



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/2000/18
6 September 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

(Девяносто четвертая сессия, 14-16 ноября 2000 года,
пункт 4 d) повестки дня)

**КОНВЕНЦИЯ О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА (КАПП)**

Проект поправок

Передано Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ)

Примечание: Ранее настоящий документ был распространен 17 августа 1995 года под условным обозначением TRANS/SC.1/R.269 (язык оригинала: французский).

Обновленная информация о стоимости золотого франка, используемого для расчета компенсации, приведена в документе TRANS/SC.2000/17.

Введение

1. Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа (КАПП), подписанная 1 марта 1973 года, вступила в силу 12 апреля 1994 года. К числу Договаривающихся сторон этой Конвенции относятся шесть стран, а именно: Босния и Герцеговина (правопреемство), Латвия, Словакия (правопреемство), Хорватия (правопреемство), Чешская Республика (правопреемство) и Югославия.
2. Большинство европейских государств не присоединилось к Конвенции КАПП по индивидуальным причинам.

Вместе с тем эта Конвенция после вступления в силу применяется не только к перевозкам, осуществляемым между Договаривающимися сторонами, но и - в соответствии с ее статьей 1 - к перевозкам, осуществляемым между Договаривающимися сторонами и государствами, не являющимися договаривающимися, независимо от местожительства и гражданства пассажиров или перевозчика.

3. С учетом того что вышеупомянутая Конвенция применяется к той части перевозки, которая осуществляется по направлению к государству, не являющемуся Договаривающейся стороной, и в обратном направлении, возникает вопрос о внесении в нее поправок, с тем чтобы к ней могли присоединиться все европейские страны¹. Договаривающиеся стороны КАПП могут также иметь основания для того, чтобы стремиться к корректировке положений этой Конвенции в соответствии с нынешними потребностями в автомобильных перевозках пассажиров.

4. На своей восьмидесят восьмой сессии Основная рабочая группа по автомобильному транспорту приняла предложение МСАТ о том, чтобы представить рабочий документ, который мог бы облегчить рассмотрение положений КАПП, в которые предстоит внести поправки. По мнению МСАТ, вначале можно было бы рассмотреть нижеприведенные положения КАПП.

¹ В записке проф. Жака Пуцейса, прилагаемой к настоящему документу, разъясняется значение присоединения к КАПП стран - членов Европейского союза и стран, участвующих в работе ЕЭК ООН.

Пункты 1 и 2 статьи 1²

5. Согласно этому пункту статьи 1, действие Конвенции не ограничивается обычной автобусной линией или перевозкой, когда пункт отправления и пункт назначения расположены в двух различных государствах, причем по крайней мере один из них - в одной из Договаривающихся государств, а распространяется в процессе перевозки, осуществляемой по территории минимум двух государств, по меньшей мере одно из которых является Договаривающимся, на любую автобусную линию или перевозку и даже на любой участок этой линии или перевозки.

Если пассажир в рамках договора перевозки покупает билет, состоящий из нескольких талонов, дающих право на проезд по выбранным им линиям (например, Париж - Брюссель, Брюссель - Франкфурт, Франкфурт - Прага) - причем линии и даты перевозок надлежит выбирать в момент заключения договора, - то в силу этого факта вся перевозка по маршруту Париж - Прага регулируется Конвенцией КАПП. Может случиться так, что перевозчик, использующий линию Брюссель - Франкфурт, и его страховщики не будут знать, в каком пункте начинается и в каком пункте заканчивается перевозка, и, следовательно, им не будет известно, что Конвенция КАПП будет применяться к договорным отношениям с данным пассажиром. Это же относится и к перевозчику, использующему линию Париж - Брюссель, после продажи билета транспортным агентством.

Нет также оснований считать, что суды стран, не являющихся Договаривающимися (в данном случае Франции и Германии), согласятся с таким несоразмерным продлением маршрута и применят положения Конвенции КАПП, к которой отказалась присоединиться их страна.

² "1. Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору автомобильной перевозки пассажиров и - в соответствующих случаях - их багажа транспортными средствами, когда в договоре указано, что перевозка осуществляется по территории по крайней мере двух государств и что пункт отправления или пункт назначения, или тот и другой, находятся на территории одного из Договаривающихся государств. Применение Конвенции не зависит от местожительства и гражданства заключающих договор сторон.

2. При применении настоящей Конвенции следует понимать:

а) под перевозчиком: любое лицо, которое в качестве профессионального перевозчика, но действуя в качестве ином, чем лицо, эксплуатирующее такси, или лицо, предоставляющее внаем транспортные средства с водителем, обязуется во исполнение индивидуального или коллективного договора перевозки перевезти одно или несколько лиц и - соответствующих случаях - их багаж, независимо от того, само ли оно выполняет эту перевозку или нет".

6. Неудобства, вызванные ситуацией, охарактеризованной в пункте 5 выше, очевидны. Исправить положение можно было бы, изложив пункт 1 статьи 1 следующим образом:

"Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору автомобильной перевозки пассажиров и - в соответствующих случаях - их багажа, когда в договоре указано, что:

- a) перевозка **осуществляется одним и тем же транспортным средством,**
- b) **перевозка** осуществляется по территории по крайней мере двух государств и
- c) пункт отправления или пункт назначения, или тот и другой, находятся на территории одного из Договаривающихся государств, применение Конвенции не зависит от местожительства и гражданства заключающих договор сторон".

7. Под термином "перевозчик", приведенным в нынешнем варианте КАПП, понимается лишь перевозчик, заключивший договор, а не перевозчик де-факто. На тот случай, если перевозку осуществляет не сам перевозчик, заключивший договор, в статье 4 КАПП содержатся положения, позволяющие гарантировать полную ответственность перевозчика, заключившего договор, за поведение перевозчика де-факто (субподрядчика). Однако Конвенцией не распространяется на перевозчика де-факто юридический режим КАПП, что не облегчает сотрудничество перевозчиков друг с другом и не позволяет пассажиру при необходимости предъявить иск непосредственно перевозчику де-факто.

