

# **Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин тескемесине МААЛЫМКАТ-НЕГИЗДЕМЕ**

## **1. Максаттар жана маселелер**

Ушул тескеменин долбоорунун максаты жергиликтүү жана чет өлкөлүк авиакомпаниялар тарабынан эл аралык ташууларды аткарууда жол-жоболорду жөнөкөйлөтүү боюнча авиаташуулар рыногун либералдаштыруу, ошондой эле Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин 2022-жылдын 27-сентябрындагы 517-т тескемеси менен бекитилген Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин Мыйзам долбоорлоо иштеринин планыны 7-главасынын 34-пунктун аткаруу болуп саналат.

Ушул Конвенцияга кошулуу жүргүнчүлөрдү, багажды жана жүктөрдү ташууда авиаташуучулардын жоопкерчилигин жогорулатууга алып келет.

## **2. Баяндоочу бөлүк**

Монреалда 1999-жылдын 28-майында кол коюлган Эл аралык аба ташууларынын айрым эрежелерин унификациялоо боюнча Конвенция (мындан ары – Монреаль Конвенциясы) 2003-жылдын 3-ноябрында толук күчүнө кирди. 2018-жылдын 1-майына карата, 130-дан ашуун мамлекет катышат. Чындыгында, бүткүл дүйнөлүк эл аралык аба ташуу рыногу Монреалдын жаңы аба эрежелери боюнча көптөн бери, атаандашып жана иштеп келет. Ушундан улам ал экиге бөлүндү: биринде Монреалдын эл аралык аба каттамдарынын жаңы 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 каалоолорунун арасында Монреаль Конвенциясы акыркы ролду ойнобойт, ал авиажүргүнчүнү эл аралык авиаташууда ага эмне болооруна ынандырат, бул учурда Варшава Конвенциясы эмес, Монреаль анын укуктарын жакшыраак коргойт.

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, Монреаль Конвенциясы күчүнө киргенден кийин ушул конвенция ратификацияланган өлкөлөрдө эл аралык каттамдарда "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. Жүргүнчүлөр каза болгон же денесинен жаракат алган учурда компенсация алгач карыз алуунун 100 000 атайын адистештирилген укугу (АДУ) (бул учурдагы курс боюнча 8 718 440 сом), Жок кылынган, жоголгон, жабыркаган же багажды кечиктирген учурда – 1000 АДУ (362 000 сом) деп аныкталган. 2009-жылы Конвенцияга ылайык компенсациялардын өлчөмдөрү инфляцияны эске алуу менен жогорулатылган. Эл аралык жарандык авиация уюму (ИКАО) бул ишти беш жылда бир жолу үзгүлтүксүз жүргүзүп турушу керек.

Монреаль конвенциясына кошулган учурда эл аралык рейстерде тигил же бул негизсиз себептер боюнча ташууну кечиктирген авиакомпаниялардын саны олуттуу өлчөмдө азаят, бул да жүргүнчүлөрдү, багажды жана жүктөрдү ташууда авиаташуучулардын жоопкерчилигин жогорулатууга алып келет.

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

Ушул тескеменин 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 бул долбоор токтомдун добоору катары коомдук талкуудан өтүү максатында 2018-жылдын 25-июнунда Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн официалдуу сайтында жайгаштырылган. Коомдук талкуунун өткөрүлүшүнүн жыйынтыгында сын пикирлер келип түшкөн эмес. Тескеменин 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 долбоор 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  
Директорунун орун басары**

**Т.А. Аскаров**