

КОВИД-19 ПАНДЕМИЯТА И НЕЙНИТЕ ЮРИДИЧЕСКИ ЕФЕКТИ ВЪРХУ ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В ГЛОБАЛЕН МАЩАБ

Докторант Емил Лечев
Икономически университет – Варна, България

COVID-19 PANDEMIC AND ITS JURIDICAL EFFECTS ON THE TRANSPORT SECTOR ON A GLOBAL SCALE

PhD Student Emil Lechev
University of Economics – Varna

Резюме

Транспортният бизнес се управлява на база система от международни правила и конвенции, които регулират взаимоотношенията между различните икономически субекти, които участват в снабдителната верига. Във въздушния транспорт основен стандарт е Монреалската конвенция, за сухопътния бранш това е ЧМР документа, а в морския транспорт са правилата от Хага-Висби. В този документ ще се разгледа накратко тяхното тълкование на Ковид-19 пандемията и икономическия ефект от него.

Ключови думи: Сухопътен транспорт, морски транспорт, въздушен транспорт, Ковид-19, Международни легални конвенции.

Abstract

The transport business is governed by system of international rules and regulations, which control the behavior between the different economic agents in the supply chain. For the airfreight industry main standard is the Montreal Convention, for the road transport it is the CMR document, and for ocean freight, such role has the rules from Hague-Visby. The report will analyze their interpretations on the COVID-19 pandemic and their economic effects on the transport industry as a whole.

Key words: Road Transport; Ocean Freight; Airfreight; Covid-19; International Transport Regulations.

Doi: <https://doi.org/10.36997/LBCS2020.311>

Въведение

От края на 2019-та година вирусът Ковид-19 увеличава глобалното си разпространение с темпове на геометрична прогресия. Според данните на Световната Здравна Организация от дата 12.11.2020, в момента има над 52 милиона регистрирани случая на болестта в 217 страни и над 1,2 милиона смъртни случая. Следователно, бързината на разпространение, дългият безсимптомна инкубационен период и дълготрайността на въпросния вирус го превърнаха в “game changer” за цялата глобална икономика. Адаптацията е от оперативен, регулационен и хуманен характер и не търпи отлагане и умуване (“Ковид-19 Корона вирус пандемия калкулатор”, 2020).

Тази кратка статия се занимава с правната интерпретация на форс мажорните обстоятелства, които Ковид-19 задейства спрямо три от най-стратегически значимите от транспортни сектори: Въздушен, Морски и Автомобилен.

Изложение

а. Въздушен транспорт

Транспортната индустрия не е изключение, където най-сериозен ефект имаше върху въздушният бранш. Въздушният транспорт може да се раздели на два подтипа (Николова, 2012):

- Транспорт използващ пасажерски самолети;
- Въздушен транспорт използващ freighter самолети – самолети с 100% капацитет за превоз на карго.

Първият подтип са обикновени самолети, които са с основен капацитет за превозване на пътници. Такива самолети зависимост от типа си имат различни по големина карго департаменти, които представляват и 90% от общия карго капацитет за цялата глобална индустрия. В месеците на Март и Април 2020, почти всички пасажерски самолети бяха спрени от дейност заради пандемията. (Сеймур, 2020) Следователно въздушната карго индустрия губи по-голямата част от своя капацитет, което води до разваляне на много дълготрайни договорки между спедиторските фирми, авиолиниите и товародателите.

Големите победители от ситуацията бяха глобалните транспортни интегратори от типа на DHL, UPS и FedEx. Тези фирми имаха преди пандемията флотилии от фрейтъри, които почти не бяха повлияни от пазарните рестрикции и успяха да увеличат цените си за месеците Март и Април до 800% за някои от най-ползваните линии. Почти всички договорки за дългосрочен капацитет бяха отхвърлени, заради форс мажорната ситуация, което доведе до краткосрочен хаос на пазара за въздушни превози (Сеймур, 2020).

Основен документ определящ параметрите на отговорност между икономическите субект участващи в снабдителна верига, утилизирал въздушен транспорт е била Варшавската конвенция е подписана на 12 октомври 1929 г. В нея участват 134 държави. Тя е изменяна и допълвана многократно — с Протокола от Хага от 28 септември 1955 г., Конвенцията от Гуадалахара от 18 септември 1961 г., Протокола от Гватемала от 8 март 1971 г. и четирите допълнителни протокола от Монреал от 25 септември 1975 г. Найважните аспекти на тези регламенти са свързани с условията за осъществяване на товарни въздушни превози и обхващат: - отговорността на авиокомпаниите; - правата на изпращача за последващо разпореждане – такива не биха могли да се упражняват след получаване на съобщение за пристигане на пратката. Тези правила засягат сделките, реализирани с документарен акредитив (Николова, 2012).