Как и в случае воздушных перевозок (Гвадалахарский вариант Варшавской конвенции), в Конвенции КАПП в интересах потребителя следовало бы также предусмотреть ответственность перевозчика де-факто. Подпункт а) пункта 2 можно было бы изменить и дополнить следующим образом:

"2. При применении настоящей Конвенции следует понимать:

- a) Под перевозчиком - как перевозчиком, заключившим договор, так и **перевозчиком де-факто** следующее:

перевозчик, заключивший договор, означает любое лицо, которое в качестве профессионального перевозчика, но действуя в качестве ином, чем лицо, эксплуатирующее такси, или лицо, предоставляющее внаем транспортное средство с водителем, обязуется во исполнение индивидуального или коллективного договора перевозки перевезти одно или несколько лиц и - в соответствующих случаях - их багаж, независимо от того, само ли оно выполняет эту перевозку или нет;

перевозчик де-факто означает любое лицо, не являющееся перевозчиком, заключившим договор, но осуществляющее полностью или частично перевозку, предусмотренную в подпункте а) пункта 2 настоящей статьи.

Если перевозчик де-факто осуществляет полностью или частично перевозку, которая в соответствии с договором, упомянутым в подпункте а) пункта 2 настоящей статьи, регулируется настоящей Конвенцией, то как перевозчик, заключивший договор, так и перевозчик де-факто действуют в соответствии с правилами настоящей Конвенции, причем первый из них при осуществлении всей перевозки, предусмотренной в договоре, а второй - лишь той перевозки, которую он осуществляет".

Статья 2³

8. Этой статьей предусматривается расширение сферы применения Конвенции КАПП на любую автомобильную перевозку (даже национальную) осуществляющуюся несколькими видами транспорта (например, по маршруту Лион - Париж: автобусом, Париж - Брюссель: поездом, Брюссель - Франкфурт: самолетом, Франкфурт - Прага: автобусом).

Уже из того, что перевозка Франкфурт - Прага регулируется Конвенцией КАПП, следует, что перевозка по маршруту Лион - Париж также регулируется этой Конвенцией.

И в данном случае речь опять идет о несоизмеримом расширении маршрута, которое может вызвать недоумение у перевозчиков, их страховых агентств и судебных учреждений стран, не подписавших Конвенцию КАПП.

9. По мнению МСАТ, нынешний текст статьи 2 можно было бы заменить следующим текстом:

"В случае комбинированных перевозок, осуществляемых частично автомобильным и частично любым другим видом транспорта, настоящая Конвенция применяется лишь к автомобильным перевозкам, если они

³ "Если автомобильная перевозка прерывается и используется другой вид транспорта, настоящая Конвенция тем не менее применяется к тем частям перевозки, которые осуществляются автомобильным транспортом, даже если они не являются международными в соответствии со статьей 1, при условии, что они не являются вспомогательными по отношению к этому другому виду транспорта."

соответствуют условиям, изложенным в статье 1. Это же относится и к тому случаю, когда перевозчик вынужден прервать перевозку автобусом и перевозит пассажиров или обеспечивает их перевозку другим видом транспорта".

Статья 7⁴

10. В силу этой статьи перевозчик вправе запретить всякую передачу выдаваемых им неименных билетов. Он вправе также оговорить передачу неименных билетов устанавливаемыми им же условиями.

Отмечается, что на практике передача билетов сопряжена с рядом проблем в тех случаях, когда лицо, получающее билет от его первого владельца, не информируется им о требованиях, предъявляемых в отношении удостоверений личности, виз, прививок и т.д.

11. Несмотря на то, что нынешний текст в юридическом отношении является удовлетворительным, было бы целесообразно дополнить его для удобства следующим образом:

"Если на билете не указано обратное, то его можно, когда он не является именованным, передавать другому лицу до начала перевозки. Ответственность за неудобства, которые могут возникнуть в данной связи, возлагается исключительно на пассажира, и он несет связанные с этим расходы".

Статья 8

12. Освободить перевозчика от ответственности - в соответствии с положениями пункта 2 статьи 14 - в том случае, если утрата или повреждение обусловлены наличием в багаже "опасных" для перевозки веществ, недостаточно. На практике перевозка багажа, содержащего опасные вещества или предметы, как правило, запрещена независимо от вида транспорта. Это запрещение тем более оправдано, что в последнее время наблюдаются попытки перевозки в багаже радиоактивных веществ.

Следует ввести положения, запрещающие перевозку багажа, содержащего опасные вещества или предметы, и предусмотреть ответственность пассажира, нарушившего эти положения.

⁴ "Если на билете не указано обратное, то его можно, когда он не является именованным, передавать другому лицу до начала перевозки."

13. По мнению МСАТ, статью 8 следует дополнить пунктом 4 следующего содержания:

"Исключается транспортировка в качестве багажа:

- **предметов, перевозка которых запрещена в любой стране, на территории которой она предусматривается,**
- **опасных веществ и предметов, включая оружие, взрывоопасные либо легковоспламеняющиеся вещества и предметы, поддерживающие горение, токсичные, радиоактивные или едкие вещества, а также зловонные или инфекционные вещества.**

Пассажир несет ответственность за все последствия, вызванные несоблюдением настоящего пункта, включая все расходы или ущерб, связанные с передачей для транспортировки предметов и веществ, перевозка которых запрещена.

Перевозчик вправе потребовать, причем без всякой компенсации, выгрузки, уничтожения либо обезвреживания в любой момент и в любом месте предметов и веществ, транспортировка которых запрещена".

