



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.24/2002/7
6 February 2002

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по комбинированным перевозкам
(Тридцать седьмая сессия, 18 и 19 апреля 2002 года,
пункт 9 повестки дня)

**ВОЗМОЖНОСТИ СОГЛАСОВАНИЯ И УНИФИКАЦИИ РЕЖИМОВ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, РЕГУЛИРУЮЩИХ
КОМБИНИРОВАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

**Исследование экономических последствий ответственности
перевозчиков для мультимодальных перевозок**

Резюме

Передано Европейской комиссией (ЕК)

Примечание: Секретариат воспроизводит ниже сообщение, переданное Европейской комиссией.

* * *

1. В сообщении по вопросам интермодальности и международных грузовых перевозок (СОМ(97)243) указывается, что отсутствие единообразного режима ответственности перевозчиков, которое приводит к дополнительным (т.е. фоновым) издержкам, связанным с соответствующей системой страхования, является препятствием на пути дальнейшего развития интермодальных грузовых перевозок в Европейской союзе. После того как группа ученых экспертов подготовила по заказу ЕК исследование по унификации режимов ответственности грузовых перевозчиков (договор ЕК № EI-B97-B27040-SIN6954-SUB), ЕК заказала у компании IM Technologies, Соединенное Королевство (при содействии в качестве дополнительного консультанта Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V., Германия, исследование экономических аспектов ответственности перевозчиков в контексте интермодальных грузовых перевозок.

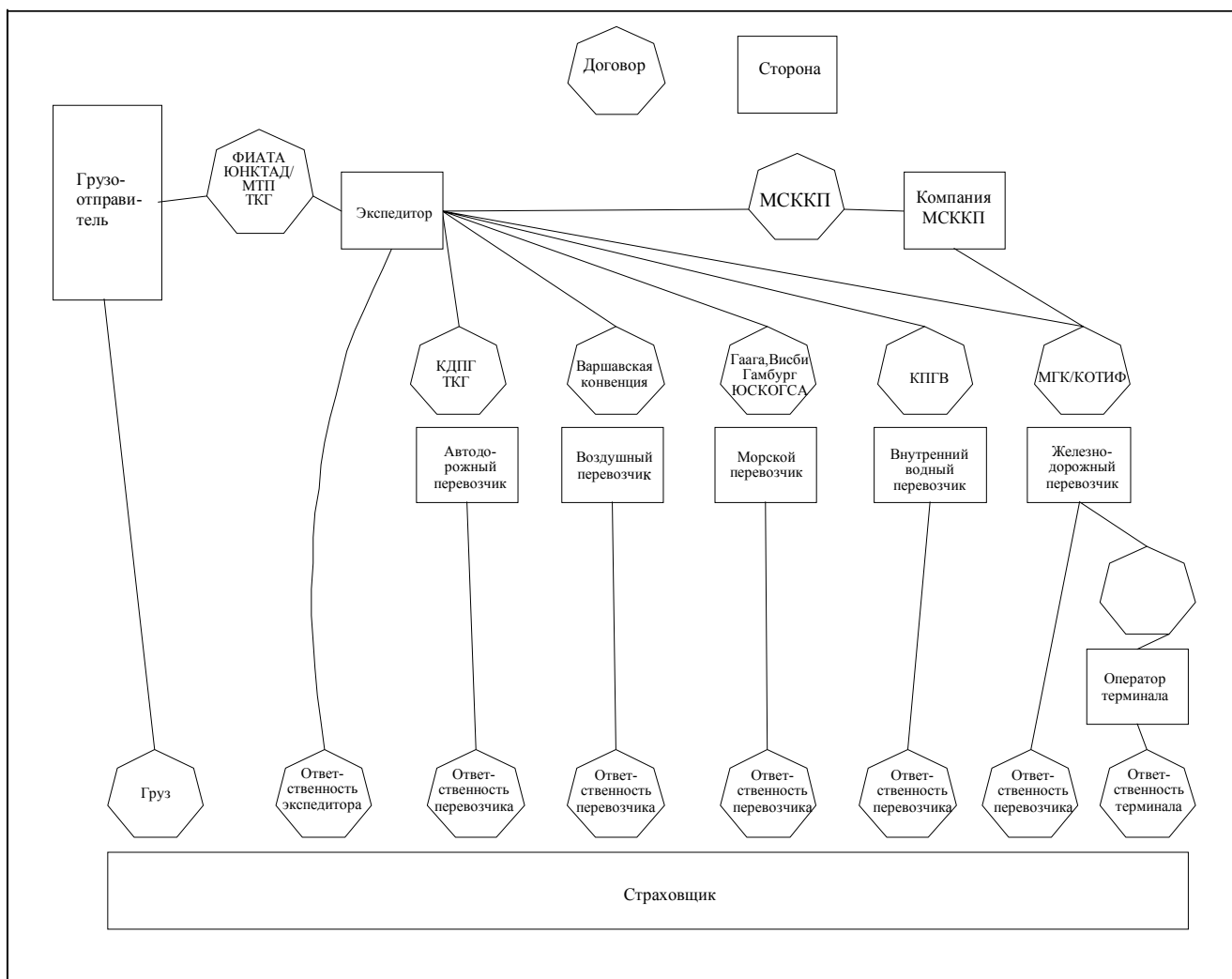
2. В настоящем резюме кратко излагаются ключевые элементы экономических последствий ответственности перевозчиков для интермодальных грузовых перевозок и основные результаты и выводы проведенного исследования.

