



TRACECA Project
Legal & Regulatory Framework
Проект ТРАСЕКА
Правовая и Нормативная Структура
Completion Report
Заключительный Отчет
Appendix 1
Приложение 1
February 1998
Февраль 1998



TRACECA Project
Legal & Regulatory Framework
Проект ТРАСЕКА
Правовая и Нормативная Структура
Completion Report
Заключительный Отчет
Appendix 1
Приложение 1
February 1998
Февраль 1998

Appendix

1

Conference / Workshop Presentation Material

Приложение

1

*Презентационные материалы для
Конференций/Семинаров*



MEMORANDUM

of the participants of the first Regional Conference of the TRACECA Transport Corridor Legal and Regulatory Framework Project

The participants of the first Regional Conference of the Legal and Regulatory Framework Project:

- basing on historical transport connections of our countries,
 - realising the necessity of integration for transport systems and development of trade between our countries,
 - being guided by commonly accepted norms and principles of international and transport law,
 - taking into account the need for unification of transport legislation between our countries,
- have agreed on the following:

1. In general to consider acceptable for future work the priorities identified in the Inception Report for the project.
2. In order to set up the basis for integration and to provide regional access to the transport market to recommend the signing of bilateral agreements with third countries and multilateral agreements with permit-free system of border crossing with the TRACECA countries with the aim to facilitate: transit transport, domestic transport and transport to the third countries.
3. Taking into account the need to introduce international standards in trade and transport, it is recommended that common systems of liability are introduced for freight-forwarding and priorities are identified for TRACECA countries to join certain international Conventions and Agreements.
4. In order to optimise national transport markets the Conference recommends that the International Task Force, with the help of National Task Force by October 1996, should draft a Model Transport Law taking into account principles and provisions from Civil Codes of the TRACECA countries which is suggested for the discussions during October-December 1996 and to accept as a basis for drafting national laws not later than 1997.
5. To ask the management of TRACECA to find the possibility for training at least two lawyers from each TRACECA country on transport legislation.
6. The Conference thinks that the composition of the delegations from TRACECA countries for the Conference in Tbilisi in October 1996 should be as follows:
 - * National task Force Chairman
 - * Lawyer-expert on transport legislation
 - * Expert on transport

МЕМОРАНДУМ

участников первой региональной конференции проекта ТРАСЕКА - Транспортный Коридор и Юридическая и Нормативная Инфраструктура.**Участники первой региональной конференции по проекту Юридической и Нормативной Инфраструктуры:**

- основываясь на исторических транспортных связях наших стран,
- понимая необходимость интегрирования транспортных систем и развития торговли между нашими странами
- руководствуясь общепринятыми нормами международного и транспортного законодательства
- принимая во внимание необходимость унификации транспортного законодательства между странами согласились со следующим:

1. В общем считать приемлемыми для дальнейшей работы приоритеты, определенные в Отчете о начале работ.

2. В целях формирования базы для интеграции и обеспечения регионального доступа на транспортный рынок рекомендовать подписание двустороннего соглашения с третьими странами и многостороннего соглашения с системой пропусков для пересечения границы между странами ТРАСЕКА с целью благоприятствования: транзитному транспорту, местному транспорту и транспорту, следующему в третьи страны.

3. Принимая во внимание необходимость введения международных стандартов в области торговли и транспорта, рекомендуется ввести общую систему ответственности для экспедиторов и определить приоритеты для стран ТРАСЕКА для присоединения к некоторым международным конвенциям и соглашениям.

4. С целью оптимизации национального транспортного рынка на конференции было принято предложение для Международной группы по проведению проекта с помощью Национальных групп к октябрю 1996 года разработать Модель Транспортного Законодательства принимая во внимание принципы и положения Гражданских Кодексов стран ТРАСЕКА и обсудить ее в октябре-декабре 1996 и принять как базу для разработки национальных законов не позже 1997 года.

5. Предложить руководителям ТРАСЕКА изыскать возможность для обучения по крайней мере двух юристов по транспортному законодательству из каждой страны ТРАСЕКА.

6. Участники конференции считают, что на конференции ТРАСЕКА в Тбилиси в октябре 1996 года должны присутствовать следующие специалисты:

- Председатель национальной группы по проведению проекта
- Юрист-эксперт по транспортному законодательству
- Эксперт по транспорту.

MEMORANDUM

of the participants of the second Regional Conference of the TRACECA Transport Corridor Legal and Regulatory Framework Project.

*5-8 October, 1996
Tbilisi, Georgia*

The participants of the second Regional Conference of the Legal and Regulatory Framework Project:

- basing on historical transport connections of our countries,
- realizing the necessity of integration for transport systems and development of trade between our countries,
- being guided by commonly accepted norms and principles of international and transport law,
- taking into account the need for unification of transport legislation between our countries,

have agreed on the following:

1. In general to accept the progress report for the project dated 17th July, 1996, taking into consideration the remarks made by the Uzbekistan
2. To recommend the countries-participants of the TRACECA Project to join certain international Conventions and Agreements set out in the attached list, in order to introduce international standards in trade and transport. Countries which have already ratified specific conventions agree to make available the dossier submitted to the depository of the convention or agreement to countries wishing to undertake ratification process.
3. To continue preparation of a model law on transport which should serve as recommendations for maintaining a uniform approach to the drafting of transport laws in the TRACECA region and which would be available to be incorporated into the legal systems of TRACECA Republics if they so wish.
4. To continue preparation of Road, Rail transport and Merchant Shipping agreements. Delegations of the countries-participants of the TRACECA Project agree to submit further comments on the draft to the project office in Almaty no later than 15th November, 1996.
5. To recommend the development of the project "Agreement on the multimodal transportation"
6. To continue preparation of model Road and Rail Codes using the model framework already developed and presented at the conference. To base the Commercial Chapter of a model maritime code on the provisions of the Hamburg Rules.
7. In order to review questions and drafts of transport law in a timely and qualified manner, to recommend the countries-participants of the TRACECA Project consider the possibility to establish Trade and Transport Facilitation Commissions, the way it is done in the Republic of Uzbekistan.

8. To remedy the situation complicating the approval of the draft models of the Rail and Road Codes by the countries-participants of the TRACECA Project, because of the lack of the provisions on the passenger transport, the delegates of the countries-participants of the TRACECA Project recommend to extend the terms of reference and the budget of the project, in order to prepare the draft model laws on passenger transport according to the modes of transportation and put them in as additions to the relevant codes.
9. To use the experience of the Republic of Uzbekistan in establishment of the "Association of the international forwarding" in the countries-participants of the TRACECA Project.
To welcome the adoption of the Republic of Uzbekistan into FIATA membership.
10. To ask the management of TRACECA to find the possibility for training at least two lawyers from each country-participant of the TRACECA Project on transport legislation.

М Е М О Р А Н Д У М

участников второй региональной конференции по Проекту
“Законодательная и регулирующая структура”
(Транспортный коридор ТРАСЕКА)

5-8 октября 1996 года
Тбилиси, Грузия

Участники второй региональной конференции Проекта “Законодательная и регулирующая структура”,

- основываясь на исторически сложившихся транспортных связях наших стран,
 - сознавая необходимость интеграции транспортных систем и развития торговли между нашими странами,
 - руководствуясь общепризнанными нормами и принципами международного и транспортного законодательства,
 - принимая во внимание необходимость унификации транспортных законодательств стран-участниц Проекта ТРАСЕКА,
- согласились о следующем:

1. В основном одобрить текущий отчет Проекта, датированный 17/05/1996 года, с учетом замечаний, высказанных Республикой Узбекистан.

2. Рекомендовать странам-участницам Проекта ТРАСЕКА присоединиться к международным конвенциям и соглашениям, согласно прилагаемому списку, с целью утверждения международных стандартов на транспорте и в торговле. Страны, которые уже ратифицировали эти конвенции, согласны предоставить свои досье, представленные депозитариям конвенций или соглашений, странам, желающим начать процесс присоединения.

3. Продолжить работу над подготовкой проекта Закона о Транспорте, который послужит рекомендацией для сохранения унифицированного подхода при разработке Закона о Транспорте в рамках Проекта ТРАСЕКА, и который может быть использован в правовых системах стран-участниц Проекта ТРАСЕКА, в случае их желания.

4. Продолжить работу над проектами Соглашений по автомобильному, железнодорожному транспорту и торговому судоходству. Делегации стран-участниц Проекта ТРАСЕКА согласились представить свои замечания по указанным проектам в офис Проекта ТРАСЕКА (г. Алма-Ата) не позднее 15 ноября 1996 года.

5. Считать целесообразным разработку проекта “Соглашения по мультимодальным перевозкам”.

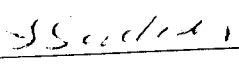
6. Продолжить работу над подготовкой законопроектов Автомобильного и Железнодорожного Кодексов, используя уже подготовленную и представленную на Конференции модель. При разработке модельного проекта "Морского Кодекса" отдельно включить главу "Морская перевозка грузов", с учетом Гамбургских правил.

7. В целях своевременного и квалифицированного рассмотрения вопросов и проектов законов транспортного комплекса, рекомендовать странам-участницам Проекта ТРАСЕКА рассмотреть возможность создания "Комиссии по содействию развитию транспорта и торговли", как это создано в Республике Узбекистан.

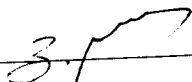
8. Обратить внимание на ситуацию, осложняющую принятие законодательными органами стран-участниц Проекта ТРАСЕКА моделей Железнодорожного и Автомобильного Кодексов, в виду отсутствия в них положений о пассажирских перевозках. Делегаты стран-участниц Проекта ТРАСЕКА рекомендуют расширить техническое задание и бюджет Проекта, чтобы были подготовлены модели законодательств о пассажирских перевозках по видам транспорта, и включить их в соответствующие кодексы.

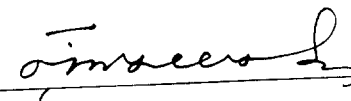
9. Использовать опыт работы Республики Узбекистан по созданию "Ассоциации международных экспедиторов и перевозчиков" в странах-участницах Проекта ТРАСЕКА. Приветствовать вступление Республики Узбекистан в члены ФИАТА.

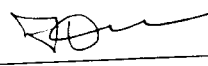
10. Просить управляющий орган ТРАСЕКА изыскать возможность для обучения транспортному праву не менее двух юристов из каждой страны-участницы Проекта ТРАСЕКА.


От имени Азербайджанской Республики  Подпись

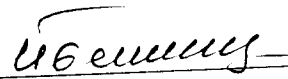
От имени Республики Армения  Подпись


От имени Грузии  Подпись

От имени Республики Казахстан  Подпись

От имени Кыргызской Республики  Подпись

От имени Таджикской Республики  Подпись

От имени Туркменистана  Подпись

От имени Республики Узбекистана  Подпись

Contents

1. Multilateral agreements.....	
2. International Conventions.....	
3. International Rail Conventions.....	
4. International Road Conventions.....	
5. Multimodal Transport Agreements.....	
6. TIR Conventions.....	
7. Rail Policy.....	
8. Liability Regimes.....	
9. Insurance Questions.....	

Оглавление

1. Многосторонние соглашения
2. Международные конвенции
3. Международные железнодорожные конвенции
4. Международные автотранспортные конвенции
5. Соглашение по многовидовым перевозкам
6. Конвенции и процедуры ТИР
7. Железнодорожная политика
8. Режимы ответственности
9. Вопросы страхования

**N
E
A**

CONTENTS

	<u>page</u>
1 INTRODUCTION	3
2 ACCESS TO THE TRANSPORT MARKET	4
3 GRADUAL APPROACH	5
4 MULTILATERAL TRANSPORT AGREEMENTS	6
ANNEX 1	
Directive	11

1 INTRODUCTION

In the Inception Report of the TRACECA Project "Legal and Regulatory Framework" the facilitation of the regional access to the transport market is mentioned as a first priority.

A smooth regional accessibility of the transport market is a pre-condition for a common market. Barriers to trade and transport such as permit quotas should be dismantled. Permit systems can only be maintained as a means to collect traffic and transport data. Transport tax systems should be removed if they lack a relationship with the use of infrastructure. Road user charges have to be levied in a harmonised way and imposed equally.

The activities in the field of regional access to the transport market will be focused on the drafting and the conclusion of multilateral transport agreements on rail, road and sea transport in the TRACECA region for the facilitation of:

- **Bilateral Transport**
Transport to or from a state by a non-resident carrier from or to the state in which the carrier is established
- **Transit Transport**
Transport through a state by a non-resident carrier
- **Third Country Transport**
Transport of a non-resident carrier between two states
- **Cabotage Transport**
Transport of a non-resident carrier in a state

Subjects such as transport policies, licensing systems and formats, transit fares, custom procedures and taxation matters should be covered in multilateral transport agreements.

This paper focuses on the formulation of a common point of view on the three Multilateral Transport Agreements on rail, road and sea transport which are to be drafted.



2 ACCESS TO THE TRANSPORT MARKET

The access to the transport market is traditionally determined by the desire;

- to regulate the supply of transport services to match the demand with an appropriate capacity,
- to divide market shares between the bilateral and multilateral transport relations,
- to apply and enforce national transport rules and regulations, especially on fixed price mechanisms.

In the European Union (EU) national and regional level transport markets are being liberalised, dismantling trade and transport barriers. For example, one of the first measures towards a unified road transport market in the EU was a Directive of 13 July 1962, see annex, aiming at diminishing and abolishing transport barriers. The EU Directive distinguishes various types of transport. One group is exempt from any quota or authorisation system. The other group is subject to an authorisation system which is not bound to a quota. There are no limits on the availability of authorisations

Final objective in the TRACECA Region is a common transport market in which transport services can be offered freely without discrimination. A joint desire to create a liberal regime in the TRACECA Region is a prerequisite. The Multilateral Transport agreements can become the basis to prevent or diminish licensing systems or other measures hampering trade and transport in the region.



3 GRADUAL APPROACH

Existing disparities, obstacles and structural problems make instant and complete liberalisation impossible. Moreover, differences in the speed with which the TRACECA States are adapting to market practices make uniform solutions unlikely. What is needed is a progressive approach in which proper account is taken of the progress being made by and within the different states concerned.

The TRACECA States should agree on a minimum package of measures acceptable for all. The package should be elaborated step by step, both in the field of subjects as well as standard levels.

Bilateral access and transit should be progressive and linked to appropriate advances in harmonising the operating conditions of the countries in the TRACECA Region. Such harmonisation would need to apply to technical, social and fiscal regulation, access to the profession, the enactment of a non-discriminatory policy, and the ending of any cost distortions on the part of State monopolies.

In the EU the multilateral quota system has also gradually extended over the years. The licence systems for certain types of transport sometimes are used to further other policies, such as the promotion of environmental protection. Safe and clean lorries, the so called "green lorries", meeting high noise and air pollution standards, were eligible for a higher amount of special authorisations for third country transport.

4 MULTILATERAL TRANSPORT AGREEMENTS

The Multilateral Transport Agreements should consist of the following minimum. Some issues are to be discussed and agreed upon.

Scope

- International
- Goods and passengers
- For hire and reward and for own account
- Transport between the Contracting States, transit through their territories, to or from third countries or transport within the territories of one of the Contracting State by a non-resident carrier
- Sub-ordinate to rights and obligations arising from other international agreements

Definitions

Carrier, for example;

"the person, including a legal person, who is established in one of the Contracting State and legally admitted in the country of establishment to the transport of goods or passengers in accordance with the relevant national laws and regulations."

Definitions for train, vehicle or ship, corresponding with national traffic law of the various Contracting States.