Пункт 2 статьи 10⁵

14. Это положение противоречит интересам пассажира. Каким образом он может "доказать свое право"? Должен ли он, выходя из автобуса, доказывать, что он является владельцем своего багажа?

15. МСАТ предлагает изменить этот пункт следующим образом:

"Если квитанция не предъявляется, то перевозчик обязан выдать багаж, на который была выдана квитанция, только при условии, если претендующее лицо докажет, **что багаж предназначен ему или что этот багаж им самим был передан перевозчику**; если это доказательство представляется недостаточным, то перевозчик может потребовать внесения соответствующего залога, который возвращается по истечении одного года, считая со дня его внесения".

⁵ "Если квитанция не предъявляется, то перевозчик обязан выдать багаж, на который была выдана квитанция, только при условии, если претендующее лицо докажет на него свое право; если это доказательство представляется недостаточным, то перевозчик может потребовать внесения соответствующего залога, который возвращается по истечении одного года, считая со дня его внесения".

Статья 12⁶

16. Конвенцией регулируются не все проблемы, связанные с договором перевозки. Следовательно, национальное законодательство, применимое к договору перевозки, должно использоваться в тех случаях, которые не охватываются Конвенцией.

Статьей 12 предусматривается третий юридический режим - режим государства, где данное дело передается на рассмотрение судебного учреждения. Поскольку в статье 21 упоминается о шести судебных учреждениях, в которые могут обратиться стороны договора, положения Конвенции КАПП дополняются и правовые предписания, применимые к договору перевозки, заменяются одним из шести законодательств, ни об одном из которых ничего не известно ни во время заключения договора перевозки, ни в процессе его осуществления.

В сохранении такой неопределенности в отношении третьего режима, подлежащего применению, не заинтересована ни одна из сторон договора.

Кроме того, не выяснен вопрос о том, почему для определения размера ущерба в случае нанесения вреда физическому здоровью пассажира применяется режим государства, где разбирается дело в суде, а для определения размера ущерба в случае повреждения багажа используется правовой режим, применяемый к заключаемому договору. Режим государства, в судебном учреждении которого разбирается дело, необязательно может быть более благоприятным для пострадавших, чем правовой режим, применяемый к договору перевозки. Обеспечение права на разбирательство дела в судебном учреждении неправомерно препятствует выполнению правовых положений, применяемых к договору, и затрудняет прогнозирование, осуществляемое сторонами договора и страховщиком.

17. По мнению МСАТ, для обеспечения большей согласованности текста Конвенции и устранения соответствующих неудобств его надлежит уточнить следующим образом:

⁶ "С учетом пункта 1 статьи 13 разбирающий дело суд в соответствии с национальным законодательством места расположения данного суда, включая нормы коллизионного права, определяет размер ущерба, подлежащего возмещению в связи со смертью, ранением или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира, и какие лица имеют право на возмещение ущерба".

"С учетом соблюдения положений пункта 1 статьи 13 и пункта 1 статьи 16 разбирающий дело суд **в соответствии с пунктом 1 статьи 21** определяет на основании **правовых положений, применяемых к договору перевозки**, размер компенсации:

а) в связи со смертью, ранением или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира - и какие лица имеют на нее право,

б) в случае нанесения ущерба, предусмотряемого статьями 14, 15 и 16".

Ввиду того, что данный текст затрагивает как пассажиров, так и их багаж, его следует включить в статью 17 Конвенции раздела "Общие положения".

Пункт 1 статьи 13⁷

18. Приняв данный пункт статьи 13, его авторы совершенно забыли о необходимости согласования.

Этим пунктом Конвенции КАПП предусматривается не один, а несколько пределов.

Утверждение пределов, величина которых не может быть определена перед происшествием и которые после происшествия могут оказаться неограниченными, означает, что перевозка в соответствии с Конвенцией не может обеспечиваться страхованием.

Это также сопряжено с двойным неудобством для пострадавших.

⁷ "Общая сумма возмещения, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи с одним и тем же событием, не может превышать 250 000 франков (83,333 расчетных единиц СПЗ в соответствии с Протоколом от 5 июля 1978 года к Конвенции КАПП) на одного пострадавшего. Однако любое Договаривающееся государство может установить более высокий предел или не устанавливать никакого предела. Если главная контора перевозчика находится в таком государстве или в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной, законодательство которого предусматривает более высокий предел или не устанавливает никакого предела, для определения общей суммы применяется законодательство этого государства, за исключением норм, относящихся к коллизионному праву".

Во-первых, речь идет о задержке в выплате сумм в компенсацию убытков, вызванной определением предела, подлежащего применению, а во-вторых, - о том, что перевозчик может быть застрахован в недостаточной степени, в частности в том случае, если он представляет страну с низким национальным доходом.

19. По мнению МСАТ, единственный предел в Конвенции должен составлять 250 000 франков (83 000 СПЗ) на одного пострадавшего.

Пункт 1 статьи 13 можно было бы изложить следующим образом:

"Общая сумма возмещения, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи с одним и тем же происшествием, не должна превышать 250 000 франков на одного пострадавшего (83 333 СПЗ согласно Протоколу от 5 июля 1978 года к Конвенции КАПП)".

20. Предел в размере 83 000 СПЗ представляет разумную ответственность перевозчика в расчете на каждый использующийся для транспортировки автобус, которая превышает уровень, установленный любой другой из действующих в настоящее время конвенций, касающихся пассажирских перевозок.