ЦЕПОЧКА ДОСТАВКИ ГРУЗОВ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

3. Цепочка доставки грузов включает четырех основных участников, а именно: грузоотправителя, экспедитора, перевозчика (перевозчиков) и страховщика (груза и ответственности перевозчика). Помимо этих четырех участников существуют и другие участники, в том числе операторы терминалов, операторы складов, компании, предоставляющие железнодорожные пути (т.е. инфраструктуру), и посредники в сфере страхования. Эта схема показывает взаимосвязи между участниками и режимами ответственности перевозчиков, которые зависят от конкретного вида транспорта.

4. Принципы ответственности перевозчиков, всесторонне обобщенные ЕЭК ООН¹, определяют условия, при которых перевозчики, экспедиторы и операторы терминалов несут ответственность за потерю и повреждение перевозимого груза и, в случае некоторых видов транспорта, за просрочку в его доставке. Режимы ответственности перевозчиков зависят от вида транспорта; это также касается режимов ответственности сетей, например ЮНКТАД/МТП, которые направлены на облегчение интермодальных перевозок.

¹ "Возможности согласования и унификации режимов гражданской ответственности, регулирующих комбинированные перевозки", обзор положений существующих режимов гражданской ответственности, регулирующих международные перевозки грузов. ЕЭК ООН, апрель 2000 года.

