

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

по результатам независимой антикоррупционной экспертизы открытого акционерного общества «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО» аккредитованного распоряжением Министерства юстиции Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1028-р в качестве независимого эксперта, уполномоченного на проведение независимой антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов

В соответствии с частью 1 статьи 5 Федерального закона от 17 июля 2009 г. № 172-ФЗ «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов» и пунктом 4 Правил проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 26 февраля 2010 г. № 96 «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов», проведена антикоррупционная экспертиза проекта федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» (далее – законопроект).

В представленном законопроекте выявлены коррупциогенные факторы.

1. Пунктом 4 статьи 13 законопроекта предусматривается составление перевозчиком в пункте отправления дорожной ведомости. При этом термин «дорожная ведомость» не является универсальным для всех видов транспорта и не может применяться всеми транспортными организациями, участвующими в выполнении прямой смешанной перевозки. В частности, в гражданской авиации применяется «сводная загрузочная ведомость» (loadsheet), которая содержит данные о массе грузов, багажа, почты; о пассажирах; о разбивке коммерческой загрузки по пунктам назначения, классам обслуживания; о багажно-грузовых отсеках, куда помещены грузы и багаж, и т.д.

В случае принятия законопроекта юридическим и физическим лицам, осуществляющим перевозки на воздушном транспорте, придется оформлять два

документа идентичных по целевому назначению и содержанию.

Таким образом, пунктом 4 статьи 13 законопроекта устанавливаются обременительные требования к юридическим и физическим лицам, осуществляющим перевозки на воздушном транспорте, что согласно подпункта «а» пункта 4 Методики проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 26 февраля 2010 г. № 96 **отнесено к коррупциогенным факторам.**

**В целях устранения выявленного коррупционного фактора** предлагается предусмотреть в законопроекте возможность применения различных видов сопроводительных документов, применяемых на различных видах транспорта.

2. Абзацем шестым пункта 1 статьи 19 законопроекта предполагается установить право пассажира отказаться от поездки до ее начала и возвратить проездной документ, а также отказаться от поездки в пути следования и получить стоимость проезда или ее часть обратно. Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12 октября 1929 г.), ратифицированная СССР 7 июля 1934 г., и имеющая обязательное значение для Российской Федерации, в статье 3 устанавливает, что отсутствие, неправильность и утеря билета не влияют ни на осуществление, ни на действительность договора о перевозке.

При этом пассажир, при оформлении электронных проездных документов (билетов) на железнодорожном и воздушном транспорте, может не иметь проездного документа, оформленного в материальном виде.

Требование предъявляемое к пассажиру, о возврате проездного документа, в случае отказа от поездки до ее начала является завышенным, трудновыполнимым и обременительным, что согласно подпункта «а» пункта 4 Методики проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 26 февраля 2010 г. № 96 **отнесено к коррупциогенным факторам.**

**В целях устранения выявленного коррупционного фактора** полагаем необходимым исключить из указанного пункта требование о необходимости возврата проездного документа пассажиром, в случае отказа от поездки до ее начала.

3. Размер ответственности транспортных организаций по обязательствам, связанным с перевозкой грузов или багажа в прямом смешанном сообщении, предусмотренный абзацами вторым, четвертым и седьмым пункта 2 статьи 21 законопроекта, не учитывает ограниченного размера ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, на воздушном транспорте, установленного статьей 119 Воздушного кодекса Российской Федерации, в размере стоимости, принятых к воздушной перевозке, багажа, груза, но не более шестисот рублей за килограмм веса багажа или груза.

Кроме того, статьей 21 законопроекта предполагается установить размер ответственности перевозчика, за несоблюдение сроков доставки груза, багажа в виде пени в размере 3 процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем тридцать процентов провозной платы. При этом на воздушном транспорте установлены иные размеры ответственности. Так, статьей 120 Воздушного кодекса Российской Федерации ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза на воздушном транспорте определена в виде штрафа в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы.

В случае принятия законопроекта в данной редакции, применение на практике норм об ответственности перевозчика на воздушном транспорте, содержащихся в законопроекте, повлечет неопределенность условий или оснований принятия решения о применении норм ответственности, а так же приведет к коллизии с нормами Воздушного кодекса Российской Федерации, что согласно подпункта «а» пункта 3 Методики проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от

26 февраля 2010 г. № 96 отнесено к коррупциогенным факторам.

**В целях устранения выявленного коррупционного фактора** предлагается предусмотреть в законопроекте положение о том, что размер ответственности транспортных организаций, участвующих в прямом смешанном сообщении, по обязательствам, связанным с перевозкой грузов или багажа определяется в соответствии с нормами, предусмотренными соответствующими транспортными уставами и кодексами, действующими на различных видах транспорта.

4. Пунктом 2 статьи 22 законопроекта предусматривается обязанность перевозчика возратить плату за проезд (провоз багажа), внесенную пассажиром (отправителем), в случае отказа пассажира от дальнейшего проезда, если задержка или опоздание привели к невозможности дальнейшего использования договора перевозки пассажира, багажа в прямом смешанном сообщении.

Указанный пункт содержит обременительные требования к организациям, осуществляющим перевозки, поскольку предусматривает обязанность перевозчика вернуть пассажиру плату за проезд (провоз багажа) за весь участок маршрута, даже в том случае, когда услуга по перевозке одним или несколькими видами транспорта была уже оказана.

Согласно подпункта «а» пункта 4 Методики проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 26 февраля 2010 г. № 96 установление обременительных требований к гражданам и организациям, отнесено к коррупциогенным факторам.

**В целях устранения выявленного коррупционного фактора** предлагается после слов «возратить плату за проезд (провоз багажа)», дополнить словами «за неиспользованный участок перевозки».

10 октября 2014 г.

О.А. Плешакова

М.П.