Transport, for example for road transport;

"the conveyance of laden or unladen vehicles by road, even if for a part of the journey the vehicle is using railways or waterways."

Access to the market

In a common transport market in which transport services can be offered freely in the whole TRACECA Region, licensing systems can remain only for two reasons:

- For traffic and transport statistical reasons, to monitor the market, if no other, simpler way of collecting data is reliable or available.
- To implement transport policies focused on certain transport markets, for example in case of dumping practices.



Starting point for the access to the market can be the right of all carriers established in the territory of one of the Contracting States to carry out any transport of goods or passengers;

- between any point in its territory and any point outside that territory, within the TRACECA Region
- in transit through its territory,
- on its territory.

The Contracting States can agree to prescribe carriers of Contracting States authorisations for certain transport services. These authorisations are not bound to a quota system and are available without a limit.

The other way around, exemptions from the authorisation system for certain types of transport can be made, if the Multilateral Transport Agreement implements a licensing system as a general obligation.

In the latter some exemptions might be made, for example for freight transport by road;

- carriage to and from intermodal terminals
- carriage of mail as a public service
- carriage of vehicles which have suffered damage or breakdown
- carriage of goods in vehicles, the permissible laden weight of which, including that of trailers, does not exceed 6 tons or the permissible payload of which, including that of trailers, does not exceed 3,5 tons
- carriage of medical goods and equipment or other goods necessary in case of emergency, in particular for natural disasters
- removals carried out by carriers with special staff and equipment for this purpose
- transport of works and objects of art for fairs and exhibitions
- transport of racing horses in special vehicles
- transport of properties, accessories and animals for theatrical, musical, sport or circus performances and for radio recordings, film or television productions
- funeral transport

Special permits

Special permit systems might be established for trains, vehicles and ships with regard to their technical specifications and the carriage of dangerous goods.

The weight and dimensions of vehicles for example must be in accordance with the official registration of the vehicle and may not exceed the limits in force in the host country. A special permit is required if the weights or dimensions of a laden or unladen vehicle exceed the permissible maximum on the territory of the other Contracting State.

Compliance with national law

Carriers of a Contracting State and the crews of their vehicles must, when on the territory of the other Contracting State, comply with the laws and regulations in force in that Contracting State. The Contracting States have to take appropriate measures in order to exclude discrimination of carriers on grounds of nationality or place of establishment.

Infringements

In the event of any infringement of the provisions of the agreement by a carrier of a contracting state, the contracting state on whose territory the infringement occurred shall, without prejudice to its own legal proceedings, notify the other Contracting State which will take such steps as are provided for by its national laws. The Contracting States will inform each other about the sanctions that have been imposed.

Fiscal matters

Means of transport carrying out transport in accordance with the agreement shall be mutually exempted from all taxes and charges levied on the circulation or possession of the means of transport as well as from all special taxes or charges levied on transport operations in the territory of the other Contracting State.

Taxes and charges on motor fuel, VAT on transport services, tolls and user charges are not exempted. A uniform and reciprocal system of charges and levies for the carriage of goods and passengers is recommended to contribute to the process of making the TRACECA Region compatible. Also, the tariffs should be reasonable and compatible.

The fuel contained in the normal tanks of the means of transport, as well as the lubricants contained in the means of transport for the sole purpose of their operation, shall be mutually exempted from customs duties and other taxes and payments.

Institutionalisation

For all the three modes of transport, a multilateral platform has to be installed, to consider and establish common transport policies and to facilitate trade and transport on a multilateral basis.

In the TRACECA Transport Committees, the competent authorities of the Contracting States shall regulate all questions regarding the implementation of the Multilateral Transport Agreements.

The TRACECA Transport Committees shall meet regularly at the request of any of the Contracting States, but at least once a year, and shall comprise representatives of the competent authorities of the Contracting States. The Committees can invite representatives of the rail, road or water transport sectors. The Committees draw up their own rules and procedures. Each meeting will be concluded by drawing up a protocol that will be signed by the heads of delegations of the Contracting States.

The TRACECA Transport Committees shall give particular consideration to the following subjects:

- The facilitation of trade and transport in the TRACECA region and the harmonious development of transport between the Contracting States, taking into account, among others, traffic safety and environmental aspects involved.
- The coordination of rail, road or water transport policies, transport legislation and its implementation by the Contracting States at national, regional and international level.
- The method of enforcing regulations, especially on social and technical standards, such as fixing weights and dimensions of means of transport, loaded or unloaded.
- The formulation of possible solutions for the respective national authorities if problems occur, notably in the field of fiscal, social, customs and environmental matters, including matters of public order.
- The exchange of relevant information.
- The promotion of cooperation between transport enterprises and institutions of the Contracting States.
- The promotion of intermodal transport, including all questions concerning market access.

The Council of Ministers of Transport in the TRACECA States should conclude the Multilateral Transport Agreements on rail, road and sea transport, in which the TRACECA Transport Committees are allocated key responsibilities and powers

Modification of the agreement

Any modification of the multilateral agreement agreed upon by the Contracting States shall come into force on the date on which the Contracting States have informed each other in writing of the completion of their respective legislative requirements.

Entry into force and duration of the agreement

The agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date on which the Contracting States have informed each other in writing that the legislative requirements in their respective countries have been complied with.

The agreement shall remain in force for a period of one year after its entry into force. Thereafter, the agreement shall be tacitly extended from year to year unless one of the Contracting States has, prior to the date of extension, given to the other contracting states six months written notice of its intention to terminate it. The agreement shall remain valid for the other Contracting States.

ANNEX 1
Directive

6.8.62

OFFICIAL JOURNAL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

2005/62

FIRST COUNCIL DIRECTIVE

on the establishment of certain common rules for international transport (carriage of goods by road for hire or reward)

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY,

Having regard to the Treaty establishing the European Economic Community, and in particular Article 75 (1) thereof;

Having regard to the proposal from the Commission;

Having regard to the Opinion of the Economic and Social Committee;

Having regard to the Opinion of the European Parliament;

Whereas the adoption of a common transport policy involves *inter alia* laying down common rules for the international carriage of goods by road to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States;

Whereas the progressive establishment of the common market must not be impeded by obstacles in the transport sector; whereas it is necessary to ensure a progressive expansion of the international carriage of goods by road, bearing in mind developments in trade and movement of goods within the Community;

HAS ADOPTED THIS DIRECTIVE:

Article 1

1. Each Member State shall, by the end of 1962 at the latest and in the manner laid down in paragraphs 2 and 3 of this Article, liberalise the types of international carriage of goods by road for hire or reward involving other Member States listed in Annexes I and II to this Directive, where such carriage is performed to or from the territory of that Member State or passing in transit across the territory of that Member State.

2. The types of carriage listed in Annex I shall be exempted from any quota or authorisation system.

3. The types of carriage listed in Annex II shall no longer be subject to a quota system. They may, however, remain subject to authorisation provided no quantitative restriction is involved; in such case Member States shall ensure that decisions on applications for authorisation are given within five days of receipt.

4. The two Annexes to this Directive shall form an integral part thereof.

Article 2

Member States shall inform the Commission of the measures taken to implement this Directive within three months of its entry into force and in any event before the end of 1962.

Article 3

This Directive shall not affect the conditions under which any Member State authorises its own nationals to engage in the activities mentioned in this Directive.

Article 4

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels, 23 July 1962.

For the Council

The President

E. COLOMBO

ANNEX I

Types of carriage to be exempted from any transport quota or authorisation system

1. Frontier traffic in a zone extending on each side of the frontier to a depth of 25 kilometres as the crow flies, provided that the total distance involved does not exceed 50 kilometres as the crow flies.
2. Occasional carriage of goods to or from airports, in the event of air services being diverted.
3. Carriage of luggage in trailers coupled to passenger-carrying vehicles and the carriage of luggage in all types of vehicle to and from airports.
4. Carriage of mails.
5. Carriage of damaged vehicles.
6. Carriage of refuse and sewage.
7. Carriage of animal carcasses for disposal.
8. Carriage of bees and fish fry.
9. Funeral transport.

ANNEX II

Types of carriage to be exempted from any quota system but which may remain subject to authorisation in accordance with Article 1(3) of this Directive

1. Carriage from a Member State into the frontier zone of an adjacent Member State, extending to a depth of 25 kilometres as the crow flies from their common frontier.
2. Carriage of goods in motor vehicles the laden weight of which, including that of trailers, does not exceed 6000 kilogrammes.
3. Carriage of objects and works of art for exhibition or for commercial purposes.
4. Occasional carriage of objects and material exclusively for publicity or information purposes.
5. Removals by undertakings having special staff and equipment for this purpose.
6. Carriage of material, properties and animals to or from theatrical, musical or film performances or sporting events, circuses, exhibitions or fairs, or to or from the making of radio or television broadcasts or films.

СОДЕРЖАНИЕ

	стр.
1 ВВЕДЕНИЕ	3
2 ДОСТУП К ТРАНСПОРТНОМУ РЫНКУ	4
3 ПОСТЕПЕННЫЙ ПОДХОД	5
4 МНОГОСТОРОННИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ	6

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Директива

1 ВВЕДЕНИЕ

О содействии организации регионального доступа к транспортному рынку в Первоначальном докладе проекта TRACECA "Законодательная и нормативная структура" говорится как о приоритете номер один.

Беспрепятственный региональный доступ к транспортному рынку является предпосылкой создания общего рынка. Такие препятствия на пути развития торговли и транспорта, как квоты и разрешения, должны быть устранены. Системы разрешений могут существовать лишь в целях сбора информации о транспорте и его потоках. Если системы транспортного налога не имеют связи с использованием инфраструктуры, то они должны быть отменены. Плата за использование дорог должна взиматься согласно единому для всех порядку.

Деятельность в направлении развития регионального доступа к транспортному рынку будет сосредотачиваться на составлении проектов и окончательных вариантов многосторонних соглашений о железнодорожных, автомобильных и морских перевозках в регионе TRACECA в целях содействия:

- Двустороннему транспорту
Перевозка в или из государства перевозчиком, не являющимся резидентом этого государства, из или в государство, в котором этот перевозчик - резидентом.
- Транзитному транспорту
Перевозка через государство перевозчиком-нерезидентом.
- Транспорту третьих сторон
Перевозка между двумя государствами перевозчиком-нерезидентом.
- Каботажный транспорт
Перевозка перевозчиком-нерезидентом.

Во многосторонних транспортных соглашениях должны рассматриваться такие вопросы, как транспортные политики, системы лицензирования и их виды, транзитные платы, таможенные процедуры и налогообложение.

В настоящем докладе подробно рассматривается вопрос о выработке общей точки зрения на три многосторонних соглашения (о железнодорожных, автомобильных и морских перевозках) для составления проектов этих соглашений.

2 ДОСТУП К ТРАНСПОРТНОМУ РЫНКУ

Доступ к транспортному рынку традиционно определяется желанием:

- регулировать поставку транспортных услуг в целях урегулирования спроса и необходимого предложения;
- распределять рыночные доли между односторонними и многосторонними транспортными предприятиями;
- применять и соблюдать правила и положения в отношении национального транспорта, особенно при фиксированных ценах.

В настоящее время национальные и региональные транспортные рынки Европейского Союза либерализуются и избавляются от торговых и транспортных барьеров. Так, например, в числе первых были приняты меры по созданию единого транспортного рынка ЕС (Директива от 23 июля 1962 г., см. Приложение, направленная на устранение и запрет транспортных барьеров). В данной Директиве ЕС проводятся различия между разными видами транспорта. Одна группа полностью исключается из системы квот и разрешений. Другая - регулируется бесквотной системой разрешений. Выдача разрешений не ограничивается.

Конечная цель региона TRACECA - создание общего транспортного рынка со свободным (недискриминационным) предложением транспортных услуг. Необходимым условием для этого является желание всех государств установить в регионе TRACECA либеральный режим. Основой для предотвращения или устранения систем лицензирования или других мер сдерживания региональной торговли и транспорта могут стать многосторонние транспортные соглашения.

3 ПОСТЕПЕННЫЙ ПОДХОД

Существующие несоответствия, препятствия и структурные проблемы делают мгновенную и полную либерализацию невозможной. Кроме этого, из-за различных темпов адаптации государств TRACECA к условиям рынка, невероятно и то, что будут выработаны единые решения. Поэтому необходим прогрессирующий подход, должным образом учитывающий внутренние и внешние достижения всех государств TRACECA.

Государства TRACECA должны договориться об объёме минимальных приемлемых мер. Объём мер должен определяться постепенно и относиться как к проблемам в той или иной области, так и к стандартам.

Двусторонний доступ и транзит должны быть прогрессирующими и учитывающими достижения стран TRACECA в создании единых операционных условий в регионе. Подобное единообразие должно будет учитываться в технических, социальных и финансовых положениях, доступе к профессии, переходе к недискриминационной политике, а также при прекращении искажения ценообразования со стороны госмонополий.

Система многосторонних квот ЕС развивалась на протяжении многих лет. Системы лицензий на определённые виды транспорта иногда используются в качестве средства выполнения других политик, например политики содействия охране окружающей среды. Третьи страны, имеющие безопасные и "чистые" грузовики, называемые "зелёными грузовиками" и соответствующие стандартам в отношении шумового и атмосферного загрязнения, получали больше специальных разрешений.

4 МНОГОСТОРОННИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Многосторонние транспортные соглашения должны охватывать следующий минимум. Некоторые вопросы должны быть обсуждены и согласованы.

Объём

- Международн ый
- Груз и пассажир
- Дл аренд и вознаграждени или дл собственного испол зовани
- Перевозка между государствами-участниками согла ени , транзит по их территории, в или из трет ей стран , перевозка по территории одного из государств-участников согла ени перевозчиком-нерезидентом
- Уважение прав и об занностей, возника их в рамках других международн х согла ений

Определения

Например, перевозчика:

"лицо, вкл ча ридическое, зарегистрированное в одном из государств-участников согла ени и получив ее в той стране в законном пор дке право на перевозку грузов или пассажиров согласно соответству им национал н м законам и положени м".

Определение поезда, автомобил или корабл , соответству ее национал н м законам о транспорте в государствах-участниках.

Перевозка, например автомобил на :

"транспортировка гружённ х или негружённ х автомобилей по дорогам, даже в случае испол зовани на каком-либо участке мар рута средств железнодорожного или водного транспорта "

Доступ к рынку

В услови х об его транспортного р нка, когда во всём регионе TRACECA транспортн е услуги будут предлагат с свободно, систем лицензировани могут сохран т с ли в двух цел х:

- Дл статистических данн х о транспорте и его потоках, набл дени за р нком (если дл того нет другого доступного или надёжного способа).
- Дл в полнени транспортн х политик с акцентом на определённ х транспортн х р нках, например в случае демпинга.

Исходной позицией дл доступа к р нку может стат право всех перевозчиков, зарегистрированн х на территории одного из государств-участников согла ени перевозит груз или пассажиров:

- между л б ми точками на территории государства и за её пределами в регионе TRACECA
- транзитом через territori государства

- на территории государства.

Государства-участники могут договориться с перевозчиками о предоставлении им разрешений на определённые транспортные услуги. Подобные разрешения регулируются системой квот и выдаются без ограничений.

И наоборот, освобождены от разрешений для определённых видов перевозок могут вводиться, если многостороннее транспортное соглашение предусматривает об этом и обязательно систему лицензирования.