На 28 май 1999 г. в гр. Монреал, Канада се сключва нова Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз (Монреалска конвенция), която заменя Варшавската конвенция и нейните поправки с протокола от Хага, Гуадалахарската конвенция и Протоколите от Монреал. Монреалската конвенция се прилага както по отношение на превозите на пътници, така и при превозите на багажи или товари по въздушен транспорт. Тя регламентира правилата за сключване на договорите за превози на пътници, багажи и товари, както и съдържанието на тези договори и отговорността на страните при неизпълнение на поетите задължения по договор за превоз (Николова, 2012)

Основен текст касаещ Ковид-19 кризата е частта, която регламентира отговорността на превозвача за погубване или закъснение на товара. Според Монреалската конвенция, превозвачът е отговорен и за вредите, причинени от закъснение при въз-

душния превоз на товари. Независимо от това той не носи отговорност за вреди, причинена от закъснение, ако докаже, че неговите служители и агенти са взели всички мерки, които разумно биха могли да се изискват за избягване на вредите, или че е било невъзможно да се вземат такива мерки. Следователно, по-голямата част от превозвачите успяха да се измъкнат от своята отговорност по дълготрайните договори за запазване на капацитет със спедитори и товародатели, което доведе до увеличение на навлата, и голям недостиг на свободно място за товарене.

b. Морски Транспорт

Най-значимият като обеми на превозени стоки начин на транспорт е морският. Той не беше толкова осезаемо повлиян от пандемията, както се получи с въздушния транспорт, поради голямото наличие на карго капацитет, който не е обвързан с превоза на пасажери.

Основен правен пътеводител тук е протокол за поправка на правилата от Хага (подписан през 1963), наречен Правила от Хага-Висби. Лимитите на отговорност за морските превозвачи и съответстващите им обезщетения се увеличават до 2 СПТ на кг, но не повече от 666,67 СПТ на колет при установяване на пълни или частични липси или повреди на превозваните товари. Съгласно тези правила се отменят лимитите на отговорността на превозвачите, ако вредите са причинени от умишлени действия или бездействие на корабния екипаж. Освен това се предвижда повишаване на лимитите на отговорност до фактическата стойност на превозваните стоки, в случай че тя е обявена в коносаментата. В световен мащаб около 70% от морските превозвачи спазват тези правила (Николова, 2012).

Правилата от Хага-Висби също защитават в голяма степен превозвачите, което доведе до огромно увеличение на навлата, което е видно от някои статистически индекси, като този на Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), чийто нива са се удвоили от Май 2020-та насам (виж фигура 1):



Фиг. 1. Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

Източник: <https://en.sse.net.cn/indices/ccfinew.jsp>

Индексът SCFI за Северна Европа е с около 70% по-висок от този на 1 май и продължава своята възходяща траектория. Единственият облак на хоризонта за превозвачите е възможността за нови затваряния в Европа, поради пандемията от коронавирус,

което може да доведе до пауза или отмяна на някои поръчки от Азия. Ценовите нива по маршрута от Китай за западното крайбрежие на САЩ са се увеличили с 124% спрямо май месец, а за източното крайбрежие - с 68%. Въпреки че превозвачите увеличиха корабния капацитет по маршрута Азия - Северна Америка, тарифите продължават да поддържат рекордни нива.

Транстихоокеанските превозвачи са силно критикувани от американските ВСО и NVOCC за високи ставки, прилагане на допълнителни такси, недостиг на контейнери, стриктно прилагане на таксите за задържане и обща „липса на обслужване“.

По отношение на останалите световни маршрути, според SCFI, от май насам тарифите по направление Азия – Южна Африка са се увеличили с 88%. 136% е увеличението за този период за каргото до Австралия, но най-огромен е скокът на навлото от Азия за източното крайбрежие на Южна Америка - 291% (Списание “Логистика“, Септември, 2020).

Следователно, в морския бранш виждаме сходен сценарий, при когото основните глобални превозвачи вдигат значително своите навла и се възползват максимално от възникналата криза, за да генерират по-високи обороти.

с. Сухопътен транспорт

Последният вид транспорт, който ще бъде засегнат в този рапорт е сухопътният и в по-голяма частност – Паневропейският. Тук основните типове сухопътен транспорт са както в морски: групов (няколко товара с различни дестинации са групирани в едно МПС), или комплектни (един товар заема цялостно капацитета на дадено МПС).

