



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.1/2001/14/Add.1  
1 August 2001

RUSSIAN  
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту  
(Девяносто пятая сессия, 16-19 октября 2001 год,  
пункт 5 d) повестки дня)

**СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ**

**Пересмотр Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки  
пассажигов и багажа (КАПП)**

**Представлено Российской Федерацией**

Министерство транспорта Российской Федерации, ознакомившись с письмом от 17 мая 2001 года, касающимся Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа, сообщает следующее.

Предусмотренная Конвенцией сумма возмещения ущерба, в первую очередь возмещения личного вреда одному пострадавшему, выраженная в золотых франках (250 000 фр. или свыше 600 000 долл. США), слишком велика для реального возмещения ущерба со стороны виновного перевозчика.

Протоколом от 5 июля 1978 года верхние пределы сумм выплат за причиненный ущерб могут быть выражены в расчетных единицах (СПЗ). Если в 1978 году верхние пределы, выраженные в золотых франках и СПЗ, были идентичны, то в 2000 году стоимость золотого франка увеличилась в шесть раз.

Проектом федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за вред, причиненный пассажирам и грузам" предусмотрено установить максимальную сумму страхового возмещения вреда пассажиру в размере 100 000 рублей.

Кроме того, Конвенция обязывает применять ее норму для каждой автобусной линии или перевозки и даже для любого участка этой линии или перевозки, осуществляемой по территории минимум двух государств, по меньшей мере одно из которых является участником Конвенции, а также в отношении всех договоров автомобильной перевозки пассажиров и багажа, в том числе и легковыми автомобилями, регулирование деятельности которых выходит за пределы компетенции министерства транспорта России.

Таким образом, присоединение Российской Федерации к Конвенции представляется весьма полезным с точки зрения защиты интересов пассажиров. Однако что касается перевозчиков, то с учетом пределов ответственности обеспечение гарантий возмещения причиненного перевозчикам вреда в рамках Конвенции, осуществляемое через механизм страхования, не будет способствовать развитию национального страхового рынка и повлечет за собой значительное удорожание стоимости перевозок, поэтому даже в случае принятия в качестве расчетной единицы не золотого франка, а СПЗ в ближайшие годы они, по всей видимости, не смогут выполнять положения Конвенции КАПП.

Учитывая вышеизложенное, министерство транспорта считает присоединение Российской Федерации к КАПП в настоящее время преждевременным.

В этой связи министерство полагает, что целесообразно:

1. В пункте 1 статьи 13 предусмотреть единый предел ответственности для всех стран - участниц Конвенции. В противном случае может возникнуть ситуация с неограниченной ответственностью перевозчика, что противоречит принципам страхования.
2. Ввиду чрезмерной максимальной ответственности перевозчика, вытекающей из ответственности по одному пассажиру, представляется целесообразным провести квалифицированный анализ происшествий, возникающих при автобусных перевозках

пассажиров, для установления и включения в Конвенцию размера паушальной ответственности перевозчика по одному происшествию. Введение такого лимита позволит не только сделать сумму ответственности перевозчика более реальной, но и снизить неизбежные затраты перевозчиков на страхование.

3. Включить в Конвенцию положение о том, что перевозки пассажиров в рамках КАПП осуществляются при условии предварительного страхования ответственности автобусного перевозчика.

---