При наличии последнего могут делаться некоторые исключения, например для грузового автомобильного транспорта для:

- перевозки в или из межвидового терминала
- перевозки почты (госслужба)
- перевозки повреждённых или вёдящихся из строя автомобилей
- перевозки грузов автомобилями, максимальной загрузочный вес которых, включая прицеп, не превышает 6 т или максимальной оплачиваемый вес которых, включая прицеп, не превышает 3,5 т.
- перевозки медицинских грузов и оборудования или других необходимых грузов в экстренных случаях, особенно в случаях природных бедствий.
- перевозки собственного имущества, производимые специальным персоналом с исполнением специального оборудования
- перевозки художественных экспонатов и работ для продажи или вставки
- перевозки людей, участвующих в скачках, в специальных автомобилях
- перевозки имущества, реквизита и животных для театральных, музыкальных, спортивных или цирковых представлений, а также для радиозаписей и съёмки художественных или телевизионных постановок.
- катафалковой перевозки

Специальные разрешения

Системы специальных разрешений могут быть установлены в отношении технических характеристик поездов, автомобилей и кораблей, а также в отношении перевозки опасных грузов.

Так, например, вес и размер автомобильных средств должны соответствовать официально зарегистрированным и не должны превышать установленные для стран-хозяйки предел. Если вес или размер гружённого или негружённого автомобиля превосходит максимально допустимые на территории другого государства-участника, то могут потребоваться специальные разрешения.

Соответствие национальному закону

Перевозчики государства-участника и водители автомобилей должны, находясь на территории другого государства-участника, в полном соответствии с законами и положениями того государства. Государства-участники должны принят



необходим е мер дл того, чтоб предотвратит дискриминаци перевозчиков по национал ному признаку или по признаку места резидентства.

Нарушения

В случае любого нарушения перевозчиком государства-участника положений соглашения, государство-участник, на территории которого происходит нарушение, должно, без ущерба своим правам в отношении юридического разбирательства, сообщить о нарушении государству перевозчика, которое принимает необходимые меры, предусмотренные его законами. Государства-участники информируют друг друга о принимаемых мерах наказания.

Налогообложение

Для транспортных средств, в полной мере перевозку согласно соглашению, должен быть взаимно отменен все налоги и платежи в отношении владения и использования транспортных средств, а также все специальные налоги на транспортные операции, существующие на территории этих государств-участников.

Налоги и платежи в отношении бензина, НДС на транспортные услуги, по линии и платежи за использование дорог остаются в силе. В целях совместимости процедур региона TRACECA рекомендуется создание единой и взаимосвязанной системы взимания платежей и сборов за перевозку пассажиров и грузов. При этом тариф должен быть разумным и единообразным.

Топливо и бензин, находящиеся в баках, а также смазка, находящаяся в автомобильных средствах в эксплуатационных целях, должны исключаться из числа таможенных и прочих налогов и платежей.

Учрежденческие вопросы

Для всех трех видов транспорта, в целях рассмотрения и создания обих транспортных политик и содействия торговле и транспорту на многосторонней основе, необходимо учреждение многостороннего органа.

Всеми вопросами в полном объеме многосторонних транспортных соглашений должен заниматься транспортный комитет TRACECA.

Транспортный комитет TRACECA должен заседать регулярно по просьбе любого из государств-участников, но не реже одного раза в год. В их состав должен входить представители всех компетентных властей государств-участников. Комитет может приглашать и представителей железнодорожного, автомобильного и водного транспорта. Комитет в работе свои собственные правила и процедуры. Каждое из заседаний должно заканчиваться составлением протокола, подписываемого главами делегаций государств-участников.

Особое внимание транспортный комитет TRACECA должен уделить:

- Содействию торговле и транспорту в регионе TRACECA и согласованному развитию перевозок между государствами-участниками с учетом, среди прочего, транспортной безопасности и экологических аспектов.
- Координации политик в отношении железнодорожного, автомобильного и водного транспорта, транспортного законодательства и его соблюдения государствами-участниками на национальном, региональном и международном уровнях.

- Методу контрол за в полнении положений, особенно в отношении социальных и технических стандартов, таких как установление веса и размеров транспортных средств, грузённых и негрузённых.
- Формулировке возможных решений для соответствия их национальным властям при возникновении проблем, в частности в финансовой и социальной областях, в таможенных и экологических вопросах, включая вопрос об естественного порядка.
- Обмену актуальной информацией.
- Содействию сотрудничества транспортных предприятий и учреждений государств-участников.
- Содействию межвидовым перевозкам, включая все вопросы, касающиеся доступа к рынку.

Многосторонние транспортные соглашения о железнодорожных, автомобильных и морских перевозках должны заключаться с Советом министров транспорта государств региона TRACECA. В этих соглашениях оговаривается ответственность и полномочия транспортных комитетов TRACECA.

Изменение соглашения

Любые изменения в многостороннем соглашении, согласованные между государствами-участниками, вступают в силу в день письменного уведомления государствами друг друга о завершении работ по приведению законодательства в соответствие.

Вступление в силу и длительность соглашения

Соглашение вступает в силу в первый день второго месяца вслед за датой письменного уведомления государствами-участниками друг друга о завершении в их странах работ по приведению законодательства в соответствие.

Соглашение остаётся в силе в течение одного года со дня своего вступления в силу. После того соглашения автоматически продлевается год за годом, за исключением случаев, когда государство-участник сообщает о своём намерении выйти из соглашения до даты продления при предварительном письменном уведомлении остальных государств-участников. При этом для остальных государств-участников то соглашение остаётся в силе.



ПРИЛОЖЕНИЕ 1
Директива

ПЕРВАЯ ДИРЕКТИВА СОВЕТА

об учреждении определённых общих правил для международного транспорта (перевозки грузов по автодорогам по найму или за вознаграждение)

СОВЕТ ЕВРОПЕЙСКОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА,

учитывая Договор об учреждении
Европейского экономического
Сообщества, и в частности Статью 75 (1);

учитывая предложения Комиссии;

учитывая мнение экономического и
социального комитетов;

учитывая мнение Европейского
парламента;

учитывая, что принятие общей
транспортной политики требует, среди
прочего, определения общих правил для
международных автомобильных
перевозок в или из территории
государства-участника, или через
территорию одного или нескольких
государств-участников;

учитывая, что для поэтапного
установления общего рынка в
транспортном секторе не должно
существовать препятствий; а также
учитывая необходимость обеспечения
постепенного развития международных
автомобильных перевозок и имея в виду
события в области торговли и перевозки
грузов в рамках Сообщества,

ПРИНИМАЕТ ДИРЕКТИВУ:

Статья 1

1. Каждое государство-участник должно к концу 1962 года (крайний срок) в порядке, предусмотренном пунктами 2 и 3 настоящей Статьи, либерализовать все виды международных перевозок (в, из или транзитом через свою территорию) грузов автомобильным транспортом по найму или за вознаграждение с участием других государств, перечисленных в Приложении 1 и 2 к настоящей Директиве.

2. Виды перевозок, перечисленные в Приложении 1, должны освобождаться из каких бы то ни было систем квот или разрешений.

3. Виды перевозок, перечисленные в Приложении 2, отныне должны освобождаться из какой бы то ни было системы квот. Однако, при этом они могут оставаться предметом разрешений при условии отсутствия каких-либо количественных ограничений. В этом случае государства-участники должны отвечать за то, чтобы решения о предоставлении разрешения выносились в течение пяти дней после получения заявки.

4. Эти два Приложения являются неотъемлемой частью настоящей Директивы.

Статья 2

Государства-участники сообщают Комиссии о всех принимаемых мерах по выполнению настоящей Директивы в течение трёх месяцев со дня вступления её в силу и, в любом случае, до конца 1962 года.

Статья 3

Настоящая Директива не влияет на условия государств-участников в отношении деятельности, указанной в настоящей Директиве, предприятий-резидентов.

Статья 4

Настоящая Директива адресована государствам-участникам.

Составлена в Брюсселе, 23 июля 1962 года.

От имени Совета

Президент

Е. КОЛОМБО

Официальный журнал Европейского Сообщества

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Виды перевозок, освобождаемые от любых транспортных квот и разрешений

1. Приграничное движение в зоне на 25 км в обе стороны от границы между двумя государствами, если считать по прямой, при условии, что общая протяжённость зоны не превышает 50 км по прямой.
2. В случае изменения маршрута авиарейса - перевозка грузов из или в аэропорт (нерегулярный характер).
3. Перевозка багажа в прицепах средств пассажирского транспорта, а также перевозка багажа в или из аэропорта в любых автомобилях.
4. Перевозка почты.
5. Перевозка повреждённых автомобилей.
6. Перевозка отходов и стоков.
7. Перевозка мёртвых животных для захоронения.
8. Перевозка пчёл и рыбьей молоди.
9. Катафалковый транспорт.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Виды перевозок, освобождаемые от систем квот, но которые могут оставаться предметом разрешений в соответствии со Статьёй 1 (3) настоящей Директивы.

1. Перевозка из государства-участника в приграничную зону соседнего государства-участника вглубь на 25 км по прямой от их общей границы.
2. Перевозка посредством автомобилей, вес которых (в гружённом состоянии) не превышает 6000 кг, включая прицеп.
3. Перевозка художественных работ и экспонатов для выставок и в коммерческих целях.
4. Перевозка (нерегулярного характера) предметов и материалов исключительно в информационных или рекламных целях.
5. Перевозка посредством катафалкового транспорта специальным персоналом.
6. Перевозка материалов, имущества и животных в или из мест театральных, музыкальных или художественных постановок, а также для спортивных, цирковых, выставочных мероприятий или в или из съёмочных мест телевизионных программ или художественных фильмов.

Международные конвенции
International conventions

Частное международное право
Private international law

Контракт и гражданское правонарушение
Contract and tort

Облегчение законодательной деятельности
Enabling legislation

Международные конвенции
International conventions

Правила Гаага-Висби: морской транспорт
Hague-Visby rules: sea transport

CMR/ЦМР Конвенция: дорожный транспорт
CMR convention: road transport

КОТИФ Конвенция: железнодорожный транспорт
COTIF convention: rail transport

Варшавская Конвенция: воздушный транспорт
Warsaw convention: air transport

Международные конвенции

Содержание: CONTENTS

- **периоды ответственности**
- periods of responsibility
- **основы обязанности перевозчика**
- basis of carriers liability
- **ограничения финансовой ответственности**
- limits of financial
- **ответственность перевозчиков за субподрядчиков**
- carriers responsibility for sub contractors
- **документарные требования**
- documentary requirements
- **обязанности грузоотправителя**
- consignors liabilities
- **опасные товары**
- dangerous goods
- **ограничение во времени и исковая давность**
- time limits and limitation period

Некоторые аспекты не рассматриваются
Some aspects not treated

Страхование
Insurance

Международные конвенции International conventions

Нет единообразия в сфере применения
No uniformity in scope of application

ЦМР: Каждый контракт о перевозке товаров по суше транспортными средствами за вознаграждение, когда пункт принятия товаров и пункт назначения находятся в двух различных государствах, и по крайней мере одно из них является договаривающейся стороной.

CMR: Every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward when the place of taking over the goods and the place designated for delivery are situated in two different countries of which at least one is a contracting party.

Международные конвенции International conventions

Правила Гаага-Висби:
Hague-Visby:

Коносамент должен быть выдан или товароправительитель приобретает право И
Bill of Lading must be issued or consignor be entitled AND

- 1. Коносамент должен быть выдан в договаривающейся стране; или**
Bill of Lading must be issued in a contracting State; or
- 2. Перевозка должна осуществляться с порта договаривающейся страны; или**
the carriage must be from a port in a contracting State; or
- 3. Контракт, содержащийся в коносаменте или доказываемый коносаментом должен**
ясно предусматривать применение правил.
the contract contained in or evidenced by the Bill of Lading must expressly provide that the Rules shall apply

Международные конвенции (5) International conventions

Нет единообразия в основах или степени ответственности перевозчика
No uniformity in basis or extent of carriers liability

Халатное отношение - Контракт суша/море
Negligent handling - contrast road/sea

Компенсация
Compensation

Правила Гаага-Висби:
Hague-Visby rules:

2СДР за килограмм (1.60 фунтов стерлингов)
2SDRS per kilo (1.60 pounds)
666.67СДР за упаковку
666.67SDRS per package
или единицу (**544 фунтов стерлингов**)
or unit (544 pounds)

ЦМР:
CMR:
8.33СДР за килограмм (6.80)
8.33SDRS per kilo (6.80)

КОТИФ:
COTIF:
17СДР за килограмм (13.87 фунтов стерлингов)
17SDRS per kilo (13.87 pounds)

Варшава:
WARSAW:
250 франков за кг (13.63 фунтов стерлингов)
250 poincare francs per kilo (13.63 pounds)

**Правила Международной Торговой Палаты относительно документов по
комбинированным перевозкам**
Ice rules for a combined transport document

- Развитие международных перевозок
Development of intermodal transport
- Источники в СМТ Юнидройд; ТСМ Конвенция
Origins in СМТ Unidroit draft ТСМ convention
- Цели предоставления интермодального принципа
Purpose to provide for intermodal principal
- Не международная конвенция
Not an international
- Документы по комбинированным перевозкам должны быть выущены либо оборотным, либо не оборотным.
Правила инкорпорации
Combined transport document must be issued either negotiable or non-negotiable. Incorporating rules.

TACIS

Скот Вилсон Киркпатрик
Scott Wilson Kirkpatrick

Применение правил Международной Торговой Палаты Inc rules application

- Относительно комбинированных перевозок (правило 2) -
“Перевозка товаров по крайней мере двумя разными видами транспорта с одного пункта, где были приняты в распоряжение товары, расположенного в одной стране в другой пункт доставки, расположенный в другой стране”
Apply to combined transport (rule 2) -
“Carriage of goods by at least two different modes of transport from a place at which the goods are taken in charge situated in one country to a place designated for delivery situated in a different country”.
- Дает договорные права на последующего держателя документов по комбинированным перевозкам
Confers contractual rights on subsequent holder of document
- Осуществляющий комбинированную транспортировку может делиться прибылью, полученную благодаря правилам МТП агентам, субподрядчикам и служащим
Cto can confer benefits of inc rules on servants, agents, sub-contractors
- Применимы если вовлечен один вид транспорта, при условии, если выданы документы по комбинированным перевозкам
Apply if unimodal transport actually occurs provided document issued

TACIS

Скот Вилсон Киркпатрик
Scott Wilson Kirkpatrick

Обязанности по правилам Международной Торговой Палаты Inc rules liability

- **Осуществляющий комбинированную транспортировку принимает ответственность за утрату или повреждение товаров, имевших место в период времени между моментом принятия их в свое распоряжение и моментом поставки (правило 5)**
C/o operator assumes liability for loss of or damage to the goods occurring between the time of taking them into his charge and the time of delivery (rule 5)
- **Осуществляющий комбинированную транспортировку берет на себя обязательство исполнить или от своего имени обеспечить исполнение комбинированной транспортировки**
C/o undertakes to perform or in his own name procure performance of combined transport
- **Осуществляющий комбинированную транспортировку отвечает за действия или оплошности служащих, агентов, субподрядчиков.**
C/o responsible for acts or omissions of servants agents sub-contractors
- **Степень ответственности и возмещение убытков зависит от того, может ли быть точно определен этап, когда произошли утеря или повреждение.**
Extent of liability and compensation depends on whether stage at which loss or damage occurs can be pinpointed

Правила Международной Торговой Палаты, если этап известен

Inc rules stage known

- **Обязан сначала проверить, относятся ли конвенция о мандатории к тому этапу, если истец заключил отдельный контракт с перевозчиком, осуществляющим транспортировку одним видом транспорта**
Must first look to see if mandatory convention would have applied to that stage if claimant had made separate contract with unimodal carrier
- **Если так, можно применить ту конвенцию - сетевую систему**
If so, one applies that convention - the network system
- **Даже если не мандаториально применима международная конвенция будет применена, если документ по комбинированной перевозке имеет к ней отношение**
Even if not mandatorily applicable international convention will apply if CT document applies it.
- **В противном случае такие же условия, как при случае, если этап не известен**
Otherwise same provisions as if stage not known.