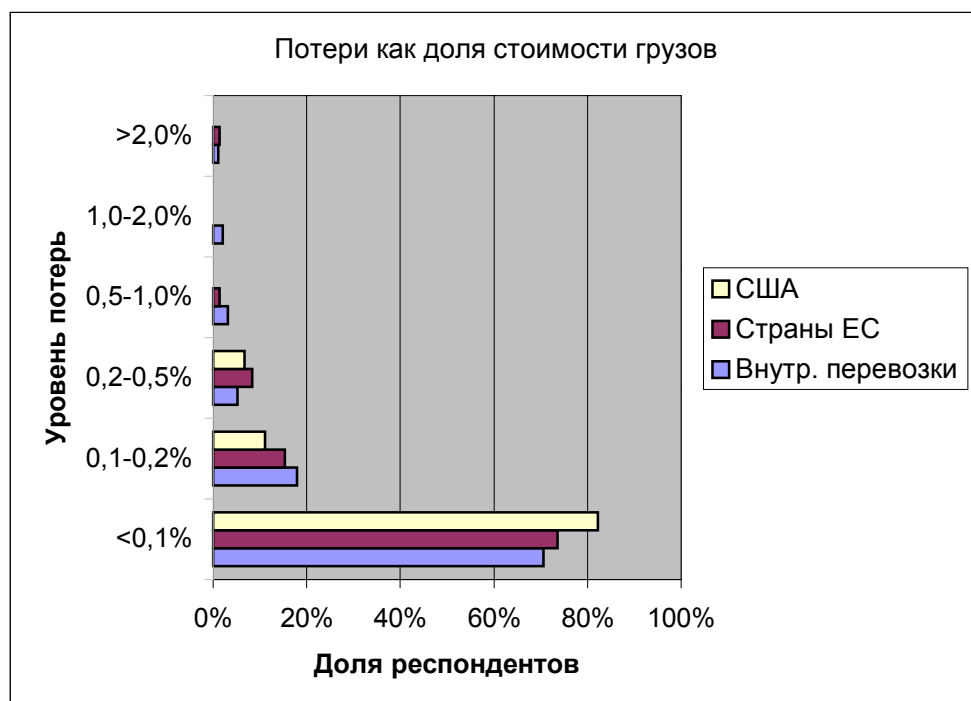


ПОТЕРЯ И ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА И СТРАХОВАНИЕ

5. Часто говорится о том, что в торговле стран - членов ЕС значительная часть товаров имеет высокую стоимость, однако средняя стоимость грузов², перевозимых внутри ЕС различными видами транспорта, представляется относительно низкой в сравнении с пределами ответственности. Например, в случае автомобильных грузовых перевозок средняя стоимость груза составляет около 1,6 евро/кг, в то время как предел ответственности согласно КДПГ составляет около 11,4 евро/кг.

² "EU Transport in Figures - Statistical Pocketbook - 1999", European Commission, 125 pp, 1999.

6. Был проведен опрос отдельных грузоотправителей в странах ЕС; большинство опрошенных грузоотправителей (более 75%) указали уровень потерь, составляющий менее 0,1%, и лишь незначительное число грузоотправителей (менее 5%) сообщили об уровне потерь свыше 1%. Для наземных перевозчиков, как представляется, характерны более высокие показатели потерь, чем для воздушных и морских перевозчиков. Вероятнее всего это обусловлено относительными уровнями контейнеризации различных видов транспорта. Анализ потерь и повреждений грузов в географической разбивке, несомненно, указывает на то, что в этом отношении положение дел в области грузовых перевозок, связанных с США, является более благоприятным, чем в случае грузовых перевозок внутри ЕС; в этом опять же можно предположить более высокий уровень контейнеризации трансатлантических грузовых перевозок. В последние годы уровень потерь изменяется в правильном направлении, т.е. несколько снижается.



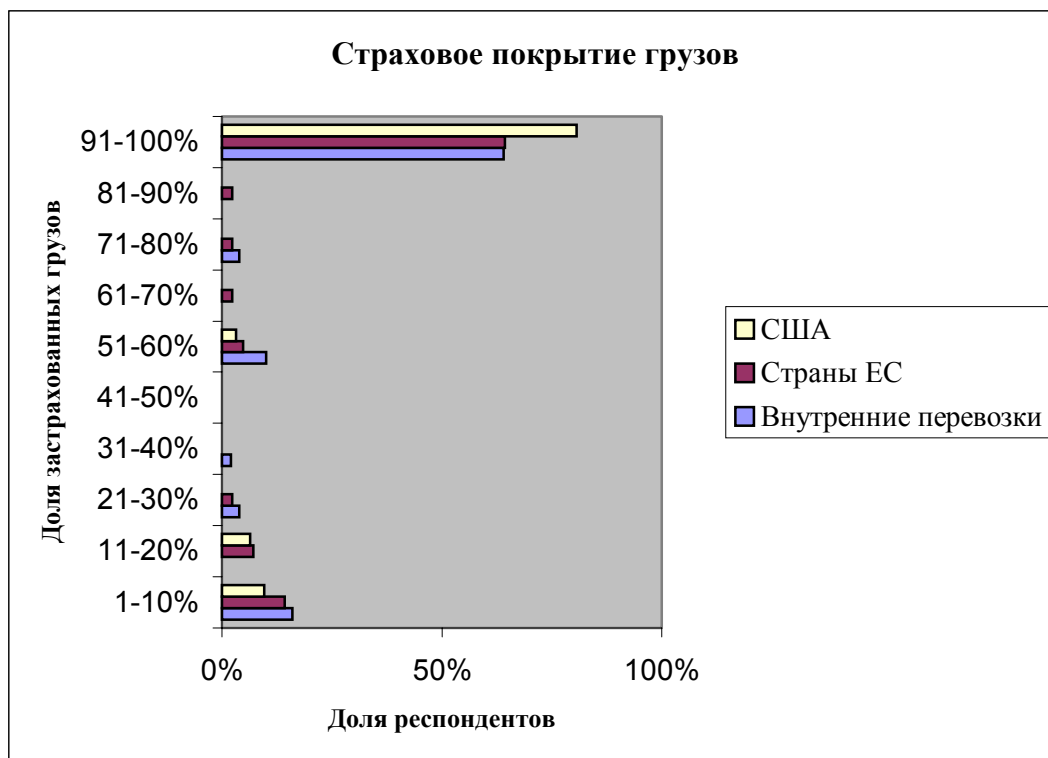
7. Как представляется, опрошенным грузоотправителям недостаточно хорошо известны многие различные режимы ответственности перевозчиков, которые могли бы применяться, о чем свидетельствует низкий уровень ответов на вопрос об условиях договора о перевозке.

