



**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.

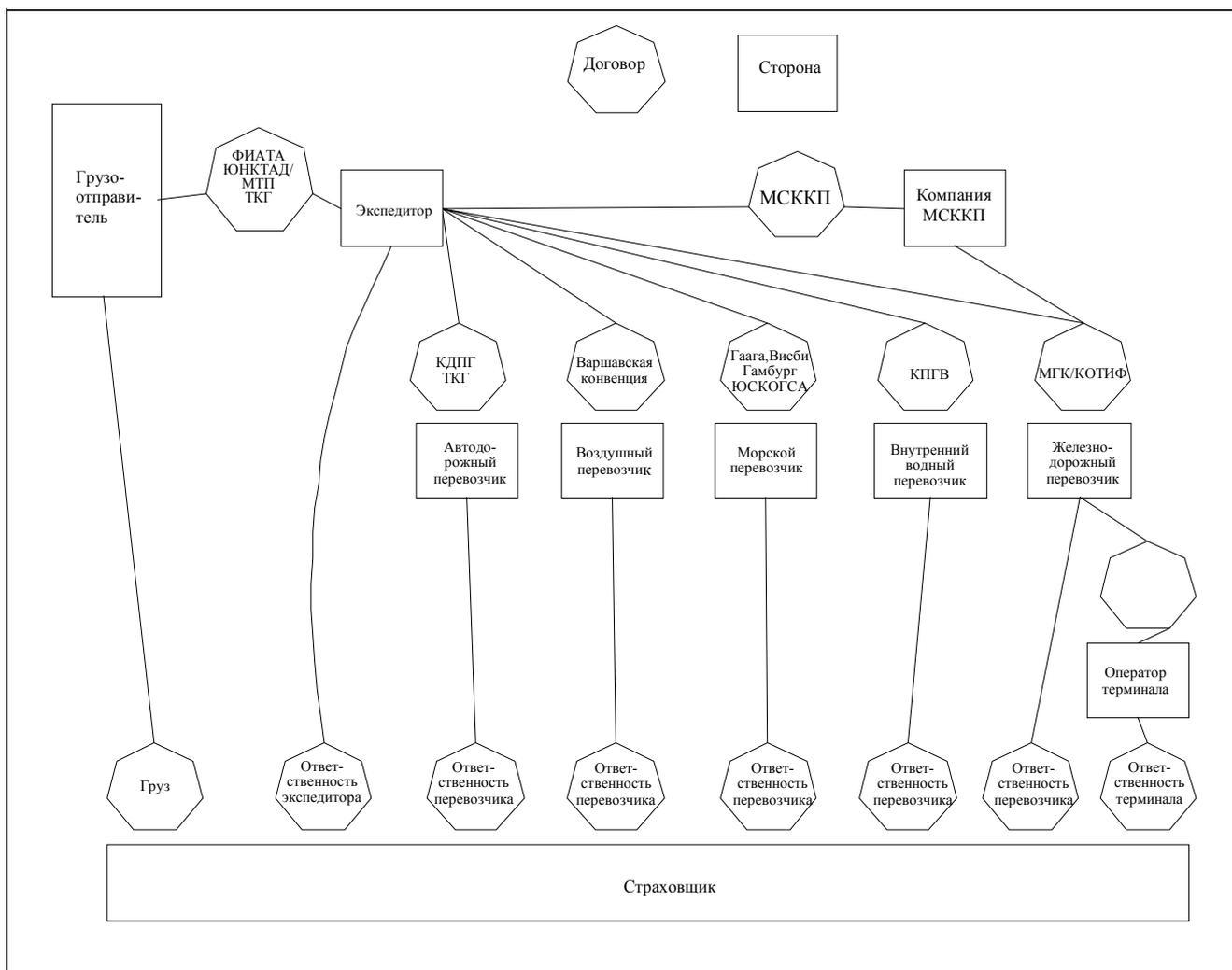
2. В настоящем резюме кратко излагаются ключевые элементы экономических последствий ответственности перевозчиков для интермодальных грузовых перевозок и основные результаты и выводы проведенного исследования.

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.

