетом инфляции. 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 Закона 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 Закона 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 Закона будет повторно направлен в Кабинет Министров Кыргызской Республики для размещения на сайте Кабинета Министров Кыргызской Республики в целях прохождения процедуры общественного обсуждения.

#### **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.

**Заместитель Директора  
Государственного агентства  
Гражданской авиации при  
Кабинете Министров  
Кыргызской Республики**

**Т.А. Аскарров**