8. Очень невелика доля претензий в связи с потерей и повреждением груза, которые стали предметом спора: более 90% опрошенных грузоотправителей сообщили, что менее 1% претензий привели к судебному разбирательству; аналогичное мнение высказывают перевозчики и экспедиторы.

9. Страхование является широко распространенной услугой и используется как перевозчиками, так и грузоотправителями для смягчения риска в случае возникновения непредвиденных обстоятельств. Результаты опроса показывают, что издержки грузоотправителей на страхование грузов весьма низки по сравнению со стоимостью грузов и часто составляют менее 0,1%. Этот низкий уровень страховых взносов при страховании грузов является отражением очень низкого уровня потерь и ущерба. Невысокими страховыми взносами может частично объясняться склонность значительной части грузоотправителей (примерно 75-80%) к страхованию грузов с целью защиты своей ответственности.

ФОНОВЫЕ ИЗДЕРЖКИ

10. Фоновые издержки, связанные с ответственностью перевозчика, можно определить как издержки, вызванные потерей, повреждением груза, просрочкой в его доставке и являющиеся следствием убытков ("фактические убытки"), а также издержки, связанные с использованием режима страхования и обработки претензий ("административные издержки"). Эти административные издержки в определенной степени несут все участники. Уплачивая взносы за страхование груза и оплачивая услуги по его перевозке, грузоотправитель вместе с собственными административными расходами несет в конечном счете все фоновые издержки. Для перевода соотношения степени риска и страхового покрытия в количественные оценочные показатели фоновых издержек, связанных с ответственностью перевозчика, в рамках исследования используется удобная схема учета.