Правила, если этап не известен

Ice rules stage not known

- **Перевозчик может полагаться на исключенные риски:**
Carrier can rely on excepted perils:
- **действие или omission товароправителя и товарополучателя**
act or omission of consignor / consignee.
- **недостаточности или дефект упаковки/маркировок**
insufficiency or defectiveness of packing / marks
- **проведение погрузки или разгрузки товаров товароправителем/товарополучателем**
handling loading stowage or unloading of goods by consignor / consignee.
- **свойственный товару порок**
inherent vice
- **забастовки, последствия, которых неизбежны**
strikes consequences of which not reasonably avoidable.
- **любой случай или причина, которых осуществивший комбинированную перевозку не мог избежать и последствия которых он не смог предотвратить путем разумным**
any cause or event which CTO could not avoid and consequences of which he could not prevent by exercise of reasonable diligence.
- **Осуществляющий комбинированную транспортную перевозку обязан доказать исключенные риски, но если показания могут быть**
CTO must prove excepted peril but if shows could be attributable presumed so.
- **Компенсация 30 золотых франков (2 СДР) за кило основанное на месте поставки, если не заявлена более высокая стоимость**
Compensation 30GF (2sdr) per kilo based on value at place of delivery unless higher value declared.

TACIS

Скотт Вилсон Киркпатрик
Scott Wilson Kirkpatrick

177

Международная конвенция о перевозке товаров по железной дороге (СІМ)
Конвенция о международных перевозках по железной дороге (СОТІФ)
СОТІФ / СІМ

1. Сфера применения
Scope of application
- только при наличии накладной СІМ;
only if CIM note issues
 - перевозка в двух договаривающихся государствах;
carriage in two contracting states
 - большая часть сети договора
over part of treaty network

TACIS

Скот Вилсон Киркпатрик
Scott Wilson Kirkpatrick

**Международная конвенция о перевозке товаров по железной дороге (СІМ)
Конвенция о международных перевозках по железной дороге (СOTIF)**
СOTIF / СІМ

(продолжение)

2. Накладная СІМ
СІМ note
- станция назначения
destination station
 - наименование и адрес грузоотправителя
name address of consignee
 - описание товара
description of goods
 - вес
weight
 - количество упаковок
number of packages
 - количество вагонов
number of wagon
 - список таможенных документов
list of customs documents
 - наименование, адрес грузоотправителя
name address of consignor
 -

TACIS

Скот Вилсон Киркпатрик
Scott Wilson Kirkpatrick

(93)

**Международная конвенция о перевозке товаров по железной дороге (CIM)
Конвенция о международных перевозках по железной дороге (COTIF)**
COTIF / CIM

(продолжение)

3. Обязательства экспортера/импортера
Responsibilities of exporter/importer

- **точность CIM** плюс гарантии от убытка
accuracy of CIM + indemnity
- **недостаточное/дефектная уаковка**
insufficient / defective packing
- **дефектная погрузка/перегрузка**
defective loading / overloading
- **опасные товары**
dangerous goods
- **ограничение во времени**
time limits

TACIS

Скот Вилсон Киркпатрик
Scott Wilson Kirkpatrick

1

●

Международная конвенция о перевозке товаров по железной дороге (CIM) Конвенция о международных перевозках по железной дороге (COTIF)

COTIF / CIM

(продолжение)

4. Обязательства железнодорожного перевозчика

Responsibilities of railway

- несет ответственность за утерю, повреждение или задержку между моментом принятия/доставки но не:
liable for loss damage or delay between time of acceptance/delivery but not:-
 - **ошибка истцом;**
claimant fault
 - **приказ, данный истцом;**
order given by claimant
 - **свойственный товару порок;**
inherent vice
 - **обязательства, которые были неизбежны для ж/д перевозчика и последствия, которых он не мог предотвратить;**
circumstances railway could not avoid and consequences it could not prevent
- **если утеря произошла из-за причин ниже:**
if loss could be from one of causes below presumed so:
- **транспортировка в открытых вагонах**
carriage in open wagons
- **упаковка**
packing
- **погрузка/разгрузка истцом**
loading/unloading by claimant

TACIS

**международная конвенция о перевозке товаров по железной дороге (СІМ)
Конвенция о международных перевозках по железной дороге (СOTIF)
СOTIF / СІМ
(продолжение)**

4.

- **таможенные процедуры**
customer customs arrangements
- **характер определенных товаров**
nature of certain goods
- **товары, не подлежащие транспортировке**
goods not acceptable for carriage
- **живые животные**
live animals
- **обычный/ординарные утери**
normal/ordinary loss

**Международная конвенция о перевозке товаров по железной дороге (CIM)
Конвенция о международных перевозках по железной дороге (COTIF)**
COTIF / CIM
(продолжение)

- 5. Компенсация**
Compensation
- **стоимость в момент и на месте принятия**
value at time and place of acceptance
 - **17 SDR за килограмм**
17 SDR per kilo
 - **плюс транспортные расходы, таможенные и другие расходы**
plus carriage charges, customs & other costs
 - **3 x транспортная задержка при доказательстве**
3x carriage for delay on proof
 - **декларация цены/стоимости**
declaration of value
 - **считать утерянным - 30 дней**
treat as lost - 30 days
 - **нет лимита в случае умышленного преступления**
no limit if wilful misconduct

7

Применение Конвенции о международной перевозке грузов автомобильным транспортом (СМР, ЦМР, КДПГ) (статья 1) CMR application (art 1)

- Должна быть перевозка по суше транспортными средствами
Must be carriage by road in vehicles
- **автотранспорт**
Motor vehicle
- **грузовые автомобили**
Articulated vehicle
- **трейлеры и полутрейлера**
Trailers and semi trailers
- **не контейнеры**
Not containers
- Должен быть **контракт** о перевозке по суше
Must be contract for carriage by road.
- Должно быть **вознаграждение** за перевозку
Must be for reward.
- Место принятия товара и место доставки должны быть в **разных государствах**
Place of taking over goods and place designated for delivery must be in different countries.
- По крайней мере один должен быть договаривающимся государством
At least one must be contracting state.

TACIS

CMR/ЦМР/КДПГ: Обязательства грузоотправителя (ст.7,10,11)

CMR : Sender obligations (art 7, 10, 11)

- **Соответствие и точность всей информации в накладной CMR, ЦМР**
Adequacy and accuracy of all information in CMR note.
- **Несет ответственность за повреждение/травму вследствие дефектности упаковки за исключением тех случаев, когда дефект очевиден или известен и перевозчик не внес оговорки**
Liable for damage / injury through defective packing unless defect apparent or known and carrier made no reservation.
- **Несет ответственность за отсутствие/несоответствие или неправильное оформление таможенных документов**
Liable for absence, inadequacy or irregularity of customs documents.

CMR/ЦМР: Оговорки (статьи 8,9)

CMR : Reservations (art 8/9)

- **При принятии товара перевозчик должен проверить:**
On taking over goods carrier must check:
- **Точность количества упаковок, маркировочных знаков, номеров согласно накладной CMR, ЦМР**
Accuracy of number of packages, marks, numbers per CMR note.
- **Очевидное состояние товара и упаковок**
Apparent condition of goods & packaging.
- **При отсутствии разумных средств, должен также сделать оговорки с основанием**
If no reasonable means, must also make reservations with grounds.
- **Если отсутствуют оговорки, считается, за исключением случая, если перевозчик доказывает обратное, что очевидное состояние и количество соответствуют содержанию накладной CMR/ЦМР**
If no reservations, presumed unless carrier proves contrary that apparent condition and numbers as per CMR note.

CMR/ЦМР: Обязательства перевозчика (статья 17)

CMR : Carrier's liability (art 17)

- **Несет ответственность в период времени с момента принятия товаров к перевозке до момента их доставки**
Liable between time of taking over goods and time delivery.
- **Несет ответственность за действия, упущения служащих, агентов, субподрядчиков**
Liable for acts, omissions of servants, agents, sub contractors.
- **Статья 17(2) предусматривает основную защиту, но перевозчик должен доказать, что следующее имело место:**
Art 17 (2) provides principal defences but carrier must prove these exist:
 - **неправомерное действие или небрежность истца**
Wrongful act or neglect of claimant.
 - **указания истца**
Instructions of claimant.
 - **недостатки товаров, обусловленных специфическими свойствами**
Inherent vice.
 - **остоятельства, которых перевозчик не мог избежать и последствия, которых он не мог предотвратить**
Circumstances which carrier could not avoid and consequences of which unable to prevent.
- **Неисправное состояние транспорта не оправдание (статья 17 (3))**
Defective condition of vehicle no defence (art 17(3))

ЦМР/СМР: Обязательства перевозчика (продолжение)

СМР : Carriers liability (cont'd)

Статья 17 (4) если перевозчик причинит утрату или повреждение, относящиеся к обстоятельствам ниже, считается так, за исключением случая, если истец докажет обратное.

Art 17 (4) if carrier establishes loss or damage could be attributed to circumstances below, presumed so unless claimant proves contrary.

- **Использование, открытых без брезентовой крыши грузовиков**
Use of open unsheeted vehicle.
- **Отсутствие упаковки или ее дефектность**
Lack of or defective packing.
- **Переработка груза, погрузка, разгрузка и укладка грузоотправителем/грузополучателем или их агентами**
Handling, loading, stowage unloading by sender / consignee or their agents.
- **Характер товара, из-за чего товар подвержен урону или повреждению вследствие поломки/разрушения, заражения, разложения, просачивания, обычного износа или действия моля или вредителей**
Nature of certain goods which particularly exposes them to loss or damage through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage or the action of moth or vermin.

ЦМР/CMR: Обязательства перевозчика (продолжение)

CMR : Carrier's liability (cont'd)

- **Недостаточность или несоответствие маркировочных знаков, или номеров**
Insufficiency or inadequacy of marks or numbers.
- **Перевозка скота, если приняты все надлежащие меры**
Carriage of livestock if took all normal steps

TACIS

Скот Вилсон Киркпатрик
Scott Wilson Kirkpatrick

(105)

ЦМР/СМР: Обязательства перевозчика - Задержка

CMR : Carrier's liability - delay

По статье 17 перевозчик несет ответственность за задержку
Art 17 makes carrier liable for delay.

- **Задержка в доставке имеет место, когда товары не были доставлены в течение обусловленного времени**
Delay if no delivery within agreed time limit.
- **В отсутствие ограничений во времени, задержка имеет место, когда продолжительность перевозки превышает течение времени, которое бы потребовалось прилежному перевозчику.**
If no time limit delay when duration of carriage exceeds time reasonable to allow diligent carrier.
- **Группировка: разрешение на время для полной загрузки.**
Groupage: allowance made for time to make up full load.
- **Срок доставки должен быть указан в накладной СМР. Если нет, иск не будет удовлетворен против последующего перевозчика, кроме случая, если задержка считается неразумным.**
Time limit should be in CMR note. If not claim will not succeed against successive carrier unless delay unreasonable.

ЦМР/СМР: Специально оборудованные транспортные средства (ст.18)

СМР : Specially equipped vehicles (art 18)

- **Специально оборудованным транспортным средством является транспорт, который защищает товар от воздействия тепла, холода, колебаний температуры или влажности воздуха.**
Specially equipped vehicle is one which protects goods from effects of heat cold variations in temperature or humidity of the air.
- **Если транспорт “специально оборудован” перевозчик не может воспользоваться освобождением от ответственности, если только не докажет: -**
When vehicle “specially equipped” carrier cannot plead defence re nature of the goods unless he proves:
 - **что предприняты все меры, которые он должен был предпринять в данных обстоятельствах в отношении:**
All steps incumbent on him in circumstances with respect to:
 - выбора соответствующего оборудования**
Choice
 - его использования**
Maintenance
 - и поддержания в рабочем состоянии.**
Use of such equipment were taken; and
 - **что он соблюдал все специальные инструкции, которые ему были выданы**
He complied with any special instructions issued to him.

TACIS

Скот Вилсон Киркпатрик
Scott Wilson Kirkpatrick

ЦМР/СМР: Оплата наложенным платежом (ОНП) (ст.21)

СМР : Cash on delivery (art 21)

- **Перевозчик несет ответственность за полную стоимость ОНП, которую он должен был получить.**
Carrier liable for full value of any C.O.D. charge he should have collected.
- **Инструкции по ОНП должны быть указаны в накладной СМР для того, чтобы обязать последующего перевозчика.**
C.O.D. instructions must be in СМR note to make successive carrier liable.
- **Сумма ОНП может включать - расходы на перевозку, стоимость унаковки, страхование.**
C.O.D. charge could include carriage charge, packing cost, insurance.
- **Инструкции по инкассированию банковской тратты, векселя и т.д. можно рассматривать как инструкции по ОНП.**
Instruction to collect bank draft bill of exchange etc may be treated as C.O.D. instruction.
- **Не ясно является ли чек = “наличные”.**
Not clear whether cheque = “cash”.
- **Если условие договора не относится к ст.21, необходимо решать в соответствии с национальным законом.**
If provision not covered by art 21 must look to national law.
- **СМР страховка не включает ОНП.**
СМR insurance does not cover C.O.D.