Следует напомнить, что:

- Варшавской конвенцией (ее Гаагским вариантом) установлен предел для воздушных пассажирских перевозок в размере 16 600 СПЗ на каждого пострадавшего. Этот предел используется во всех европейских странах;
- Афинской конвенцией предусматривается предел для морских пассажирских перевозок в размере 46 666 СПЗ на каждого пострадавшего;
- Конвенцией КОТИФ (Правилами МПК) устанавливается предел для железнодорожных пассажирских перевозок в размере 70 000 СПЗ.

Пункты 1 и 2 статьи 14⁸

21. Данный текст в его нынешней редакции сформулирован недостаточно точно. Следующая формулировка была бы более четкой:

"1. ...

Перевозчик отвечает за любой другой багаж, в частности за ручную кладь и личные вещи пассажиров:

- если его утеря или повреждение произошли по его вине.

На него возлагается бремя доказательства того, что он не виновен в утере или повреждении другого багажа:

- если этот багаж был сдан под присмотр перевозчика;
- в случае кражи или утери, связанных с дорожно-транспортным происшествием".

22. Текст пункта 2 в его нынешней редакции на самом деле косвенно допускает перевозку багажа, содержащего "опасные" для транспортировки вещества и предметы. Перевозчик лишь освобождается от ответственности, но не может отказаться от перевозки такого багажа.

⁸ "1. ...

За любой другой багаж перевозчик отвечает в течение времени его нахождения в транспортном средстве, но в случае кражи или утери, не связанных с дорожно-транспортным происшествием, - только в том случае, если он был сдан под присмотр перевозчика. К этому другому багажу приравниваются личные вещи и предметы, которые пассажир имеет на себе или с собой.

2. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если утрата или повреждение связаны с дефектом самого багажа, с особым риском, вызванным тем, что багаж содержит скоропортящиеся или опасные для перевозки вещества или предметы, или произошли в результате обстоятельств, которые перевозчик, несмотря на принятие мер, необходимых в данном конкретном случае, не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить".

23. По мнению МСАТ, текст данного пункта следует изменить, исключив из него все ссылки на "опасные" для перевозки вещества или предметы, содержащиеся в багаже. Данный пункт можно было бы сформулировать следующим образом:

"Перевозчик освобождается от этой ответственности, если утрата или повреждение связаны с дефектом самого багажа либо произошли в результате обстоятельств, которых перевозчик, несмотря на принятие мер, необходимых в данном конкретном случае, не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить".

Пункты 2 и 3 статьи 17⁹

24. Хотя идея данного пункта представляется верной, его формулировка допускает предположение о том, что перевозчик не освобождается от ответственности даже в случае исключительной вины третьего лица. Такое расширительное толкование ответственности перевозчика противоречило бы положениям пункта 2 статьи 11, согласно которым перевозчик освобождается от ответственности, если причиной происшествия явились обстоятельства, которых он, несмотря на принятие мер, необходимых в данном конкретном случае, не мог избежать и последствий которых он не мог предотвратить. Эти обстоятельства, разумеется, могут быть вызваны действием или бездействием третьих лиц.

25. Для согласования положений пункта 2 статьи 11 с положениями пункта 2 статьи 17 текст последнего из упомянутых пунктов необходимо изменить следующим образом:

"Перевозчик освобождается от ответственности, если ущерб нанесен исключительно в результате действий третьего лица, которых перевозчик, несмотря на принятие мер, необходимых в данном случае, не мог предотвратить и последствий которых он не мог устранить. Если перевозчик несет ответственность за ущерб, но причинению этого ущерба способствовало своими действиями или своими упущениями третье лицо, перевозчик отвечает за весь ущерб в предусмотренных настоящей Конвенцией пределах, имея возможность предъявить иск этому третьему лицу"¹⁰.

⁹ "2. Если перевозчик несет ответственность за ущерб, но причинению этого ущерба способствовало своими действиями или своими упущениями третье лицо, перевозчик отвечает за весь ущерб, имея, однако, возможность предъявить иск этому третьему лицу".

¹⁰ Данная формулировка разработана в основном по примеру формулировки, включенной в Правила МПК Конвенции КОТИФ.

Пункты 2 и 3 статьи 18¹¹

26. Настоящим текстом этой статьи грубая небрежность приравнивается к умыслу, что может квалифицироваться как вмешательство в национальное законодательство.

27. Предлагается изменить текст статьи 18 в соответствии со статьей 29 Конвенции от 19 мая 1956 года о договоре международной железнодорожной перевозки грузов следующим образом (КДПГ):

"Перевозчик не вправе ссылаться на положения настоящей Конвенции, исключаящие полностью или частично его ответственность или ограничивающие подлежащее уплате возмещение, если вред причинен в результате умысла или грубой небрежности, вменяемой в вину перевозчику или лицам, за действия которых он отвечает согласно статье 4 **и которые, согласно закону, применимому к данному договору перевозки, приравниваются к умыслу**".

28. Вторая фраза пункта 2 является лишней, т.к. эта же мысль уже изложена в первом пункте. Поэтому МСАТ предлагает исключить эту фразу.

29. Кроме того, поскольку мысль, выраженная в пункте 3, уже изложена в пункте 1 этой же статьи, этот пункт предлагается исключить.

¹¹ "2. Перевозчик не вправе ссылаться на положения настоящей Конвенции, исключаящие полностью или частично его ответственность или ограничивающие подлежащее уплате возмещение, если вред причинен в результате умысла или грубой небрежности, вменяемой в вину перевозчику или лицам, за действия которых он отвечает согласно статье 4. То же самое относится к лицу, за действия которого перевозчик отвечает в соответствии со статьей 4, если возникает вопрос об ответственности этого лица и если вред причинен в результате умысла или грубой небрежности этого лица.

3. С оговоркой о применении предыдущего пункта общий размер возмещения, причитающегося с перевозчика и лиц, за действие которых перевозчик отвечает в соответствии со статьей 4, не может превышать сумм, предусмотренных в предыдущих разделах настоящей главы".