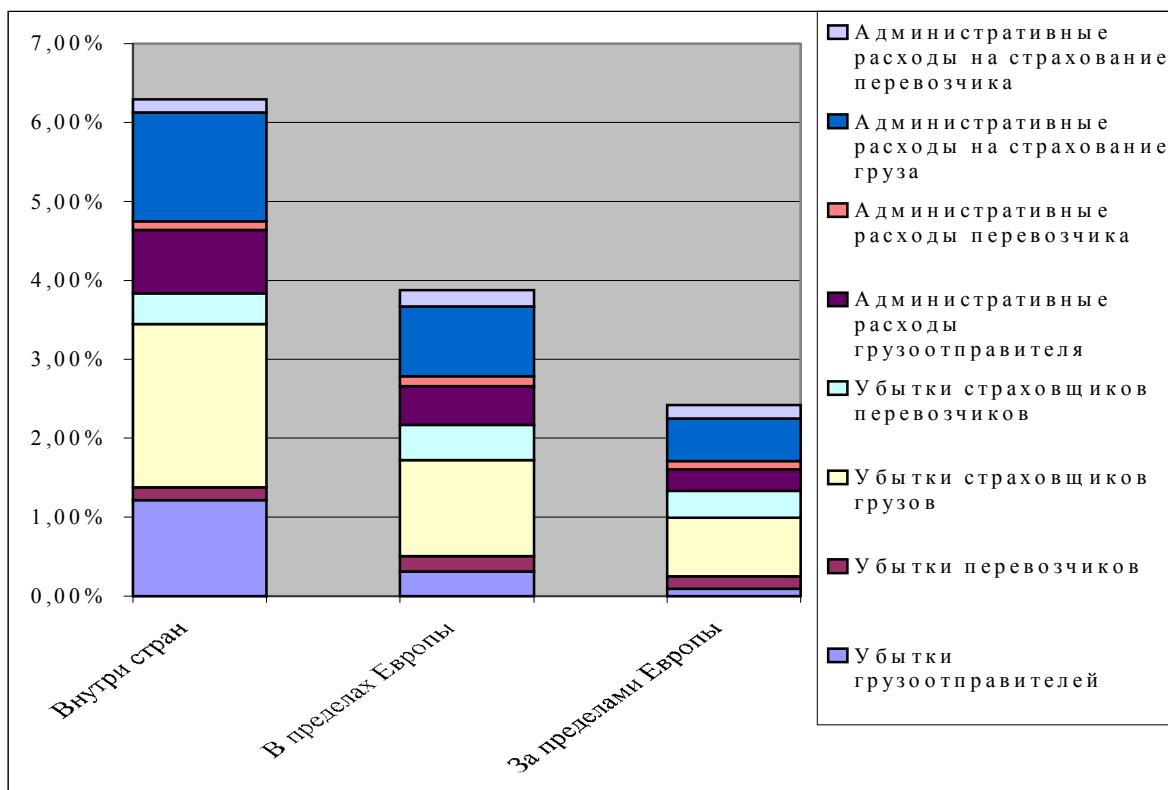
	Издержки получателя	Издержки отправителя		Издержки страховщика груза	Издержки отправителя	Издержки страховщика ответственности	Издержки и платежи перевозчика		
		Отправитель (застрахованного груза) Обработка претензий							
	Получатель Обработка претензий								
Фактические убытки (включая убытки, являющиеся следствием)	Невозмещенные издержки, (т.е. являющиеся следствием убытки, не могущие быть предметом претензии)								
			Отправитель (застрахованного груза) Вычеты		Отправитель (застрахованного груза) Оформление полисы				
	Убытки, могущие быть предметом претензии отправителя	Претензии отправителя (застрахованного груза)	Невозмещенные за счет страхования груза (т.е. временные ограничения и т.д.)		Страховщик груза Полис Обработка претензий	Отправитель Премия по страхованию груза	Страховщик ответственности Оформление полиса Прибыль/убытки	Перевозчик Оформление полиса Обработка претензий	Включенные в тарифы на перевозку грузов
			Возмещенные за счет страхования груза	Удовлетворенные претензии страховщика груза	Невозмещенные за счет страхования перевозчика				
		Претензии отправителя (незастрахованного груза)	Возмещенные перевозчиком	Удовлетворенные претензии перевозчика	Возмещенные за счет страхования перевозчика	Страховщик ответственности Удовлетворенные претензии	Перевозчик		
	Невозмещенные перевозчиком (т.е. исковая давность и т.д.)					Перевозчик Вычеты			
	Самострахование ex post					Перевозчик			
	Самострахование ex ante					Самострахование ex ante			
	Отправитель (незастрахованного груза) Обработка претензий								

Фоновые издержки	Убытки	+	Администрация
------------------	--------	---	---------------

- Примечание:
1. В каждой клетке описываются издержки по отдельной статье, при этом высота (вне масштаба) каждой клетки определяет значение каждой описываемой статьи.
 2. В каждом случае левая клетка (клетки), если таковая имеется, описывает "расходы", а правая клетка (клетки), если таковая имеется, - "доходы". Например, издержки страховщика ответственности, включая убытки, компенсируются его доходами (т.е. взносами перевозчика по страхованию ответственности), в то время как его расходы на удовлетворение претензий компенсируются возмещением убытков за счет страхования перевозчика и уступкой прав требования к страховщику перевозчика.
 3. Издержки, выделенные желтым и сиреневым цветом, представляют собой конечные издержки.
 4. Убытки страховщика являются не конечными издержками, а временными краткосрочными издержками, поскольку в дальнейшем страховщики увеличивают страховые взносы для покрытия прошлых убытков.
 5. Самострахование ex ante основано на "рассчитанном" управленческом решении. Самострахование ex post зависит от неправильного толкования и/или незнания правил ответственности перевозчика, например в случае необоснованной претензии.