ЦМР/СМР: Компенсация (статья 23)

СМР : Compensation (art 23)

- 1. Стоимость товара на том месте и в тот момент, принятых для перевозки**
Value of goods at place and time accepted for carriage
- 2. Цена на товарной бирже или рыночная цена или обычная цена товара такого же качества**
Commodity exchange or market price or normal value of goods of same kind or quality
- 3. Полная или частичная утрата: 8,33 СДР (специальные права замствования за 1 кг потери веса брутто)**
Total or partial loss 8.33 SDRs per kilo plus
 - **расходы на перевозку (полный или пропорционально разделенный)**
carriage charges (full or pro rata)
 - **таможенные пошлины**
customs duties
 - **другие расходы, понесенные в связи с перевозкой товара**
other charges incurred in respect of carriage of the goods
- 4. Задержка: расходы на перевозку если доказан ущерб**
Delay carriage charges on proof of loss

ЦМР/СМР: Компенсация (продолжение)

СМР: Compensation (cont'd)

5. **Ущерб: сумма, на которую упала стоимость товара, до 8,33 СДРов**
Damage amount by which goods diminished in value up to 8.33 SDRs
6. **Может объявить стоимость товара по ст.24**
Can declare value of goods under art.24
 - **перевозчик имеет право взимать дополнительную плату**
carrier entitled to surcharge on rate
 - **декларация должна быть в накладной СМР**
declaration must be in СМR note
 - **проверка страхования перевозчика**
check carrier insurance
7. **Может объявить специальные проценты в доставке по ст.26**
Can declare special interest in delivery under art.26
 - **в случае утраты, ущерба или нарушения срока**
in case of loss damage or breach of time limit
 - **перевозчик имеет право взимать дополнительную плату**
carrier entitled to surcharge
 - **декларация должна быть в накладной СМР**
declaration must be in СМR note
 - **проверка страхования перевозчика**
check carrier insurance
 - **возможно все допустимые потери восстанавливаемы**
до определенного лимита даже если перевозчик определенно не в курсе
probably all reasonable losses recoverable up to limit even if carrier not specifically aware

ЦМР/СМР: Компенсация (продолжение)
СМР: Compensation (cont'd)

8. **5% от даты высылки письменной претензии перевозчику/судебное разбирательство**
Interest at 5% from date claim sent in writing to carrier/proceedings
9. **Обязательства и ограничения СМР также применяются при случаях гражданского нарушения против перевозчика и его субподрядчиков**
СМР liability and limits apply also to tort actions against carrier and his sub-contractors
10. **Нет защиты для перевозчика в случае умышленного неправильного поведения**
No protection for carrier in case of wilful misconduct

ЦМР/СМР: Претензии (ст.30,31,32) **CMR claims (art 30,31,32)**

1. Грузополучатель должен давать своевременное извещение об утрате или ущербе
Consignee must give timely notice of loss or damage

- **немедленно в случае явной утраты или ущерба**
immediately in case of apparent loss or damage
- **в течение 7 дней в том случае, если нет явных фактов повреждения, в письменной форме**
within 7 days in case of non-apparent damage, in writing

В противном случае доставка = “при отсутствии доказательств в пользу противного”, товар доставлен в состоянии, описанном в накладной СМР/ЦМР
Otherwise delivery = prima facie evidence goods delivered in condition set out in CMR note

2. Если перевозчик/грузополучатель совместно проверили, убедительно, за исключением:
If carrier/consignee have jointly checked, conclusive unless

- **ущерб не очевиден; и**
damage not apparent; and
- **заявления в письменном виде в течение 7 дней**
reservations in writing within 7 days

3. Воскресные дни и праздничные дни не считаются
Sundays and public holidays do not count

ЦМР/СМР: Претензии (продолжение) CMR claims (cont'd)

4. **Письменное извещение в течение 21 дня по принятии в случае задержки**
Written notice within 21 days of arrival in case of delay
5. **Товар считается утерянным с 60-го дня от даты принятия транспортного агентства товаров перевозчиком (30 дней после истечения срока)**
Can treat goods as lost after 60 days handing to carrier (30 days from expiry of any time limit)
6. **Может подать иск:**
Can sue
 - **в любом договаривающемся государстве, согласованный сторонами; или**
in any contracting state agreed by the parties; or
 - **где ответчик является резидентом; или**
where defendant; or
 - **где находится филиал или агентство, через которого заключался контракт; или**
where branch or agency through which contract made is situated; or
 - **где товар был принят перевозчиком; или**
where goods taken over by carrier; or
 - **место для доставки**
in place designated for delivery

TACIS

Скот Вилсон Киркпатрик
Scott Wilson Kirkpatrick

113

ЦМР/СМР: Претензии (продолжение)

CMR claims (cont'd)

7. **Судебное разбирательство должно начаться в течение 1 года или 3 лет в случае умышленного преступления.**
Proceedings must be started within 1 year or 3 years if wilful misconduct
8. **Отчет времени**
Time runs
 - **от даты доставки при частичной утере, повреждения задержке**
from date of delivery if partial loss, damage, delay
 - **30 дней от даты истечения согласованного срока или 60 дней с момента принятия в случае полной утери**
30 days from expiry of agreed time limit or 60 days from take-over if total loss
 - **3 месяца от заключения контракта во всех других случаях.**
3 months from making of contract in all other cases
9. **Первый день периода не считается.**
First day of period not counted

ЦМР/СМР: Претензии (продолжение) CMR Claims (cont'd)

10. **Срок, отмененный или приостановленный письменной претензией, до письменного отказа перевозчика и возврата документов.**
Time suspended by written claim until written rejection by carrier and return of documents
11. **Солленторы в Объединенном Королевстве могут согласовать продление срока.**
Solicitors in U.K. can agree an extension of time limit
12. **Не может возобновить временною претензию посредством противопоставления.**
Cannot revive time-barrd claim by way of set-off
13. **Может подать иск только:**
Can sue only
 - **первому перевозчику; или**
First carrier; or
 - **последнему перевозчику; или**
last carrier; or
 - **первозчику, который осуществлял перевозку во время инцидента; или**
carrier who was performing carriage at time of incident; or
 - **все или любой из вышеперечисленных.**
all or any of the above

TACIS

Скотт Вилсон Киркпатрик
Scott Wilson Kirkpatrick

ЦМР/СМР: Последовательный перевозчик

CMR successive carrier (art 34-40)

- 1. Перевозчик становится “последовательным” перевозчиком по причине акцептования/получения накладной СМР и товара.**
Carrier becomes “successive” carrier by reason of acceptance of CMR note goods
- 2. Если не последовательный перевозчик, может быть применен Национальный закон.**
If not a successive carrier national law may apply
- 3. Последовательный перевозчик, который получает товар от другого должен:**
First carrier and successive carriers each responsible for entire transit
 - **дать предыдущему перевозчику квитанцию с указанием даты и подписи;**
give previous carrier dated and signed receipt
 - **внести свое имя и адрес на второй копии накладной СМР;**
enter his name and address on second copy of CMR note
 - **записывать оговорки на квитанцию и на СМР;**
enter reservations on receipt and on CMR
 - **если не смог сделать оговорки, считается, что товар соответствует накладной СМР.**
if fails to make reservations goods presumed to be as per CMR note

CMR: Последовательные перевозчики (продолжение)

CMR successive carriers (cont'd)

5. Положение среди последовательных перевозчиков:

Position among successive carriers:

- **Перевозчик несет ответственность за утрату, которая может в конечном счете иметь место;**
carrier responsible for loss ultimately liable
- **если 2 или больше перевозчиков несут ответственность, пропорционально их обязательствам, или доле платежа по перевозке;**
if two or more carriers responsible, liable pro rata to responsibility, or to share of carriage charges
- **если обязательства не ясны, все перевозчики несут ответственность согласно доле платежа по перевозке;**
if responsibility unclear, all carriers liable according to share of carriage charges
- **если один перевозчик неплатежеспособен, его часть от него должна быть разделена среди других в соответствии с долей платежа, которая причитается им за перевозку.**
if one carrier insolvent, share of compensation due from him to be divided among others pro rata to carriage charges

TRACECA Project no. 1
Legal & Regulatory Framework
International Trade & Transport Workshop
Road Transport Institute
Tashkent, Uzbekistan
11th - 14th June 1996

Rijswijk, April 1996

The Application of the TIR Convention in the Former Soviet Union

1. Road Transport Developments in the FSU

In 1993 NEA Transport research and training carried out an analysis concerning the development of transport of goods between Eastern and Western Europe. The analysis consisted, amongst other things, of a forecast of the transport of goods by road. Based on a volume of 22 million tons being transported in 1990 it was forecast that in 2005 109 million tons would be transported by road between Eastern and Western Europe. An increase of about 400 % is expected to have a serious impact on the application of the TIR regime in the FSU.

Especially because today growing transport flows in the relation with Central and Eastern Europe are leading to some problems for the transport sector and customs authorities, in the field of:

- Congestion at borders
- Different Applications of Customs Procedures
- Difficulties with regard to Collection of Taxes
- Security of High Value Goods

Within the framework of the TIR Convention attempts were made to find solutions to eliminate some of these problems, as far as it relates to customs clearance. But the TIR regime, which applicability in the FSU is going to be discussed in this paper, is also suffering under the described developments.

2. What is the TIR Convention

The TIR Convention is a multilateral agreement under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe (UN ECE) concerning the application of customs procedures for goods in transit.

The TIR system originated in 1949 as a number of European countries within the framework of the UNECE decided to take measures to facilitate the transit of goods on their territory. The initiative led to the first TIR Convention in 1959 which was later been revised in 1975, taking into consideration some experience with the system and new developments. Today 57 contracting States, mostly concentrated in Western, Central and Eastern Europe, North Africa and the Middle East are members of the Convention. The Convention is the only transit system that is applicable globally

The TIR Convention aims both at facilitating the transport industry by applying uniform procedures in connection with crossing borders and offering customs administrations a control and guarantee system which has been recognised internationally. The TIR Convention is not only applicable to transport by road but also to multimodal transport.

In 1953 the UN designated the IRU to administrate the TIR Convention. The International Road Transport Union (IRU), based in Geneva and with representatives in Brussels and Sao Paulo, is an international non-governmental organisation founded in 1949. The IRU is the spokesman for the road transport industry,

representing member associations in more than 160 countries worldwide. Amongst other activities, the IRU participates in the administration of more UN based conventions concerning road transport.

The four key elements of the TIR Convention can be described as:

- The international chain of guarantees securing a possible loss of taxes following any irregularity in the TIR procedure
- International recognition of the controls, executed by the customs authority at the points of departure and destination. In general this control system avoids controls carried out by customs authorities at the successive transit offices.
- Goods are to be carried in the loading compartment of sealed containers, or trucks approved by customs authorities. Any unauthorised entry of the compartment should be clearly visible.
- The TIR Carnet, contains all details of the cargo, the holder of the Carnet, the issuing association and the sequential controls executed by the customs authorities (volets).

The advantages of the TIR Carnet can be described as follows:

- It facilitates international trade because goods can be transported between two or more countries, in which the Customs duties might differ, without being subject to taxation.
- It facilitates the transport operations because shipments can be prepared under Customs control within the country of departure. Customs controls during border crossing operations will be executed more smoothly.
- If the goods "disappear" in a Member State, the chain of guarantee ensures that an amount of the Customs duties up to, a maximum of USD 50,000.- per TIR Carnet will be paid.

The TIR Convention stipulates a reclamation period for customs authorities of half a year before the guarantor can be informed of any irregularities

3. Developments in the TIR regime

The developments in transport between Eastern and Western Europe, as mentioned before, are reflected in table 1, showing the development of the amount of TIR Carnets issued by the IRU between 1990 and 1995 to the member associations in the countries mentioned:

Table 1

Countries	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Belarus	0	0	0	0	44,000	68,300
Estonia	0	0	0	5,500	16,500	32,000
Georgia	0	0	0	0	0	200
Latvia	0	0	0	1,500	27,400	45,100
Lithuania	0	0	0	5,500	31,700	62,000
Moldavia	0	0	0	0	8,000	12,000
Russia	8,050	21,500	101,650	125,150	121,000	116,000
Ukraine	0	0	0	0	0	40,000
Total	8,050	21,500	101,650	137,650	248,600	375,600

Based on the TIR Carnets issued to the associations in the States of the FSU which are contracting party to the TIR Convention, an increase in the use of TIR Carnets can be seen of about 4.500 %. Considering this, one has to take into account that in the past most of the cargo in the FSU was transported without TIR Carnets.

Unfortunately the enormous growth in the use of TIR Carnets has caused a lot of problems concerning the correct use of the TIR Carnet. Whereas the amount claimed by customs authorities against the guarantors of the TIR regime was CHF 700.000 annually in the period 1983-1991, the amount has risen to CHF 130.000.000 annually in 1992-1993.

The above-mentioned claims are mainly related to TIR Carnet discharges in Germany and Russia. The freight is highly taxable goods such as tobacco, alcohol, wine and beer within the European Union agricultural products.

This development is a serious problem from guarantors of the TIR regime and customs authorities for this very reason. In 1994 the insurer of the TIR chain of guarantee withdrew, causing difficulties for the payment of claims which evolved before December 1994

The major reasons for the rising amount of claims can be pinned down to the following:

- Liberalisation and deregulation including changes in legislation and procedures
- Organised crime, of which the following are the most usual,
 - Use of false, time barred or stolen stamps
 - Use of false customs posts and customs officers
- Decentralisation of customs authorities
- Abolition of customs borders in EU since 1992

- Long delays in reclamation (2 years).
- Lack of co-operation between customs authorities, amongst themselves and between customs authorities and guarantors

4. Application of the TIR Convention in FSU

As mentioned earlier a major part of the claims from customs authorities against the TIR chain of guarantee are of Russian origin. The IRU has received claims from Russian customs authorities for an amount of approximately USD 60 million, especially for highly taxable goods such as tobacco, alcohol, beer, wine, electronics etc..

The claims are mainly due to organised crime discharging TIR Carnets with falsified or stolen stamps. In almost all the cases IRU has proven the discharge to Russian customs authorities by producing stamps from the counterfoils of the TIR Carnets. Russian customs authorities have in most cases claimed that the stamps produced by IRU are falsified or stolen.

Now the Russian authorities have taken a number of measures in order to enforce that the discharge of TIR Carnets is carried out correctly. Monitoring these measures is difficult as the Russian customs authorities do not always inform the involved parties in the TIR regime, before applying such new measures. The most important of these measures are:

- Check of the TIR Carnet at the exit border crossing after delivering goods into Russia.
- Advance payment of customs and excise duties for all highly taxed goods.
- Non acceptance of vehicles entering Russia when the holder of the TIR Carnet is not the same as the owner of the vehicle or when the owner of the tractor unit is not the same as the owner of the trailer/semi-trailer.
- Refusal of entry into Russia of transport operators when the customs office of entry into Russia has not received confirmation of discharge for previous transports by the same transport operator.

The IRU supports the efforts of the Russian authorities to enforce the proper use of the TIR regime. The following practices in the FSU, however, will show that the aim of the TIR Convention can be frustrated by national regulations and practices, creating new barriers disfacilitating trade and transport.

- The introduction of new practices is often introduced without notifying the transport industry.
- New customs regulations have created some unclarity, such as the establishment of a custom union between Russia, Belarus and Kazakhstan.
- The use the TIR Carnet as a temporary import regime and not only as a transit regime increases the liability of the guarantors of the TIR regime.
- In some of the FSU countries it is common practice to require an additional guarantee from the transport operator when the customs value of the goods exceeds the guarantee covered by the TIR Carnet, USD 50.000,-. Such guarantees are not in accordance with the regulations of the TIR Convention. If the customs values exceed USD 50.000,- customs authorities can demand that the goods be transported with escort. No additional guarantees are permitted.

5. Solutions for the Future

The number of claims and the amounts guarantors of the TIR regime have to stand for urges the need for preventative measures to maintain the existence of the TIR regime.

The functioning of the TIR system based on the proof of discharge by stamps has proven to be insufficient because of the widespread use of false stamps.

This is why the IRU introduced the control of TIR Carnets by SGS in 1995. The intention of this system was to have an immediate verification of the correct discharge by SGS checking the TIR Carnet and more importantly, obtaining information from customs authorities about the correct or incorrect discharge of goods. Due to the impossibility in more than half of all discharges to obtain such a customs confirmation and the lack of flexibility of the system, the IRU had to terminate the SGS check.

Instead, the IRU is working on an information system involving all customs authorities. In the system customs authorities are to transmit as soon as possible, but within a week, information to the national guarantor of the discharge of all TIR Carnets. The information which will be entered into a database offers the IRU the possibility to monitor the use of the Carnets by comparing the transmitted electronic data with the stamps on the Carnets. Especially on the non-discharge of TIR Carnets, immediate action towards transport operators about the incorrect discharge can be taken.

The system is fully operational since May 1996 onwards and the IRU will use the information from this system to chase and exclude anybody who commits fraud within the TIR system.

Certain goods (tobacco and alcohol) are for the time being suspended from being transported under the TIR regime. It is the aim to be able to transport all goods under cover of TIR Carnets, but the present risk of fraud related to certain goods are not acceptable. The IRU, however, believes that the information system that was recently introduced in co-operation with the customs authorities, will in the future, allow all goods to be transported under cover of the TIR Carnet in all contracting parties to the TIR Convention.

It is also foreseen to develop this system with further information details in order to be able to build a database with all relevant information concerning TIR transport.

Other measures will be a revision of the TIR Convention and the TIR Carnet. This work, aiming at securing both customs authorities and guarantors against fraud, is ongoing.

FSU countries in Central Asia are entering gradually into the TIR system. Kazakhstan has recently joined and Uzbekistan will join the TIR system this Spring. Other countries are waiting to be accepted to be a member of the TIR Convention. The increasing membership of the TIR Convention will challenge the functioning of the system.