Пункты 1 и 2 статьи 20¹²

30. "Устная" претензия не служит доказательством заявления пассажиром этой претензии.

31. В интересах пассажиров предлагается исключить слово "устно". В этом случае второе предложение этого пункта можно было бы изложить следующим образом:

"Претензия должна заявляться перевозчику в письменном виде в течение семи последующих дней с момента фактического принятия багажа заявителем".

32. Термин "contradictoirement", приведенный в тексте пункта 2 на французском языке, характерен для юридических формулировок и неизвестен перевозчикам и пассажирам. Кроме того, его значения в юридических формулировках и в разговорном языке не эквивалентны, что приводит к путанице в пункте 1 статьи 30 варианта Конвенции КДПГ на французском языке.

Иногда, в частности в том случае, если при официальном переводе возникают трудности с точки зрения выбора между юридическим и повседневным толкованием, положения пункта 1 статьи 30 Конвенции КДПГ толкуются по-разному.

33. Поскольку в английском и русском вариантах Конвенции одна и та же часть этой фразы в пункте 2 излагается соответственно как: "...утеря или состояние багажа были надлежащим образом установлены пассажиром и перевозчиком" и "...утеря или состояние багажа были установлены в присутствии сторон", все три варианта текста, в том числе на французском языке, можно было бы скорректировать следующим образом:

"2. Пассажир освобождается от обязанностей, возлагаемых на него в силу пункта 1 настоящей статьи, если утеря или состояние багажа **были установлены в присутствии пассажира и перевозчика**".

¹² "1. Получение багажа пассажиром без претензий с его стороны предполагает, если не доказано обратное, что багаж был получен полностью и в хорошем состоянии. Претензия должна заявляться перевозчику либо устно, либо в письменном виде в течение семи последующих дней с момента фактического принятия багажа заявителем (...).

2. Пассажир освобождается от обязанностей, возлагаемых на него в силу пункта 1 настоящей статьи, если утеря или состояние багажа были установлены в присутствии сторон".

Первое предложение пункта 3 статьи 22¹³

34. Пунктами 1 и 2 этой статьи вводятся приемлемые сроки давности для действий обеих сторон договора перевозки.

Несправедливо, что в пункте 3 регулируются вопросы приостановления течения давности лишь для пассажира. Эти положения должны применяться к любой из сторон договора перевозки.

35. Следовательно, предлагается заменить в первом предложении пункта 3 статьи 22 слово "перевозчик" словами "другая сторона договора перевозки". И наконец, уместно уточнить, что течение давности возобновляется при возвращении только оригинала документов, а не их копий. В этом случае данное предложение можно было бы сформулировать следующим образом:

"3. Предъявление претензии в письменном виде приостанавливает течение давности до того дня, когда **другая сторона договора перевозки** в письменном виде отвергла претензию с возвращением приложенных к ней оригиналов документов, которые были вручены ей в ее обоснование".

Пункт 1 статьи 32¹⁴

36. В положениях об ответственности перевозчиков пассажиров, приведенных в Варшавской конвенции о воздушных перевозках, в правилах МПК Конвенции КОТИФ о железнодорожных перевозках либо в Афинской конвенции о морской перевозке, ничего подобного не предусмотрено.

¹³ "Предъявление претензии в письменном виде приостанавливает течение давности до того дня, когда перевозчик в письменном виде отверг претензию с возвращением приложенных к ней документов, которые были вручены ему в ее обоснование".

¹⁴ "Каждая Договаривающаяся сторона может при подписании или ратификации настоящей Конвенции или присоединении к ней или в любой момент впоследствии заявить путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что она оставляет за собой право применять вместо статей 11 и 14 настоящей Конвенции соответствующие положения любой международной конвенции, стороной которой она является или может стать, касающиеся гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, и которые были бы более благоприятны для пассажиров".

37. Для согласования Конвенции КАПП с вышеупомянутыми международными конвенциями - с принятием их за основу (статья 3 Правил МПК, статья 22 Афинской конвенции) - положения пункта 2 статьи 32 Конвенции КАПП можно было бы заменить следующим текстом:

"Каждое государство может при подписании Конвенции либо сдаче на хранение своей ратификационной грамоты, документа о принятии, об одобрении или о присоединении оставить за собой право не применять к пассажирам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях на его территории, всей совокупности положений об ответственности перевозчика в случае гибели, ранения или нанесения любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажиров, если эти пассажиры являются гражданами этого государства либо постоянно в нем проживает".

Приложение

Жак ПУЦЕЙС
Заслуженный проф. в отставке
Лувенского католического
университета (Бельгия)

ЗАПИСКА ОБ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ КОНВЕНЦИИ КАПП И О ВНЕСЕНИИ
В НЕЕ ПЕРЕД ЭТИМ ПОПРАВOK

1. Потребность в КАПП
- 1.1 Если функционирование других видов транспорта (железнодорожного, воздушного и морского) в течение длительного времени регулируется международными конвенциями, то в случае пассажирских автомобильных перевозок (впрочем, как и перевозок по внутренним водным путям, не имеющих большого значения с международной точки зрения) с 1973 года ожидается вступление в силу Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа КАПП от 1 марта 1973 года с поправками, внесенными на основании Протокола от 5 июля 1978 года.
- 1.2 Потребность в международной конвенции в данной области очевидна ввиду того, что за прошедшее после ее подписания время объем пассажирских автомобильных перевозок (особенно в туристских целях) как в соответствии с комплексными предложениями (автобусные перевозки), так и в рамках регулярного сообщения (Евролинии) резко увеличился. Эти перевозки нецелесообразно регулировать различающимися национальными законодательствами или общими договорными условиями, которые недостаточно или плохо известны пассажирам, так как в данном случае речь идет о таких важных вопросах, как защита интересов пассажиров и поддержание честной конкуренции между перевозчиками.
- 1.3 Потребность в этом возросла после того, как в рамках Европейского союза была принята директива ЕЕС/93/13 о дискриминационных положениях договоров с потребителями (О.Л. № L 95, 21 апреля 1993 года), в которой государствам было недвусмысленно предложено разработать соответствующее законодательство по данному вопросу.