11. В результате проведенных опросов участников были получены оценочные данные по различным статьям схемы учета. Перевозчики и экспедиторы используют страхование для смягчения риска, связанного с ответственностью перевозчика. Однако, как видно, примерно лишь 20-30% претензий по страхованию груза удовлетворяются за счет страхования перевозчика. Это объясняется сочетанием двух факторов: во-первых, многие страховые компании страхуют как перевозчика, так и груз, и, во-вторых, административные издержки на обращение в судебные органы во многих случаях считаются слишком высокими, чтобы быть оправданными с финансовой точки зрения.

12. Фоновые издержки, связанные с ответственностью перевозчика, варьируются для различных типов перевозок, в частности в зависимости от стоимости партии (груза), протяженности перевозки и уровня риска. Для типичных перевозок, осуществляемых внутри стран, в пределах Европы и за пределами Европы, фоновые издержки, связанные с ответственностью перевозчика, оцениваются соответственно на уровне 6,3, 3,9 и 2,4% платы за перевозку груза. Эти фоновые издержки составляют менее 0,2% стоимости партии (груза). В Европе совокупные фоновые издержки, связанные с гражданской ответственностью, для осуществляемых в настоящее время интермодальных транспортных операций оцениваются примерно в 500-550 млн. евро в год.



13. Типовые правила ЮНКТАД/МТП, основанные на сетевом принципе, заполнили пробел в области ответственности при интермодальных перевозках, который остался в результате того, что Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 года не смогла получить достаточной поддержки и как следствие не вступила в силу. Грузоотправители и экспедиторы широко используют договоры, такие, как FBL ФИАТА, Multidoc95 БИМКО и STC БИФА, составленные с учетом Типовых правил. Хотя эти Типовые правила и кажутся простыми, они затушевывают преимущественную силу международных конвенций, и договоры, заключаемые на основе этих Правил, являются по существу частными договорами, допускающими неодинаковое толкование различными судами. Результатом является сохраняющаяся неопределенность с точки зрения ответственности и юридической ситуации. Унификация условий, например установление единообразного предела ответственности для всех видов транспорта, с целью облегчения интермодальных перевозок могла бы привести к снижению фоновых издержек в сфере интермодальных перевозок в размере до 50 млн. евро в год.

14. При осуществлении интермодальных перевозок фоновые издержки, связанные с ответственностью перевозчика, могут быть снижены посредством использования Интернета и электронной торговли, однако выгода от этого, вероятно, будет незначительной (примерно 20-30 млн. евро в год). Вместе с тем эти же методы должны быть применимы при осуществлении перевозок одним видом транспорта, что даст значительную экономию, - более 500 млн. евро в год.

РЕКОМЕНДАЦИИ

15. В свете основных результатов и выводов рекомендуется действовать в следующих направлениях:

- ЕК следует затрачивать время и усилия на достижение и облегчение более широкой унификации условий режимов ответственности перевозчиков в целях обеспечения потенциального снижения фоновых издержек в области интермодальных перевозок;
- ЕК целесообразно добиваться все более глубоких усовершенствований, сосредоточив внимание в первую очередь на унификации условий для автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, которые осуществляют основные грузовые перевозки внутри ЕС;

- было бы более прагматичным стремиться к достижению регионального решения, охватывающего ЕС, страны - кандидаты в члены ЕС и соседние страны, поскольку эта задача является более легкой, так как конвенции КДПГ и МГК/КОТИФ имеют аналогичную географическую сферу применения, а конвенция КППВ в значительной мере носит общеевропейский характер;
- ЕК и многие другие международные учреждения, например ЕЭК ООН, ОЭСР, ММК и ЮНСИТРАЛ, в настоящее время занимаются дальнейшей разработкой режимов ответственности перевозчиков при осуществлении мультимодальных перевозок, и ЕК целесообразно сотрудничать с этими различными учреждениями;
- ЕК следует рекомендовать государствам - членам ЕС включать операции, осуществляемые на национальном уровне, такие, как складирование, операции на терминалах, предоставление инфраструктуры, в процесс унификации в рамках всей цепочки доставки грузов - от начала до конца; и
- прежде всего, ЕС следует содействовать использованию единой терминологии на местном уровне в 15 странах ЕС и поддерживать дальнейшую работу по развитию использования Интернета и методов электронной торговли в отношениях между предприятиями, что будет полезным как для интермодальных перевозок, так и для перевозок, осуществляемых одним видом транспорта.