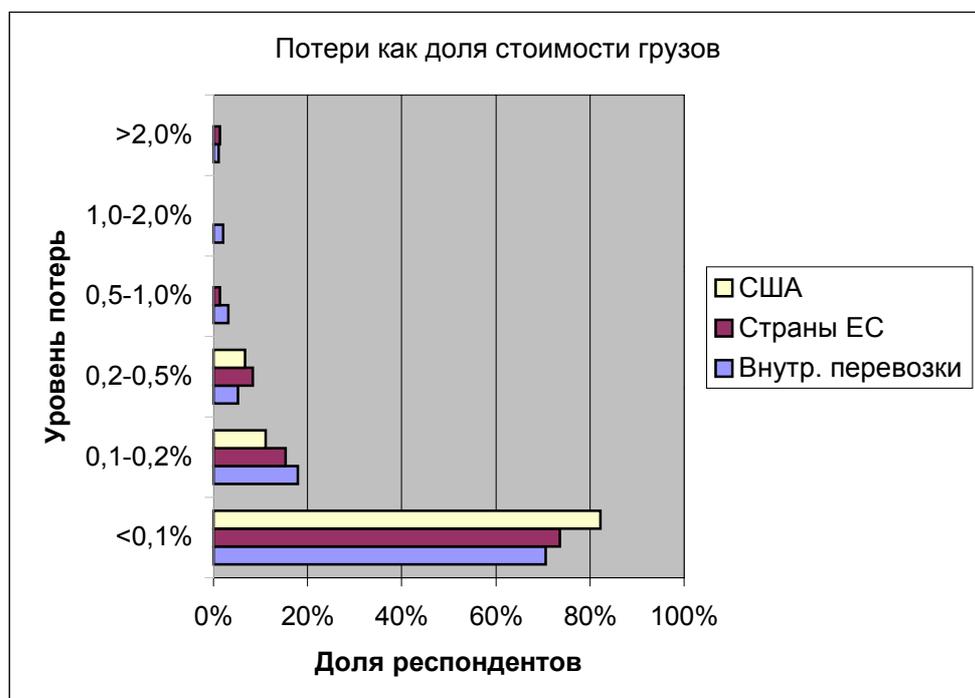


ПОТЕРЯ И ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА И СТРАХОВАНИЕ

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.



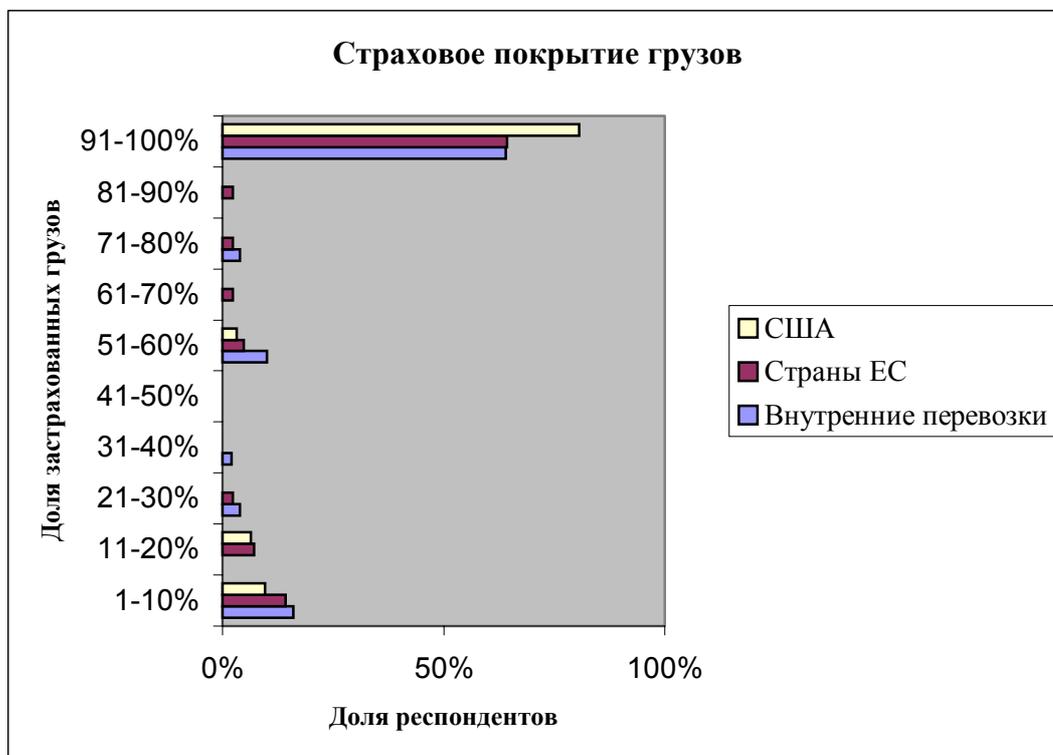
7. Как представляется, опрошенным грузоотправителям недостаточно хорошо известны многие различные режимы ответственности перевозчиков, которые могли бы применяться, о чем свидетельствует низкий уровень ответов на вопрос об условиях договора о перевозке.

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.