Автомобилният транспорт има ключово значение по отношение на свободното движение на хора и стоки в рамките на Европа. Той има важно влияние върху всекидневието на европейските граждани като основно средство за достъп до работа, услуги и обществени мероприятия. От друга страна, този вид транспорт създава връзки, които играят важна роля по отношение на развитието на социалната, регионалната и икономическа кохезия в Европа. Освен това, той въздейства върху околната среда и качеството на живот на всеки жител на страните-членки на ЕС3 . През последните десетилетия съществува все по-голямо търсене на т.нар. „индивидуална мобилност“, но същевременно се налага намаляване на вредното въздействие на автомобилния транспорт върху околната среда и повишаване на неговата ефективност. ЕС желае екологична, сигурна и интелигентна транспортна система, а наличието и развитието на високо конкурентен транспортен сектор е крайно необходим за бизнеса. Автомобилният транспорт е основен в ЕС при превозите както на товари, така и на пътници. Обемът на товарните автомобилни превози през 2008 г. в ЕС е малко над 4 пъти повече от обемът на превозите на товари по железопътен транспорт.

Основен правен документ тук е ЧМР (CMR: Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road). Конвенцията установява еднакви условия, на които трябва да отговаря договорът за международен автомобилен превоз на товари (CMR - товарителница), включително документите използвани за такъв превоз и задълженията на превозвача. Тя се прилага за всеки договор за автомобилен превоз на стоки срещу заплащане, когато мястото на приемане на стоката за превоз и предвиденото място за доставянето ѝ, така както са посочени в договора, се намират в две различни държави, от които поне една е договаряща страна. Задълженията на превозвача включват спазване на сроковете за превоз, опазване на товарите от липси и повреди и предаване на товарите на получателя. Правото на разпореждане със стоките принадле-

жи на изпращача до момента на предаване на товарителницата на получателя (Николова, 2012).

За трети път виждаме, че международния правен документ не пази интересите на товародателите, както и тези на малките превозвачи поради тяхната зависимост от малко на брой стратегически клиенти. Тук обаче голямото предлагане на транспортната услуга и сравнително лесния начин да се спазят мерките по Ковид-19 доведоха до запазване на навлата на превозвачите, даже до леко занижаване за товародателите, които работят на спот пазара (Списание „Транспорт интелиджънс“, 2020).

Заключение

За обобщение мога да напиша следното: Ковид-19 промени в основи начина на бизнес във всички транспортни сфери. Ефекта, който пандемията има за момента е да увеличи значително навлата на въздушните превозвачи, както и на морските. Това е особено видно предвид голяма консолидация на глобалния пазар. Единствено изключение в някаква степен прави сухопътния транспорт, който успя да запази параметрите си като цени и транзитни времена, като тези преди началото на пандемията.

Използвана литература

1. Ковид-19 Корона вирус пандемия калкулатор:
<https://www.worldometers.info/coronavirus/?fbclid=IwAR0RYMPhu-J9i5t74sla8KOrJFIhGMs--0YIuvQzoxLeFrvwwr5FLpn42Qw>;
2. Николова, Х., (2012); „МЕЖДУНАРОДЕН ТРАНСПОРТ И СПЕДИЦИЯ“, УНСС;
3. Сеймор, К., (2020); „2020 в цифри: Годишната на фрейтърите и прейтърите“, 09.11.2020: <https://www.aircargonews.net/freighters-world/2020-in-numbers-the-year-of-freighters-and-preighters/>;
4. Списание „Логистика“; „Рекордно навло и такси шокират спедиторите“, 09.11.2020 - [https://www.logistika.bg/bg/menu/23/post/26822/Rekordno-navlo-i-taksi-shokirat-speditorite?page](https://www.logistika.bg/bg/menu/23/post/26822/Rekordno-navlo-i-taksi-shokirat-speditorite?page;);
5. Списание „Транспорт Интелиджънс“; „Състоянието на Европейския сухопътен транспортен пазар – 4 вътрешни факта от шесторната Ковид-19 карта“ 2020: <https://www.ti-insight.com/briefs/the-state-of-europes-road-freight-market-4-key-insights-from-sixfolds-covid-19-map/>;
6. Шанхайски контейнерен фрейт индекс: <https://en.sse.net.cn/indices/ccfinew.jsp>.

За контакти: Докторант Емил Лечев
Икономически университет – Варна, България
email: emil.lechev@interlogistica.bg