Прежде всего следует напомнить, что Европейский союз представляет собой не только внутренний рынок, но и союз государств, сохраняющих суверенитет и, следовательно, свои политические границы. Хотя ограничения на доступ к рынку нерегулярных пассажирских автомобильных перевозок были сняты, с точки зрения частного права сохраняется также аспект международных перевозок. Таким образом, существует потребность в разработке договорного законодательства для охвата перевозок в рамках Союза.

В директиве, которую государства должны были ввести в действие не позднее 31 декабря 1994 года, в качестве "дискриминационного" квалифицируется "положение договора, не ставшее предметом индивидуального обсуждения ..., когда оно - вопреки требованию о добросовестности - в ущерб потребителю существенным образом нарушает равновесие между вытекающими из договора правами и обязанностями сторон" (статья 3.1).

Согласно этой директиве, так обстоит дело в случае "общих условий", которые разрабатываются "заранее таким образом, что потребитель в силу этого факта не имеет возможности повлиять на них" (статья 3.2) и "задача или действие которых ... сводится к тому, чтобы исключить или ограничить юридическую ответственность продавца или поставщика в случае гибели потребителя или нанесения ему телесного ущерба в результате действия или бездействия продавца или поставщика" (приложение, 1, 4).

Вместе с тем из сферы действия директивы ЕЕС/93/13 исключаются "договорные положения, отражающие законодательные или нормативные императивные нормы, а также предписания или принципы международных конвенций, сторонами которых являются государства - члены или Сообщество в целом, в частности в области транспорта" (статьи 1, 2), так как априори подобные предписания, "как предполагается, не содержат дискриминационных положений" (пункт 13 преамбулы).

- 1.4 И наконец, международная конвенция, применяемая даже к перевозкам в рамках "внутреннего рынка" Европейского союза, необходима, во-первых, для стандартизации предписаний, регулирующих конкретный вид деятельности, и во-вторых, для того, чтобы перевозчики могли установить ограничительные условия ответственности, аналогичные условиям, действующим в сфере других видов транспорта.

2. Конвенция КАПП

- 2.1 КАПП была подписана в Женеве 1 марта 1973 года двумя государствами. Она вступила в силу только после 12 января 1994 года, когда после распада бывшей Югославии и бывшей Чехословакии были сданы на хранение пять ратификационных грамот и документов о присоединении, предусмотренных статьей 25.2^а.
- 2.2 Согласно статье 34.1 через три года после вступления в силу Конвенции (т.е. начиная с 13 апреля 1997 года) любая Договаривающаяся сторона может требовать ее пересмотра или внесения в нее поправок.
- 2.3 КАПП имеет императивный характер: "Признается не имеющим силы любое условие договора, которым прямо или косвенно допускается отступление от положений настоящей Конвенции" (статья 23.1).
- 2.4 Условие применения Конвенции сводится лишь к тому, что пункт отправления или пункт назначения, или тот и другой, должны находиться "на территории одного из Договаривающихся государств. Применение Конвенции не зависит от местожительства и гражданства заключающих договор сторон".

Поскольку достаточно соблюдения лишь одного условия (как и в случае КДПГ), КАПП подлежит обязательному применению в силу принципов международного частного права после заключения договора о перевозке пассажиров в любое Договаривающееся государство или из любого Договаривающегося государства.

^а КАПП подписали Федеративная Республика Германия (1 марта 1974 года; Протокол - 1 ноября 1978 года) и Люксембург (4 июля 1973 года), однако ни одно из этих государств ее не ратифицировало. Чехословакия ратифицировала КАПП 26 января 1976 года, а Югославия - 1 апреля 1976 года. Правопреемниками этих государств стали: Словакия - 28 мая 1993 года и Чешская Республика - 2 июня 1993 года; Босния и Герцеговина - 12 января 1994 года и Хорватия - 3 августа 1992 года. Латвия ратифицировала КАПП и Протокол к ней 14 января 1994 года.

Например, в рамках сети "Евролиний" отношение к пассажиру, следующему по маршруту Франкфурт - Прага в случае дорожно-транспортного происшествия на территории Германии будет иным, чем к пассажиру, следующему по маршруту Брюссель - Мюнхен, так как только Чешская Республика является Договаривающимся государством.

С другой стороны, отношение ко всем пассажирам-туристам, следующим из Лондона в Прагу, независимо от их гражданства, является одинаковым и регулируется режимом КАПП, не предусматриваемым внутренним правом их стран, но все же применяемым судами их стран.

В контексте комбинированных перевозок делается лишь случайная ссылка на связанные с ними трудности и проблемы, например в случае транспортировки через Ла-Манш железной дорогой или судном (статья 3).

2.5 Принцип ответственности соответствует, как правило, получаемому результату: существует презумпция ответственности (статья 11.1) за исключением тех случаев, когда "причиной происшествия явились обстоятельства, которых перевозчик, несмотря на принятие мер, необходимых в данном конкретном случае, не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить" (статья 11.2), другими словами, за исключением "форс-мажорного" обстоятельства в широком смысле этого слова, вины пассажира или его поступка, не соответствующего нормальному поведению (статья 17.1).