Прогноз потока движения с востока на запад

Road Transport Forecast East-West

1990

22 МЛН. ТОНН
22 million tonnes

400%

2005

109 МЛН. ТОНН
109 million tonnes

Рост транспортного потока ведёт к:

Growing Transport Flows leading to:

- **скоплению транспортных средств на границах**

Congestion at Borders

расхождениям в применении таможенных

процедур

Different Applications of Customs Procedures

- **осложнению сбора налогов**

Difficulties with Regard to Collection of Taxes

- **осложнению хранения особо ценных грузов**

Security of High Value Goods

КОНВЕНЦИЯ ТИР

TIR Convention

- 1959, 1975
- 57 стран-участников
57 Contracting States
- Западная, Центральная и Восточная Европа,
Северная Африка и Ближний Восток

Western, Central, Eastern Europe, Northern Africa and Middle East

Четыре важнейших направления Конвенции ТИР

Four Key Elements of the TIR Convention

- **Гарантии**
Chain of Guarantee
- **Признание таможенных контролей**
Recognition of Customs Controls
- **Опечатанные транспортные средства**
Sealed Transport
- **Справка ТИР**
TIR Carnet

Преимущества системы ТИР

Advantages of the TIR System

- Содействие торговле, нет налогообложения во время перевозки

Trade Facilitation, no Taxation during Transport

- Содействие транспорту, нет контроля во время перевозки

Transport Facilitation, no Control during Transport

- Гарантии на случай потерь

Guarantees in Case of Loss

Таблица 1

Table 1

Страны Countries	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Беларусь Belarus	0	0	0	0	4400	68300
Эстония Estonia	0	0	0	5500	16500	32000
Грузия Georgia	0	0	0	0	0	200
Латвия Latvia	0	0	0	1500	27400	45100
Литва Lithuania	0	0	0	5500	31700	62000
Молдова Moldavia	0	0	0	0	8000	12000
Россия Russia	8050	21500	101650	125150	121000	116000
Украина Ukraine	0	0	0	0	0	40000
Всего Total	8050	21500	101650	137650	248600	375600

Заявки на компенсацию в год

Annual Claims

1983/1991 CHF 700,000 → 1992/1993 CHF 130,000,000

CHF = Швейцарские франки

Причины роста заявок на компенсацию

Reasons for Rising Claims

- Либерализация/снятие ограничений

Liberalisation/Deregulation

- Организованность

Organised Crime

- Децентрализация таможи

Decentralisation of Customs

- Задержки рекламации

Delays in Reclamation

- Нет сотрудничества между властями

No Cooperation among Authorities

Таможенные меры в России

Customs Measures in Russia

- **Последующая проверка справок ТИР**

Check of TIR Carnets afterwards

- **Предоплата**

Advance Payments

- **Проверка принадлежности транспортных средств**

Check of Vehicle Ownership

- **Проверка прошлой деятельности эксплуататора**

Check of Operator's History

Некоторая деятельность, мешающая системе ТИР

Some Practices Frustrating the TIR System

- Нет информации об изменениях в правилах/практике
No Information on Changing Regulations/Practices
- Использование справок ТИР как временного импортного режима
Use of the TIR Carnet as a Temporary Import Regime
- Требование дополнительных гарантий
Requirement of Additional Guarantees

Решения

Solutions

● Системы SGS
SGS Systems

● Информатика
Information System

КОНВЕНЦИЯ ТИР
TIR Convention

Многостороннее соглашение
Multilateral Agreement

ЭКЕ ООН
UNECE

**Применение таможенных процедур для транзитных
грузов**

Concerning the Application of Customs Procedures for Goods in Transit

Цели Конвенции ТИР

TIR Convention Objectives

- Содействие транспортной отрасли путём использования единых пограничных процедур

Facilitating the transport industry by applying uniform procedures in connection with crossing borders

- Предложение таможенным властям использовать международно признанную систему контроля и гарантий

Offering customs administrations a control and guarantee system, recognised internationally

Конвенция ТИР

TIR Convention

Администрация

Administration

Международный автотранспортный союз

International Road Transport Union

Женева

Geneva

Брюссель и Сао-Паоло

Brussels and Sao Paolo

Международная неправительственная организация

International Non-governmental organisation

Решения

Solutions

- Система SGS

SGS System

- Информационная система "СейфТИР"

Informational system SafeTIR



Проект

Проекта ТРАСЕСА №1
Законодательная и нормативная структура
Семинар по международной торговле и транспорту
Ташкентский институт автотранспорта, Узбекистан
11-14 июня 1996 г.

Райсвайк, апрель 1996 г.

Применение Конвенции ТИР на территории бывшего СССР

1. Состояние автотранспортных перевозок в странах бывшего СССР

В 1993 году фирмой НЕА, специализирующейся на исследованиях и подготовке кадров для автотранспортной промышленности, было проведено исследование о перспективах автотранспортных грузоперевозок между странами Восточной и Западной Европы. В числе прочего, в исследовании содержался прогноз объема таких перевозок. В 1990 году он достиг 22 миллионов тонн; в 2005 году объем автотранспортных перевозок между Восточной и Западной Европой достигнет по прогнозам 109 миллионов тонн. Ожидается, что почти пятикратное увеличение объема серьезно повлияет на использование режима ТИР в странах бывшего СССР.

Увеличение транспортных потоков через центральную и восточную Европу уже сегодня затрудняет работу транспорта и таможи по следующим причинам:

- Скопление автотранспорта на границах
- Различия в применении таможенных норм
- Трудности, связанные со сбором налогов
- Безопасность особо ценных грузов

Делались попытки использовать Конвенцию ТИР для решения некоторых из этих проблем с точки зрения таможенной очистки. Однако и сам режим ТИР, использование которого в бывшем СССР является предметом настоящего доклада, переживает нелегкие времена.

2. Что такое Конвенция ТИР

Конвенция ТИР - это многостороннее соглашение под эгидой Экономической комиссии Европы Организации объединенных наций (ЭКЕ ООН) о применении таможенных нормативов к транзитным грузам.

Система ТИР возникла в 1949 году, после того, как ряд стран-членов ЭКЕ ООН решили упростить транзитную перевозку грузов по своей территории. Из этой инициативы выросла первая Конвенция ТИР 1959 года. В 1975 году она была пересмотрена с учетом накопившегося опыта работы и развития грузоперевозок. В настоящее время в Конвенции участвуют 57 стран Западной, Центральной и Восточной Европы, а также Северной Африки и Ближнего Востока. Конвенция ТИР является единственной транзитной системой, используемой во всем мире.

Конвенция ТИР имеет две цели: рационализировать работу транспортной промышленности путем применения единой системы нормативов при пересечении границ, а также предоставить в распоряжение таможенной администрации международно признанную систему контроля и гарантий. Конвенция ТИР распространяется не только на автодорожный транспорт, но и на комбинированные перевозки.

В 1953 году ООН назначила Международный автотранспортный союз (МАС) ответственным за Конвенцию ТИР. Международный транспортный союз - это

международная неправительственная организация, созданная в 1949 году и имеющая штаб-квартиру в Женеве и представительства в Брюсселе и Сан-Паулу. Она представляет интересы автомобильного транспорта и объединяет членов-ассоциации из более чем 160 стран мира. Одной из функций МАС является контроль над выполнением других конвенций ООН по автомобильным перевозкам.

Четыре основных компонента Конвенции ТИР можно описать следующим образом:

- Международная сеть гарантий по возмещению ущерба от потери налогов вследствие несоответствий в процедуре ТИР
- Международное признание досмотров, проводимых таможенными службами в пунктах отправления и назначения. В целом, система контроля предусматривает бездосмотровый проезд через таможенные пункты по ходу транзита.
- Грузы должны перевозиться в грузовых отсеках запечатанных контейнеров или в грузовых машинах, одобренных таможенной службой. Любое незаконное проникновение в грузовые отсеки должно четко просматриваться.
- Справка ТИР должна содержать все данные о грузе, о подателе справки, об организации, выдавшей справку, и обо всех досмотрах, проведенных таможенными службами (на отрывных листках Справки).

Справка ТИР имеет следующие преимущества:

- Способствует развитию международной торговли, поскольку грузы, перевозимые между двумя или более странами с различными таможенными пошлинами, не подвергаются налогообложению.
- Облегчает транспортные операции, поскольку грузы подготавливаются под контролем таможенной службы страны отправления. Таможенные досмотры при пересечении границ проходят более гладко.
- Если груз “исчезает” в одной из стран-членов Конвенции ТИР, сеть гарантий обеспечивает выплату таможенных пошлин в размере до 50 000 долларов США по каждой справке ТИР.

По Конвенции ТИР таможене дается шесть месяцев на возмещение убытков, и только потом поручитель оповещается о возникших осложнениях.

3. Состояние режима ТИР

Состояние транспортных перевозок между Восточной и Западной Европой, о котором уже говорилось, приведено в Таблице 1. В ней показан рост числа справок ТИР, выданных МАС между 1990 и 1995 г.г. членам-ассоциациям МАС в следующих странах:

Таблица 1

Страны	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Беларусь	0	0	0	0	44,000	68,300
Эстония	0	0	0	5,500	16,500	32,000
Грузия	0	0	0	0	0	200
Латвия	0	0	0	1,500	27,400	45,100
Литва	0	0	0	5,500	31,700	62,000
Молдавия	0	0	0	0	8,000	12,000
Россия	8,050	21,500	101,650	125,150	121,000	116,000
Украина	0	0	0	0	0	40,000
Всего	8,050	21,500	101,650	137,650	248,600	375,600

Следовательно, количество справок ТИР, выданных членам-ассоциациям Конвенции ТИР в государствах бывшего СССР, возросло примерно на 4,500%. Необходимо, однако, иметь в виду, что большинство грузов перевозились в бывшем СССР без Справок ТИР.

К сожалению, при таком быстром росте числа выданных Справок ТИР возникли проблемы, связанные с их правильным использованием. Между 1983 и 1993 годами таможенные службы ежегодно требовали возмещения ущерба от поручителей режима ТИР в размере 700,000 швейцарских франков; в 1992-93 г.г. эта сумма возросла до 130,000,000 швейцарских франков в год.

В основном эти страховые требования возникли по Справкам ТИР, погашенным в России и в Германии, на табачные изделия, крепкие спиртные напитки, вино и пиво, т.е. на сельскохозяйственную продукцию, облагаемую в Европейском Союзе высокими пошлинами.

Это стало серьезной проблемой для поручителей режима ТИР и для таможенных служб. В 1994 году страхователь сети гарантий ТИР расторг договор, в связи с чем возникли осложнения в оплате страховых требований, возникших до декабря 1994 года.

Можно указать следующие основные причины роста страховых требований:

- Либерализация и дерегуляция, в том числе изменения в законодательстве и в процедурах
- Организованная преступность, в том числе:
 - Использование фальшивых, просроченных и украденных печатей
 - Использование поддельных таможенных постов и таможенников
- Децентрализация таможенных служб
- Отмена с 1992 года таможенных границ в Европейском Союзе
- Задержки в возмещении убытков (до двух лет)
- Отсутствие координации между таможенными службами, в пределах одной таможенной службы, а также между таможенными службами и поручителями.

4. Использование Конвенции ТИР на территории бывшего СССР

Как уже упоминалось, большинство страховых требований таможенных служб к сети гарантий ТИР возникает в России. МАС получил из России страховые требования таможенных служб на сумму примерно в 60 млн. долларов США, в

основном за табачные изделия, крепкие спиртные напитки, пиво, вина, электронику, - товары, облагаемые высокими пошлинами.

Причиной этих страховых требований в основном является организованная преступность, выражающаяся в гашении Справок ТИР фальшивыми или краденными печатями. Практически во всех случаях МАС доказал факт гашения Российским таможенным службам, предъявив печати с корешков Справок ТИР. Российские таможенные службы заявили, однако, что большинство печатей, предъявленных МАС, украдены или подделаны.

Сейчас Российские власти предприняли ряд мер для того, чтобы гашение справок ТИР производилось по правилам. Проследить за исполнением этого непросто, поскольку Российские таможенные службы не всегда оповещают партнеров по режиму ТИР о введении новых мер. Наиболее важными из этих мер являются следующие:

- Проверка Справки ТИР при пересечении границы на выезде из России после доставки туда товаров.
- Предоплата таможенных пошлин и акцизных сборов на все товары, облагаемые высокими пошлинами.
- Недопущение в Россию транспортных средств, если предъявитель Справки ТИР и владелец транспортного средства являются разными лицами, или когда тягач и прицеп или полуприцеп принадлежат разным владельцам.
- Отказ от допуска в Россию представителей транспортных компаний, если таможенная служба при въезде в Россию не получила подтверждения о выполнении ими обязательств по прошлым перевозкам.

МАС поддерживает меры, предпринимаемые Россией по наведению порядка в использовании режима ТИР. Однако ряд правил и норм работы в бывшем СССР осложняют торговлю и перевозки, значительно снижая эффективность применения Конвенции ТИР.

- Транспортная промышленность не уведомляется о введении новых правил работы.
- Возникла неопределенность в связи с введением ряда таможенных норм, таких как например установление таможенного союза между Россией, Беларусью и Казахстаном.
- Использование Справок ТИР не только в транзитном режиме, но и в режиме временного импорта, что увеличивает гарантийные обязательства поручителей режима ТИР.
- Некоторые страны бывшего СССР нередко требуют от операторов транспортных средств дополнительных гарантий, в случае если стоимость грузов превышает гарантию по Справке ТИР, т.е. 50,000 долларов США. Если заявленная таможенная ценность грузов превышает 50,000 долларов США, то таможенные службы имеют право потребовать сопровождения для перевозимого груза. Требовать дополнительных гарантий не разрешается.

5. Поиски решений

Рост числа страховых требований и сумм, выплачиваемых поручителями режима ТИР, требует срочного принятия мер по сохранению режима ТИР в будущем.

Как оказалось, печать о выполнении обязательств, которая лежит в основе функционирования режима ТИР, очень легко подделать.

Поэтому в 1995 году МАС ввел систему контроля справок ТИР при помощи СГС. Эта система создавалась для немедленного контроля правильности гашения путем проверки Справок ТИР и, что самое главное, путем получения информации от таможенных служб о правильном или неправильном выпуске грузов. МАС был вынужден отказаться от этой системы контроля, поскольку получение такой таможенной информации оказалось невозможным более чем в половине случаев и поскольку самой системе не хватало гибкости.

Вместо этого МАС разработал информационную систему, в которую включены все таможенные службы. В рамках этой системы таможенные службы должны передавать национальному поручителю информацию о гашении Справок ТИР в течение недели с момента гашения или ранее. Эта информация заносится в базу данных, и позволит МАС следить за использованием Справок и сравнивать данные в компьютере со штампами на Справках. В случае негашения справок можно будет принять немедленные меры против владельцев транспортных средств, нарушивших правила.

Эта система действует с мая 1996 года. Используя информацию, предоставляемую системой, МАС будет вести наблюдение и исключать из режима ТИР за мошеннические действия.

Режим ТИР временно не распространяется на перевозки определенных продуктов, (таких как табачные изделия и алкоголь). Хотя целью системы является обеспечение перевозок любых грузов по Справкам ТИР, риск мошенничества по отношению к этим грузам сейчас слишком велик. МАС полагает, однако, что информационная система, введенная недавно при сотрудничестве с таможенными службами, позволит в будущем всем членам Конвенции ТИР перевозить любые грузы по Справкам ТИР.

Предполагается также ввести в систему дополнительную информацию, которая позволит создать базу данных по транспортным средствам ТИР.

В целях защиты таможенных служб и поручителей от мошенничества, постоянно принимаются меры по пересмотру Конвенции ТИР и Справки ТИР.

