



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

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

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

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

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

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

Записка секретариата

1. Договаривающимися сторонами Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) являются всего шесть государств (Босния и Герцеговина (в порядке правопреемства), Германия, Латвия, Люксембург, Словакия (в порядке правопреемства), Хорватия (в порядке правопреемства), Чешская Республика (в порядке правопреемства) и Югославия).
2. На своей девяносто четвертой сессии Рабочая группа приняла к сведению представленный МСАТ документ TRANS/SC.1/2000/18, в котором предлагаются поправки к КАПП. Она также приняла к сведению новую информацию о стоимости золотого франка, который используется для расчета объема ответственности (TRANS/SC.1/

2000/17). Рабочая группа признала, что золотой франк является законной расчетной единицей, поскольку Протокол к КАПП, согласно которому вместо золотого франка было введено понятие специальных прав заимствования (СПЗ), еще не вступил в силу.

С учетом того, что стоимость золотого франка приблизительно в шесть раз превышает уровень его стоимости в 1978 году, когда разрабатывался этот протокол, Рабочая группа хотела бы знать, не намерены ли другие страны рассмотреть вопрос о присоединении к КАПП с учетом этих более высоких уровней компенсации.

3. Рабочая группа поручила секретариату направить всем государствам - членам ЕЭК ООН письмо с просьбой сообщить, готовы ли они сейчас рассмотреть вопрос о присоединении к КАПП и, если нет, какие изменения позволили бы им сделать это.

4. Полученные ответы приводятся ниже, а также в добавлениях к настоящему документу.

#### Германия

Федеративная Республика Германия не видит никаких оснований для отказа от своей позиции, отраженной в документе TRANS/SC.1/R.275, и для ратификации Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1 марта 1973 года только по причине изменения стоимости золотого франка.

Уже высказывались оговорки относительно изложенной в документе TRANS/SC.1/2000/17 концепции, в соответствии с которой золотой франк должен конвертироваться с учетом текущей цены золота в условиях свободного рынка. Как и во всех других принимавшихся ранее конвенциях по транспорту, содержащих "золотую" оговорку, в КАПП предусматривается, что Конвенция должна основываться на официальном золотовалютном паритете. Это положение было включено в Конвенцию с той целью, чтобы спекулятивные колебания стоимости золота на свободном рынке не оказывали влияния на максимальные размеры ответственности. Хотя необходимо признать, что крах Бреттон-вудской системы сделал этот вид конверсии практически невозможным, поскольку сейчас золото уже не является надежным критерием, который может использоваться для определения реального стоимостного соотношения различных валют, это не позволяет автоматически заключить, что текущая цена золота должна иметь решающее значение для подобной конверсии. В аналогичных случаях в качестве основы для определения курса перевода валют чаще используется соотношение между специальными правами заимствования и национальной валютой.

Именно из-за трудностей, возникших в результате краха Бреттон-вудской системы, и обусловленных этим проблем, связанных с конвертируемостью валют с учетом стоимости золота, в 1978 году был принят Протокол об изменении Конвенции, предусматривающий введение в качестве расчетной единицы специальных прав заимствования. Поэтому необходимо полностью отказаться от сохранения золотого франка (будь то так называемый "франк Пуанкаре" или, как в данном случае, так называемый "жерминальский франк") в качестве расчетной единицы для определения максимальных размеров ответственности в силу связанных с этим проблем конверсии.

Ввиду этого, по мнению Германии, вопрос о ратификации КАПП можно рассматривать только в связи с Протоколом 1978 года. Однако, как это отражено в изложенной в документе TRANS/SC.1/R.275 позиции Германии по документу TRANS/SC.1/269, который идентичен документу TRANS/SC.1/2000/18, ратификация КАПП в связи с Протоколом 1978 года даже не предусматривается. Причина заключается в том, что максимальные пределы ответственности, определенные в статьях 13 и 16 КАПП в связи с Протоколом 1978 года и выраженные в специальных правах заимствования, неоправданно низки. В настоящее время никаких предложений об увеличении этих размеров не поступало. Однако без значительного увеличения максимальных размеров ответственности и внесения в КАПП поправок с целью учета последних изменений в нормативных положениях, регулирующих перевозку пассажиров воздушным, железнодорожным и морским транспортом, нельзя ожидать, что Федеративная Республика Германия изменит свою позицию.

### Швейцария

Швейцария считает, что КАПП является весьма важной Конвенцией. Однако в силу ограниченности предусмотренных в КАПП размеров ответственности Швейцария не сможет присоединиться к этой Конвенции. Только тогда, когда в КАПП будут включены положения о неограниченной ответственности, как это предусмотрено в швейцарском законодательстве, Швейцария сможет рассмотреть возможность присоединения к этой Конвенции.

---