2.6 Вопросы возмещения нанесенного лицам ущерба регулируются довольно сложным образом (статьи 12 и 13):

а) "разбирающий дело суд в соответствии с национальным законодательством места расположения данного суда, включая нормы коллизионного права, определяет размер ущерба, подлежащего возмещению в связи со смертью, ранением или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира, и какие лица имеют право на возмещение ущерба".

В данной связи не только в отношении компетенции и процедуры, но и по существу применяется местное законодательство при условии соблюдения положений о коллизии законов (МЧП), которые могут определять правовой режим договора (КАПП).

b) Однако "общая сумма возмещения, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи с одним и тем же событием" на одного пострадавшего, не может превышать 250 000 франков или 83 333 СПЗ по Протоколу 1978 года.

c) Любое Договаривающееся государство может установить более высокий предел или не устанавливать никакого предела. Более высокий предел может устанавливаться договором перевозки.

d) "Если главная контора перевозчика находится в таком государстве" (Договаривающемся и установившем предел, превышающий 83 333 СПЗ, либо не установившем никакого предела), "для определения общей суммы применяется законодательство этого государства" (Договаривающегося или недоговаривающегося), "за исключением норм, относящихся к коллизионному праву" (статья 13.1).

Прояснить данную ситуацию можно при помощи следующих нескольких примеров:

- законом Бельгии (недоговаривающегося государства) от 1891 года не признается никаких пределов. Например, бельгийский перевозчик обеспечивает сообщение по маршруту Брюссель-Прага; в случае дорожно-транспортного происшествия, имевшего место в Германии, не существует никаких пределов для возмещения ущерба;
- законодательством Нидерландов (недоговаривающегося государства) признается предел в размере 300 000 гульденов, т.е. по состоянию на 3 июля 1995 года - 123 448 СПЗ; применяется именно этот предел;
- законодательством Германии предусмотрен предел в размере 40 000 немецких марок или 18 434 СПЗ; таким образом, предел ограничивается 83 333 СПЗ даже для перевозчика из Германии, но только в отношении тех пассажиров, которые следуют по маршруту Франкфурт - Прага, а не тех, которые выходят в Мюнхене;
- законодательством Австрии признается предел в размере 2 млн. австрийских шиллингов, т.е. 131 031 СПЗ; должен применяться именно этот предел.

Эти несколько примеров наглядно свидетельствуют о крайней сложности возможных ситуаций и полной неуверенности пассажира в отношении возможного возмещения ущерба, причем исключительно с точки зрения практического применения КАПП (и с учетом соблюдения положений соглашений; см. ниже).

- 2.7 КАПП регулируются также вопросы, касающиеся сопровождаемого или несопровождаемого багажа (статьи 8-10), а также предметов, "которые пассажир имеет на себе или с собой" (статья 14.1). Перевозчик вправе ссылаться на причины, освобождающие его от ответственности.

Установленный предел ответственности составляет 500 франков (167 СПЗ) на каждую единицу багажа и 2 000 франков (667 СПЗ) на каждого пассажира (334 СПЗ на личные вещи).

- 2.8 Перевозчик не вправе ссылаться на эти пределы, "если вред причинен в результате умысла или грубой небрежности" (союз "или" в данном случае является соединительным, а не противительным; ср.: КДПГ).

- 2.9 В случае нанесения ущерба лицам срок поступления претензий составляет семь дней, а срок давности - три года; в случае других деяний право на предъявление иска должно погашаться в течение одного года.

3. Несоответствия, вызванные конкуренцией

- 3.1 Несмотря на то, что политика Европейского союза направлена на поддержание равновесия между конкурентами, и в частности между различными видами транспорта, приходится констатировать, что условия, навязанные перевозчикам пассажиров международными конвенциями и национальными законодательствами, в такой степени различаются, что неизбежно влияют на конкуренцию между ними.

Например, совершенно ясно, что сумма, покрываемая страховкой, которую должен заключить перевозчик, непосредственно зависит, в частности, от установленного предела на возмещение ущерба, чем и обусловлен размер страхового взноса (и если этот размер не может быть отражен в цене на перевозку, то ставится под сомнение безопасность пассажира).

В этом отношении показательны прилагаемые таблицы: в зависимости от выбираемого пассажиром вида транспорта предел суммы, причитающейся в качестве возмещения ущерба лицу, имеющему на это право, ограничивается в пределах 8 300-175 000 СПЗ или не ограничивается вовсе (хотя конвенции МПК 1961 и 1970 годов уже не применяются).

Кроме того, ему приходится рассчитывать на национальное законодательство, которое, возможно, является более благоприятным (железнодорожные перевозки), если он не позаботится о достижении согласия с перевозчиком об "особых интересах" (это происходит лишь в редких случаях; предусмотрительные пассажиры заключают дополнительную страховку на случай дорожно-транспортного происшествия).

- 3.2 Данную ситуацию с точки зрения международного права еще больше осложняют существующие региональные соглашения.
- 3.2.1 5 декабря 1970 года в Берлине было подписано соглашение об общих условиях выполнения международных перевозок пассажиров автобусом. При ратификации КАПП Чехословакия сделала оговорку, предусмотренную в статье 31 этого соглашения.
- 3.2.2 Директива 90/314/ЕЕС от 13 июня 1990 года (О.Ж. № L 158, 23 июня 1990 года) касается комплексных поездок, отпусков и туристских маршрутов с фиксированной оплатой. Ее положения применяются к операторам автобусных перевозок, обеспечивающих транспортировку и жилье.

В этой директиве содержится ссылка на национальное законодательство, которое должно обеспечивать ответственность организатора. Вместе с тем "в том что касается ущерба, вызванного непредоставлением или недостаточно эффективным предоставлением услуг по заранее оговоренной цене, государства - члены Сообщества вправе признать лишь, что объем возмещаемого ущерба должен ограничиваться в соответствии с международными конвенциями, регулирующими вопросы предоставления этих услуг".