В систему ТИР постепенно вливаются среднеазиатские страны бывшего СССР. Недавно в нее вступил Казахстан, а Узбекистан станет членом весной 1996 года. Другие страны ждут своей очереди, чтобы вступить в Конвенцию ТИР. Рост числа членов Конвенции ТИР потребует решения новых задач.

Privatisation and railway policy for TRACECA states

Introduction

It is our belief that the new railway code for TRACECA states should form part of a unified framework of law stemming from the civil code and also possibly from principles set out in a general law on transport. This objective may best be achieved by inserting the railway code within a greater whole rather than leaving it as a self-standing code. Because it will be difficult to achieve the practical integration of railway services within the market economy we attach particular importance to attempting to develop a railway code which follows similar lines to those for the other modes of transport within one uniform framework.

It is particularly important in our view to prevent the continuation or return to the concept of a "state within a state" implicit in the old mps system which is not appropriate in the changed circumstances of the region today.

We believe that it will not be possible, nor would it be desirable for the economy of the region, to carry out a mass privatisation of the railway system in the short and medium term for a number of reasons:-

1. The capital involved in any kind of privatisation would be far too great for any local consortium to assemble. The system would probably immediately fall into foreign hands which might not be satisfactory for so important a strategic asset.
2. The railways are likely to remain a natural monopoly in some aspects of their activities in the region and, if privatised, such monopolies have to be subject to close regulation by the state. (such is the case of the private utilities such as electricity in the United States or water in France)
3. The railways serve an important social purpose in the passenger sector and as the state is responsible for achieving this purpose and will have to meet social costs of subsidies for passenger journeys it is probably better that the state should not also have to finance the profit of private operators.
4. It will be very difficult for individual countries to achieve an integrated transport strategy which is so important if optimum use of resources and environmental improvements are to be realised, if an organisation as large as the railways were to pursue its own strictly commercial ends this could lead to wasteful competition with other modes.
5. Until an effective state provision of schools hospitals etc currently provided by the railway can be achieved, privatisation would deprive railway employees of most of their present benefits as no private company could afford to continue these basic social entitlements.

6. In the English case of privatisation hundreds of millions of dollars have been spent mainly on lawyers and consultants involved in the privatisation. It is suggested that this is a dissipation of resources which could all too easily be repeated in the region as initial simplistic views on privatisation became tempered by arguments concerning legal and administrative complexities.
7. If the system were simply privatised there would be no benefits from a change of ownership unless management also changed. It will be important to inject modern management techniques into the systems before a change of ownership.

In these respects rail transport cannot in our view be treated in the same way as road transport because it is not possible for autonomous units to operate services on a common rail infrastructure without extremely complex and expensive safeguards. The alternative method of privatisation by creation of geographical private rail monopolies may also have some drawbacks. However countries should study and discuss the apparently commercially successful privatisation of Japanese railways on a geographical basis while bearing in mind that the economy and geography of Japan is not comparable to that of the TRACECA region and the solution adopted in Japan may not be capable of replication in the region.

The putting in place of safeguards for consumers, other operators and suppliers and for the state itself, are currently testing the ingenuity of technical experts and railway lawyers in the United Kingdom at and beyond their limits under that country's experimental programme of railway privatisation.

It is also far from clear how the European Union's long term regional policy of achieving open access to railway infrastructure with separation between operations and infrastructure will be achieved in practice.

We would however support the segmentation of some ancillary activities of the railway and the injection of private capital into these activities on a joint-venture basis or even on the basis of an outright privatisation. Such activities might be considered to fall into two categories:-

1. Those which are important to the interface with other modes and methods of transport and which could be opened up for the common benefit of the whole transport system. Into this category fall:

- container handling terminals
- warehouses
- freight forwarding services
- local road haulage services

2. Those which are not significant to the transport economy outside the railways but which experience shows can often be carried out more effectively by the private sector without drawing on the state for investment funds. Into this category fall:

- catering hotels and shops
- construction of equipment such as rolling stock and signalling
- maintenance of certain parts of the infrastructure (but this would.
- require considerable quality safeguards)

There is a third area in which it is possible to envisage relieving the railways of certain responsibilities which inflate operating costs and which have nothing to do with their core business. We have in mind the social welfare activities of the railways in providing virtually free housing and other social benefits for their employees. The cost of this provision should be transferred to state or municipal authorities and paid for out of general taxation rather than being imposed on the direct users of railway services through tariffs which are increasing beyond the capacity of the users to pay. If left unchecked these costs may lead to a vicious downward spiral of increasing tariffs and declining traffic.

We believe that the first step on the road to a possible future partial divestment and segmentation should be the creation of legal structures for the TRACECA railway systems which clearly establish the independence of the railways from direct state control while continuing to vest ownership in the state.

This could be achieved by the creation of a company or board to run the railways on broadly commercial lines with a mixture of state funding and access to outside investment in the form of bonds. Under such a system the railways would be expected to achieve a surplus on commercial activities on a market-economy basis but would have contracts with the state to provide socially necessary services in return for an agreed subsidy.

This is a solution which has worked with reasonable success in France for many years and we suggest for discussion, the French model in particular, to serve as a possible model for TRACECA countries for the next 10-15 years. The country has pursued a vigorous policy of railway development since the 1950s and has succeeded in building a high speed inter-urban passenger network while maintaining service of rural areas. It has also maintained an important freight network and is adapting to the need to provide high quality combined transport services. All this has been achieved with a need for subsidy far smaller than in the railway system operating in Germany.

Russian translations of the relevant management powers of the French and former British autonomous state owned joint stock railway companies are available to assist the working group with its development of the model railway code.

ПРИВАТИЗАЦИЯ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА ДЛЯ ГОСУДАРСТВ ТРАСЕСА

ВВЕДЕНИЕ

Мы полагаем, что железнодорожный кодекс для государств ТРАСЕСА должен стать частью единой системы законов, основывающихся на Гражданском кодексе и, возможно, на принципах, указанных в общем транспортном законе. Для достижения этой задачи лучше всего рассматривать не отдельно взятый железнодорожный кодекс, а его интеграцию в остальное законодательство. Поскольку добиться практической интеграции железных дорог в рыночную экономику трудно, особое внимание мы уделяем попытке развить железнодорожный кодекс в направлениях, параллельных направлениям других видов транспорта в рамках единой структуры.

Особенно важным, с нашей точки зрения, является предотвращение развития или возврата к концепции "государства внутри государства" старой системы МПС, неуместной в изменившихся условиях сегодняшнего региона.

Мы считаем, что в силу нескольких причин массовая приватизация железнодорожной системы в короткий или средний период времени будет не только невозможной, но и нежелательной:

1. Величина необходимого для приватизации капитала будет далеко превосходить финансовые возможности какого бы то ни было местного консорциума. Система, по-видимому, сразу же попадет в иностранные руки, что для такого стратегического объекта далеко не желательно.
2. В некоторых аспектах железнодорожные услуги региона, похоже, останутся монополией. При приватизации деятельность этих монополий должна тщательно регулироваться государством (как это происходит в коммунальном обслуживании, например электроснабжение в США или водоснабжение во Франции).
3. В сфере пассажирских перевозок железные дороги имеют важную социальную цель. А поскольку государство отвечает за достижение этой цели, то ему придется взять на себя расходы по субсидированию пассажирских перевозок, что лучше, чем заниматься финансированием прибыли частных операторов.
4. Каждой индивидуально взятой стране будет трудно стать на путь интегрированной транспортной стратегии, столь важной при оптимальном использовании ресурсов и достижении наилучших экологических результатов. Если такая большая организация, как железные дороги, будет преследовать лишь коммерческие цели, то конкуренция с другими видами транспорта будет бессмысленной.
5. Если только государство не предусмотрит альтернативное обеспечение, то приватизация лишит работников железных дорог многих их социальных благ, которыми являются специальных школы, больницы и т. д., поскольку

никакая частная компания не сможет продолжать финансировать эти соцблага.

6. При приватизации железных дорог в Англии на юристов и консультантов ушли сотни миллионов долларов. Это не что иное, как расточение средств, которое может повториться и в регионе. За начальным упрощённым взглядом на приватизацию последуют сложные юридические и административные разбирательства.

7. Если система будет приватизирована без каких-либо доработок в управлении, то одна смена хозяина не принесет никакой пользы. А поэтому прежде, чем приватизировать, в систему управления железными дорогами необходимо привнести технологии современного управления.

В силу этого мы считаем, что железнодорожный транспорт не может ориентироваться на автомобильный, поскольку автономное управление железнодорожными перевозками в рамках единой железнодорожной инфраструктуры невозможно без чрезвычайно сложных и дорогих защитных мер. Другой вариант приватизации, создание географических частных железнодорожных монополий, может также иметь некоторые недостатки. Однако, странам стоит изучить и обсудить опыт коммерчески удачной приватизации железных дорог в Японии (по географическому признаку), помня при этом, что как география, так и экономия Японии отличается от таковых в регионе и что японские решения могут требовать видоизменения.

Введение защитных мер для потребителей, предприятий, поставщиков и самого государства в настоящее время испытывает возможные и невозможные изобретательность и знания технических экспертов и железнодорожных юристов Великобритании в рамках экспериментальной программы приватизации британской системы железных дорог.

До сих пор пока что не ясно, каким образом в реальности будет достигаться долгосрочная политика Европейского Союза в отношении создания открытого доступа к железнодорожной инфраструктуре при разграничении между предприятиями и инфраструктурой.

Мы однако поддерживаем сегментацию некоторой вспомогательной железнодорожной деятельности и привлечение частного капитала на основе создания совместных предприятий или даже на основе полной приватизации. Такая деятельность может быть подразделена на две категории:

1. Важную для взаимодействия с другими видами транспорта и методами перевозок и которая может служить на благо всей транспортной системы:

- терминалы обработки контейнеров
- склады
- экспедиторские услуги
- местные автомобильные грузовые перевозки

2. Не имеющую важного значения для транспортной экономики вне железнодорожного сектора, однако очень часто более эффективно осуществляемую силами частного сектора без привлечения государственной финансовой помощи:

- гостиницы, рестораны и магазины
- строительство оборудования, такого как подвижной состав и сигнальное
- техническое обслуживание определённых частей инфраструктуры (требует хорошо продуманных защитных мер).

Существует и третья область, в которой возможна отмена некоторой ответственности железнодорожной отрасли, раздувающей эксплуатационные расходы и не имеющей никакого отношения к основной деятельности. Мы имеем в виду социальное обеспечение (практически бесплатное жильё и другие социальные блага) работников железнодорожного транспорта. Расходы по данному обеспечению должны быть возложены на государство или муниципальные власти и покрываться за счёт общего налогообложения, а не за счёт непосредственных пользователей железнодорожными услугами в виде непомерно высоких для пользователей тарифов. Если всё оставить, как есть, то в результате такого замкнутого круга тарифы будут расти, а поток движения уменьшаться.

Мы полагаем, что первым шагом на пути возможного дальнейшего частичного снятия с себя обязанностей и сегментации должно стать создание законодательной структуры железнодорожных систем региона ТРАСЕСА, чётко определяющих независимость железнодорожного транспорта от прямого госконтроля при сохранении государственной собственности на них.

Это может быть достигнуто путём создания компании или правления по управлению железными дорогами на широкой коммерческой основе при одновременном государственном и частном (в виде облигаций) финансировании. Предполагается, что при подобной системе железнодорожный транспорт получит дополнительную коммерческую деятельность на свободном рынке, сохраняя связь с государством в обеспечении социально важным видом обслуживания в обмен на согласованные дотации.

В течение многих лет подобное решение с достаточным успехом применялось во Франции. Для обсуждения мы предлагаем, в частности, и французскую модель, которая может быть взята за образец для стран ТРАСЕСА на последующие 10-15 лет. С 1950-х годов страна следовала политике бурного развития железнодорожного транспорта и преуспела в создании сети скоростной междугородней пассажирской перевозки, не оставляя при этом без внимания и железнодорожные услуги в сельскохозяйственных районах. Франция продолжала поддерживать и столь важные грузовые перевозки, а в настоящее время реагирует на необходимость высококачественных многовидовых транспортных перевозок. Всё это достигалось при меньших дотациях, чем в Германии.

В помощь рабочим группам по созданию железнодорожных кодексов предлагаем перевод на русский язык соответствующих кодексов французских железных дорог и



бывших британских автономных государственных железнодорожных акционерных компаний.

What liability regime for freight transport in the TRACECA region?

A. The former situation

Under the Soviet system customers had very bad experiences at the hands of state carriers when they attempted to obtain compensation for loss or damage to goods. Often they were unable to obtain any compensation although it was obvious that fault lay with the carrier. These bad former experiences, in spite of a system which claimed to entitle customers to full compensation for their losses, have led to a desire to establish a system which assures equal treatment for carrier and customer.

B. The present situation

An example of the present situation is Article 17 of the Law on Transport in Kazakhstan. This imposes full liability on the carrier, unless other laws or rules state otherwise. At present carriers are subject to unlimited liability including consequential loss, pending changes which may be introduced in part 2 of the civil code. A system based on unlimited liability of the carrier:-

1. is not found in the international transport Conventions
2. has been abandoned in Europe and even in the United States for domestic traffic
3. is very difficult and expensive to insure. The costs of the insurance are ultimately paid for by the customer in increased freight rates.

We think that a debate is needed on the most appropriate liability regime for domestic carriers in the TRACECA region before any new transport codes are developed. Below we offer some issues for debate.

C. What should be the basis of liability?

There are 2 main options:-

1. A system based on strict liability. Under such a system the carrier is liable to compensate the customer whenever the goods suffer loss or damage irrespective of his fault. The only exception would be some deliberate damage caused by the customer. Such a system has only one advantage. It creates certainty at the outset as to who is to be liable for compensation. There is presently under discussion one international Convention on maritime carriage of dangerous goods where a basis of strict liability is being proposed but there is strong resistance from carriers who do not believe this would be fair and that the burden of insurance cost would be too high.
2. A system based on fault where the carrier is only liable to pay compensation if the loss arose through some careless act on his part. All the

commercial transport Conventions such as CMR, Warsaw, CIM adopt this system and it is fairly universal in Europe and the United States. It is fair that the carrier should be liable only when at fault and that other losses should fall on the customer.. It is also much cheaper for the carrier to insure such liabilities based on fault. Under strict liability the carrier must in effect insure the goods for their full value each journey whereas under fault liability it is more a question of insuring the risk of his error which is statistically likely to occur less frequently than the totality of losses occurring.

C. What kind of fault should be proved?

There are 2 main options:-

1. Failure to take reasonable care to be expected from a normal prudent carrier
2. Failure to take precautions of the utmost possible kind theoretically possible though even the prudent carrier might not think to take such extreme precautions.

There are many examples of systems adopting the first solution ie based on the law of negligence. This for instance is the case in Great Britain. There are also many examples of the second solution. This solution is essentially adopted in the international commercial Conventions on road, rail and air transport.

Each solution can be made to work successfully in all practical respects. The second solution may be considered a compromise between strict liability and fault liability and like all compromises it has weaknesses in practice but may reconcile opposing interests.

D. Who should bear the onus of proof?

This question is of considerable practical importance because disputes over loss and damage can be resolved only on the basis of concrete evidence. Who should have to furnish this evidence?