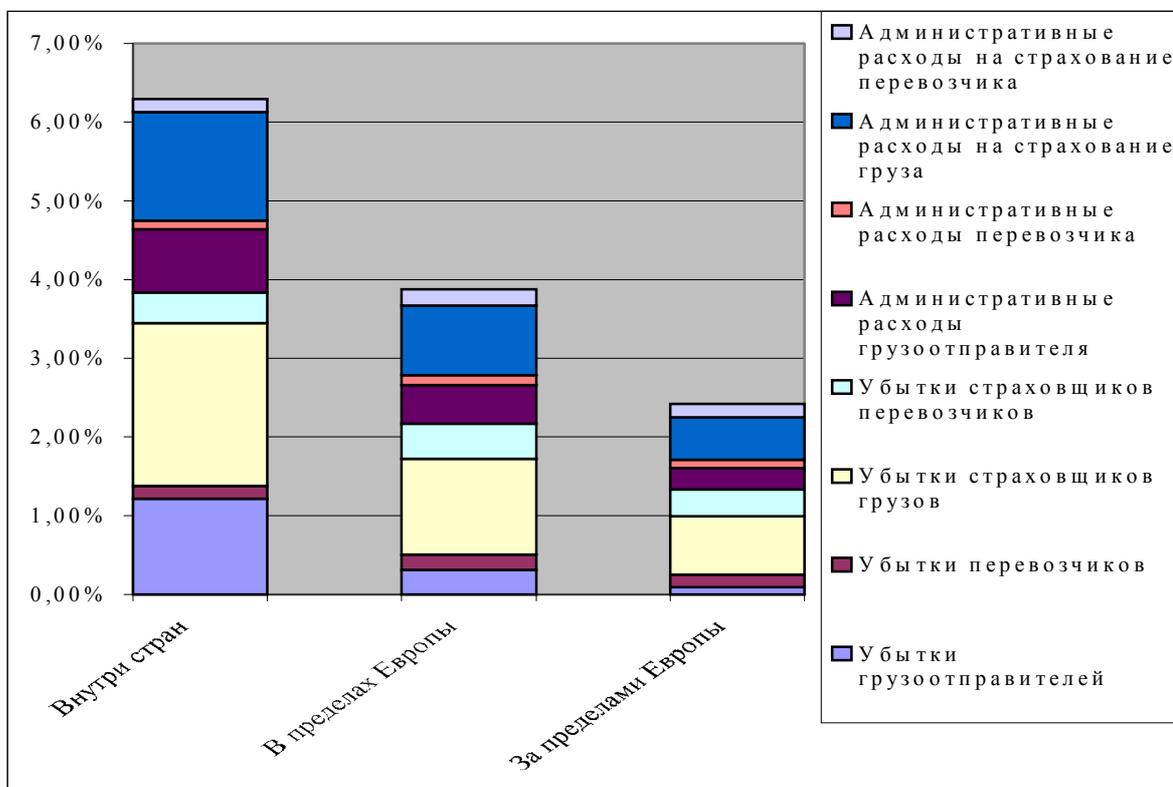


	Издержки получателя	Издержки отправителя		Издержки страховщика груза	Издержки отправителя	Издержки страховщика ответственности	Издержки и платежи перевозчика								
		<i>Отправитель (застрахованного груза) Обработка претензий</i>													
	<i>Получатель Обработка претензий</i>														
Фактические убытки (включая убытки, являющиеся следствием)	Невозмещенные издержки, (т.е. являющиеся следствием убытки, не могущие быть предметом претензии)														
			<i>Отправитель (застрахованного груза) Вычеты</i>		<i>Отправитель (застрахованного груза) Оформление полисы</i>										
	Убытки, могущие быть предметом претензии отправителя	Претензии отправителя (застрахованного груза)	Невозмещенные за счет страхования груза (т.е. временные ограничения и т.д.)		<i>Страховщик груза Полис Обработка претензий</i>	<i>Отправитель Премия по страхованию груза</i>	<i>Страховщик ответственности Оформление полиса Прибыль/убытки</i>	<i>Перевозчик Оформление полиса Обработка претензий</i>	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	Уступка прав требования к страховщику перевозчика	Возмещенные за счет страхования перевозчика	Удовлетворенные претензии	<i>Перевозчик Премия страхования ответственности</i>							
	Невозмещенные перевозчиком (т.е. исковая давность и т.д.)		Самострахование ex ante							<i>Перевозчик Вычеты</i>					
	Самострахование ex post			Самострахование ex ante	<i>Перевозчик Самострахование ex ante</i>										
	Самострахование ex ante	<i>Отправитель (незастрахованного груза) Обработка претензий</i>													
	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>Фоновые издержки</td> <td>Убытки</td> <td>+</td> <td>Администрация</td> </tr> </table>										Фоновые издержки	Убытки	+	Администрация	
	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.