Таким образом, в 19-м пункте преамбулы к этой директиве упоминается о следующих международных конвенциях: Варшавской 1929 года, МПК 1961 года (SIC), Афинской (PAL) 1974 года и Парижской 1962 года (гостиничное хозяйство).

Можно было бы также сослаться на конвенцию КДТП от 1970 года о договоре туристской перевозки (от 23 апреля 1970 года), в которой компенсация, предоставляемая организатором перевозки в случае нанесения телесного ущерба, ограничивается 50 000 франков или 16 666 СПЗ^b.

- 3.3 В некоторых странах нерегулярные коллективные услуги предоставляются в соответствии с общими условиями перевозки (регулярные услуги лицензируются, и условия их предоставления регулируются государственными органами).

Эти условия могут ограничивать обязательство о возмещении ущерба, причиненного в результате нанесения телесных повреждений пассажирам, материального ущерба (сданный багаж) и ущерба, связанного с опозданием.

В государствах, где действует правило автономии конвенций, ограничение (в силу заключения соответствующих конвенций) обязательства о возмещении организатором перевозки ущерба, причиненного по его вине неумышленно или намеренно, не противоречит публично-правовым нормам. Кроме того, соответствующую конвенцию необходимо беспрепятственно обсудить и согласовать, обеспечив при этом надлежащее страховое покрытие.

4. Возможные решения

- 4.1 Первое из возможных решений состоит в обеспечении всеобщей ратификации КАПП посредством присоединения к ней главным образом, но не исключительно Европейского союза и ее ратификации его государствами-членами.

При всех недостатках КАПП ее всеобщее применение способствовало бы унификации частного права (вместе с тем следовало бы окончательно решить вопрос о Берлинском соглашении 1970 года, сосуществование которого с КАПП вызывает коллизию законов).

^b Бельгия явилась одной из немногих стран, ратифицировавших КДТП; она ее денонсировала и заменила законом от 16 февраля 1994 года, посредством чего привела свое законодательство в соответствие с директивой 90/314. "Организатор поездок не вправе ни исключить, ни ограничить свою ответственность за нанесенный ущерб в результате гибели или ранения пассажира" (статья 19, применяемая к посреднику в организации поездки, статья 28).

4.2 Поскольку КАПП оставляет за государствами право "установить более высокий предел или не устанавливать никакого предела", Европейский союз мог бы на основании нормативных положений обеспечить применение предела, предусмотренного КАПП, поскольку он и так превышает предел, установленный железными дорогами в 1980 году (70 000 СПЗ).

Кроме того, правилами ЕЭС можно было бы закрепить другие общие единообразные условия, обязательные для соблюдения.

4.3 Вместе с другими странами, принимающими участие в работе Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, в частности со странами, которые уже присоединились к Конвенции КАПП, государства - члены Европейского союза могли бы принять участие в процедуре пересмотра для урегулирования других проблем при помощи стандартных решений.

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА (в СПЗ*)

<i>Автомобильные перевозки</i>	КАПП 1973 года	83 333	<u>1/</u> , <u>2/</u>
<i>Железнодорожные перевозки</i>	МПК 1961 год	без ограничений	(уже не применяется)
	Добавочная конвенция/МПК 1966 года	66 666	<u>1/</u> , <u>3/</u>
	МПК 1970 года	без ограничений	(уже не применяется)
	КОТИФ/МПК 1980 года	70 000	<u>1/</u> , <u>3/</u>
<i>Воздушные перевозки</i>			
	Варшавская конвенция 1929 года	8 300	<u>2/</u>
	Гаагская конвенция 1955 года	16 600	<u>2/</u>
	Гватемальская конвенция 1971 года	100 000	<u>2/</u> (не вступила в силу)
<i>Морские перевозки</i>			
	Брюссельская конвенция 1961 года	16 666	<u>1/</u> , <u>2/</u>
	PAL (Афинская конвенция) 1974 года	46 666	<u>1/</u>
	Протокол к PAL 1990 года	175 000	(не вступил в силу)
<i>Перевозки по внутренним водным путям</i>			
	КППВ 1976 года	66 666	<u>1/</u> , <u>3/</u>
<i>Интермодальные перевозки</i>			
	КДТП 1970 года	16 666	<u>1/</u>

* Иногда речь идет о преобразовании золотых франков в расчетные единицы СПЗ на основе протоколов; в других случаях расчетные единицы преобразовываются по принципу: 3 или 15 франков = 1 СПЗ.

1/ Возможность существования национального законодательства, являющегося более благоприятным по отношению к пассажиру.

2/ Возможность существования более высокого предела, предусматриваемого какой-либо конвенцией.

3/ Предел, даже если национальным законодательством предусматривается менее высокий предел.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

Воздушные перевозки: Варшавская конвенция	8 300	
Воздушные перевозки: Гаагская конвенция 1955 года	16 600	
Морские перевозки: Брюссельская конвенция 1961 года	16 666	
Интермодальные перевозки: КДТП 1970 года	16 663	уже не применяется
Морские перевозки: PAL (Афинская конвенция) 1974 года	46 666	
Железнодорожные перевозки: Добавочная конвенция/МГК 1966 года	66 666	
Перевозки по внутренним водным путям: КППВ 1976 года	66 666	
Железнодорожные перевозки: КОТИФ 1980 года	70 000	
Автомобильные перевозки: КАПП 1973 года	83 333	
Воздушные перевозки: Гватемальская конвенция 1971 года	100 000	не вступила в силу
Морские перевозки: Протокол к PAL 1990 года	175 000	не вступила в силу
Железнодорожные перевозки: МПК 1961 года	без ограничений	уже не применяется
МПК 1970 года	без ограничений	уже не применяется