If we assume that a fault-based system of liability is appropriate for Kazakhstan then fault must be proved before the customer can recover from the carrier. Who should have the problem of proving the fault as between carrier and customer? Here we do have a recommendation which is that the burden should be on the carrier to show he was not at fault. In the absence of such a proof by the carrier the customer should succeed in his claim. There are several reasons for recommending such a solution:-

1. The carrier normally has access to all the information concerning the journey whereas the customer does not
2. The carrier can obtain this journey information at virtually no cost whereas it will be very expensive for the customer to do so

3. The carrier should in almost all instances be assisted by insurance companies in defending the claim and will therefore have free access to experts and lawyers. Many customers will not have such advantages

E. Should liability be limited?

It may be thought fair that a carrier should be liable to compensate the customer for the full value of any goods lost or damaged. However closer examination of this "fairness" may show it to be to nobody's advantage:-

1. In most cases any compensation finally paid will come from an insurance company.

2. The cost of premiums under unlimited direct liability regimes is much higher than if the insurer knows in advance the maximum sum which might have to be paid. The risk can then be much more accurately estimated.

3. If consequential losses (eg the indirect cost incurred by a customer if a factory production is lost because a spare part does not arrive on time) are also made the responsibility of the carrier without limit the insurance costs become astronomical.

4. The customer will therefore pay higher freight costs to the carrier who must recover the insurance cost in his rate. He still has no guarantee of making a recovery though unless a strict liability system is selected. Under such a system the likelihood of inefficiency and fraud by customers increases as they try to load costs on to the carriers, who in turn have to load them back in higher freight rates.

F. Conclusions

The conclusion which may be drawn is that the most efficient system is one where there is a division of risk between carrier and customer. This is most efficient:-

1. in risk management terms as there is an incentive for both carrier and customer to take care in all aspects of preparation under their direct control

2. in insurance terms because the risk is dealt with in a manner which keeps the insurance cost of both carrier and customer under a creative tension which tends to exert downward pressure on premiums.

Our recommendation would be for a system which:-

- makes the carrier responsible for safe arrival of goods but with certain exceptions where he is not at fault ie we reject strict liability
- places the burden of proof on the carrier to show he can benefit from the exceptions from liability

- sets the compensation payable at a finite level maybe based on the average value of 1Kg of manufactured goods in circulation in the domestic market in the region (customers with higher value goods can more effectively insure them for cargo loss themselves)
- either excludes liability for consequential losses by the customer altogether (the customer can more effectively insure such losses if desired) or sets compensation at no more than 1-2 times the sum paid to the carrier for carriage.

G. What about international carriage?

Our recommendation is that the states in the region should adopt the international conventions on road rail air and sea transport. These set insurable levels of liability for carriers.

КАКОВА СИСТЕМА ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ГРУЗОВОМ ТРАНСПОРТЕ В РЕГИОНЕ ТРАСЕСА?

А. БЫВШАЯ СИТУАЦИЯ

В условиях бывшего Советского Союза, когда транспорт принадлежал государственному сектору, при требовании компенсации в случае потери или порчи груза клиенту приходилось испытывать множество неудобств. Очень часто, даже если вина за ущерб лежала полностью на перевозчике, клиент не получал никакого компенсационного вознаграждения. Такой отрицательный предыдущий опыт, несмотря на наличие системы выплаты заказчикам полной компенсации, привёл к желанию иметь такую систему, которая гарантировала бы одинаковые права перевозчика и заказчика.

Б. НАСТОЯЩАЯ СИТУАЦИЯ

Примером настоящей ситуации является Статья 17 Закона о транспорте в Казахстане, согласно которой полная ответственность возлагается на перевозчика, если только на этот счёт не существует других положений. В настоящее время, в ожидании возможных изменений в Части 2 Гражданского кодекса, перевозчики продолжают нести неограниченную ответственность, включая все косвенные убытки. Система неограниченной ответственности перевозчика:

1. не применяется ни в одной международной транспортной конвенции
2. не используется ни в Европе, ни даже для внутренних перевозок в США
3. очень трудна и дорога в страховании. Расходы по страхованию, в конечном итоге, полностью возлагаются на клиента в виде повышения транспортных ставок.

Мы считаем, что прежде, чем разработать новые транспортные законы, необходимо обсудить все наиболее подходящие режимы ответственности внутренних перевозчиков региона ТРАСЕСА. Ниже приводятся некоторые вопросы для обсуждения.

В. КАКОЙ ДОЛЖНА БЫТЬ ФОРМА ОТВЕТСТВЕННОСТИ?

Существуют два основных варианта:

1. Система, основанная на строгой ответственности. При такой ответственности перевозчик компенсирует ущерб не зависимо от своей вины при ущербе или утере груза. Единственным исключением является умышленная порча груза клиентом. Подобная система имеет лишь одно преимущество: всегда ясно, кто несёт ответственность за компенсацию. В настоящее время ведётся осуждение Международной конвенции по морским перевозкам опасных грузов, в основе которой было предложено использовать систему строгой ответственности. При этом, однако, существует сильная

оппозиция перевозчиков, которые не считают подобную систему несправедливой, а подобное страхование - чрезмерно дорогим.

2. Система, основанная на вине, при которой перевозчик отвечает лишь за компенсацию ущерба, происшедшего по его собственной вине. В основе всех коммерческих транспортных конвенций, таких как СМР, Варшавская, СИМ, лежит именно эта система ответственности, являющаяся универсальной для Европы и США. Вполне справедливо, чтобы перевозчик отвечал только за свои оплошности, в то время как прочие издержки по ущербу покрывались самим клиентом. Гораздо дешевле при такой ответственности обходится перевозчику и страхование. При строгой ответственности перевозчику приходится страховать грузы на сумму их полной стоимости, в то время как при ответственности по вине - риск допущения оплошности, что, по статистике, происходит реже, нежели потеря/порча груза.

Г. КАКАЯ ВИНА ДОЛЖНА ДОКАЗЫВАТЬСЯ?

Существуют два основных варианта:

1. Непринятие разумных мер перевозчиком
2. Непринятие мер предосторожности в отношении теоретически наиболее возможного вида риска, хотя для разумного перевозчика это и не обязательно.

Существует множество примеров систем, основанных на использовании первого варианта, т. е. на принципе небрежного отношения. Например, в Великобритании. Однако, есть и много примеров использования второго варианта, широко применяемого в международных коммерческих конвенциях по автомобильным, железнодорожным и воздушным перевозкам.

На практике успешно использовать можно и тот и другой вариант. Второй вариант может рассматриваться как компромисс между строгой ответственностью и ответственностью по вине. И как в любом компромиссе, у него будут свои слабые и сильные моменты, но при этом он примирит противоположные интересы.

Д. КТО ДОЛЖЕН НЕСТИ БРЕМЯ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА?

Этот вопрос является очень важным с практической точки зрения, т. к. споры по вопросам о порче или утрате груза могут быть урегулированы только при наличии конкретных доказательств. Кто должен предоставлять эти доказательства?

Если предположить, что региону ТРАСЕКА подходит система ответственности по вине, тогда вина должна доказываться до выплаты компенсации ущерба клиенту перевозчиком. Кто при этом должен доказывать вину? На этот счёт мы настоятельно рекомендуем, чтобы перевозчик доказывал свою невиновность. При отсутствии подобного доказательства перевозчика дело выигрывает клиент. Данная рекомендация основана на нескольких положениях:

1. У перевозчика, в отличие от клиента, обычно имеется доступ к информации, касающейся перевозки груза по маршруту.
2. Перевозчик получает данную информацию, практически, бесплатно, в то время как клиенту это обходится дорого.
3. Перевозчику, практически во всех случаях, оказывается помощь страховой компании, а поэтому он получает и бесплатные услуги экспертов и юристов. У большинства клиентов такой возможности не будет.

Е. ДОЛЖНА ЛИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОГРАНИЧИВАТЬСЯ?

Может показаться справедливым то, чтобы перевозчик нес ответственность за полную компенсацию ущерба утерянного или повреждённого груза. Однако, при более пристальном рассмотрении этой "справедливости", мы видим, что от неё не выигрывает никто:

1. В большинстве случаев компенсация выплачивается из средств страховой компании.
2. Стоимость страховой премии при неограниченной ответственности намного выше, чем стоимость премии, когда страховщик заранее знает максимальную величину возможной выплаты. Риск в таком случае может быть оценён намного более точно.
3. Если косвенные убытки (например расходы клиента, связанные с несвоевременной доставкой на производство запасных частей) становятся неограниченной ответственностью перевозчика, то стоимость страхования вырастает до астрономических цифр.
4. Клиент, таким образом, платит больше за услуги перевозчика, в тарифах которого отражаются расходы по страхованию.

Ж. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Рекомендуем принятие странами ТРАСЕКА международных конвенций по автомобильному, железнодорожному, морскому и воздушному транспорту, устанавливающих разумные пределы ответственности перевозчиков.

ЗАДАЧИ КУРСОВ

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ И ТРАНСПОРТ

Эта программа управленческого развития разработана в целях ознакомления специалистов отдельных областей торгового и транспортного законодательства и практики с деятельностью в других областях. По завершении программы специалисты получают более полное представление о торговле в государствах со свободным рынком и о роли международных конвенций и добровольных правил в регулировании торговли.

Программа предполагает ознакомление делегатов с основными законами и положениями, которые, мы считаем, должны быть приняты или ратифицированы в Узбекистане для того, чтобы эта республика могла быстро и успешно войти в мировое торговое сообщество.

Особое внимание будет обращено на договоры о транзите, а также транзитные и таможенные соглашения, потенциально важные для Узбекистана как государства в составе ТРАСЕСА.

Семинары, продолжительностью в 4 дня, будут интересны для занимающихся разработкой политики работников министерств, членов правительства и парламента, юристов-специалистов в отдельных видах транспорта, банковских работников, страховщиков, а также представителей перевозчиков, покупателей и продавцов товаров и услуг.

Область применения страхования

Background to insurance

1. Необходимость страхования

1. The need for insurance

- нет гарантии или возмещения со стороны перевозчика
- no guarantee of recovery from carrier
- перевозчики и экспедиторы обязаны обеспечить покрытие своих обязательств
- carriers and forwards must cover liabilities

2. Организация страхового рынка

2. Organisation of insurance market

- Лондонский институт морских страховщиков
- institute of London underwriters
- Страховая компания Ллойда
- lloyds

Область применения страхования

Background to insurance

(продолжение)

- Ассоциация по защите интересов и взаимному страхованию судовладельцев
- P I clubs
 - через транспортные общества
- through transport club
- ### 3. Пользование услугами страховых брокеров
3. Using a broker
- **никаких дополнительных расходов**
- no additional costs
 - **разбирательство исков**
- claims handling

Некоторые термины по страхованию

Some insurance terms

1. Страховой интерес

1. Insurable interest

Ст.5 (2) Закона о морском страховании 1966г.

SEC 5(2) of marine insurance act 1906

“Лицо считается заинтересованным в морской перевозке, когда оно находится в любых правовых или договорных отношениях с риском либо любой содержащей риск собственностью, в результате чего он может получить выгоду из факта безопасного или своевременного прибытия застрахованный собственности, или может понести убыток от ее утраты, повреждения, задержки, либо претерпеть ответственность в связи с нею.”

“A person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property or may be prejudiced by damage thereto or by the detention thereof or may incur liability in respect thereof”

Важное значение имеет время возникновения ущерба.

Material time is time of loss

Некоторые термины по страхованию

Some insurance terms (2)

(продолжение)

2. Договор морского страхования

2. Marine insurance contract

Разд.1 и 2 (1) Закона о морском страховании 1906г.

SEC 1 2(1) of marine insurance act 1906

“Договор посредством чего страховщик берет на себя обязательство гарантии возмещения вреда тем способом и в той степени посредством этого заключенного на случай морских потерь, то есть убытки, в следствие инцидентов, имевших место во время морской перевозки.”

“A contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured in manner and to the extent thereby agreed against marine losses that is to say the losses incident to marine adventure”

Некоторые термины по страхованию

Some insurance terms (2)

(продолжение)

“Договор морского страхования может на основе срочных условий или обычаев торговли может быть расширен таким образом, чтобы защитить застрахованного от убытков на внутренних водах или от риска на любой другой территории, который может быть непредвиденным случаем во время морской перевозки.”

“A contract of marine insurance may by its express terms or by usage of trade be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage”

3. “Эксесс”

3. Excess

4.

4. Franchise

TACIS

Обязательства страхования

Duties of the insured

1. Абсолютная взаимная добросовестность

1. Utmost good faith

- **обязан раскрыть все материальные обстоятельства**
- must declare material facts
- **обстоятельство считается материальным, которое может оказать влияние на решение благоразумного страховщика установить размер страховой премии или принять на себя риск**

- fact is material if it would influence judgement of prudent underwriter in deciding premium or whether to accept risk.



Обязательства страхования

Duties of the insured

(продолжение)

2. Обязанность действовать, если не застраховано:

2. Duty to act as if uninsured

- **обязан обеспечить надлежащую упаковку**
- must pack properly
- **тщательный отбор сотрудников и субподрядчиков**
- select employees and sub-contractors with care
- **поддержка транспорта или оборудования**
- maintain vehicles or equipment
- **предъявить иск перевозчику немедленно**
- claim on carriers promptly
- **предъявить страховой иск немедленно**
- make insurance claim promptly

Обстоятельства страхования для грузоотправителей

Liability insurance for shippers

1. Условия конвенции, налагающие возмещение

ущерба и относительно: -

1. Conditions and conventions impose indemnities and warranties regarding:-

- право собственности

- ownership

- пошлины и налоги

- duties and taxes

- требования из деликта (циркулярное погашение

ответственности)

- excess claims in tort (circular indemnity)

- точности деталей

- accuracy of particulars furnished

Обстоятельства страхования для грузоотправителей

Liability insurance for shippers

(продолжение)

- упущения в предупреждении о товарах, которые могут испортиться
- failure to warn of goods which can taint
- погрузка
- loading
- общие средние обязательства
- general average liabilities
- опасные товары
- dangerous goods

2. Обязательства по “Общим Правам”

2. Common law liabilities



Виды полисов

Types of cover

1. Генеральный полис

1. Open cover

- **ежегодная страховая премия**
- annual premium
- **начальный депозит и конечное согласование**
- initial deposit and final adjustment
- **страховщик обязан знать обстоятельства**
- underwriter must know background
- **грузоотправитель заполняет бланк сертификата**
- shipper fills in blank certificates

ВИДЫ ПОЛИСОВ

Types of cover

(продолжение)

2. Ежегодный полис

2. Annual policy

- **Декларация для каждого**
- declaration required each consignment
- **начальный депозит и конечное согласование**
- initial deposit and final adjustment

3. Единый рейсовый полис

3. Single voyage policy

- **только определенная перевозка**
- specific transit only
- **единовременная премия**
- one off premium

Иски

Claims

1. Важность извещения

1. Importance of notice

- **обязан дать немедленное извещение страхованию**
- must give immediate notice to insurer
- **должен также предъявить иск**
- **экспедитору/перевозчику**
- should also claim on forwarder/carrier
- **возможность спасения, должна быть оценена**
- possibility of salvage to be assessed

2. Важность документации

2. Importance of documentation

- **копия накладной**
- copy consignment note
- **коносамент**
- bill of lading

Иски

Claims

(продолжение)

- **УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗЧИКА**
- carriers conditions
 - **ТАМОЖЕННЫЕ ДОКУМЕНТЫ**
- customs documents
 - **АКТ ОСМОТРА**
- survey report
 - **СООТВЕТСТВИЕ СО ВТОРИЧНОЙ ПРЕТЕНЗИЕЙ ПЕРЕВОЗЧИКА**
- correspondence with carrier re claim
 - **ДЕТАЛИ ПОЛИСА И НОМЕР СЕРТИФИКАТА**
- details of policy and certificate number
- 3. Оценщик размера страхового убытка**
3. Loss adjuster