

**Генеральная Ассамблея**Distr.: Limited
6 September 2006Russian
Original: English**Комиссия Организации Объединенных Наций****по праву международной торговли**

Рабочая группа III (Транспортное право)

Восемнадцатая сессия

Вена, 6-17 ноября 2006 года

Транспортное право: подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов**Ответственность грузоотправителя по договору за задержку: документ, представленный правительством Швеции для информирования Рабочей группы****Записка Секретариата***

В ходе подготовки к восемнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Швеции представило Секретариату документ, содержащийся в приложении к настоящей записке, в котором рассматриваются вопросы ответственности грузоотправителя по договору за задержку в свете положений проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов. Делегация Швеции сообщила, что данный документ подготовлен с учетом результатов обсуждения вопроса об ответственности грузоотправителя по договору за задержку, состоявшегося в ходе семнадцатой сессии Рабочей группы (см. документ A/CN.9/594, пункты 199-207), и призван способствовать рассмотрению данной темы на восемнадцатой сессии Рабочей группы.

Документ, содержащийся в приложении, воспроизводится в той форме, в какой он был получен Секретариатом.

* Представление данного документа с задержкой обусловлено датой его направления Секретариату.



Приложение

Ответственность грузоотправителя по договору за задержку согласно проекту конвенции о морской перевозке грузов – Исследование рисков и последствий

I. Введение

1. На семнадцатой сессии Рабочей группы III по транспортному праву, проходившей в Нью-Йорке 3-13 апреля 2006 года, было проведено обсуждение вопроса о целесообразности включения в проект конвенции положений об ответственности грузоотправителя по договору за задержку в сдаче груза (см. документ A/CN.9/594, пункты 199–207). Ряд делегаций высказали пожелание о подготовке исследования рисков и последствий, которые может повлечь за собой включение положений об ответственности за задержку в проект конвенции. Правительство Швеции согласилось подготовить такое исследование.

2. Часть II настоящего исследования посвящена вопросу о том, как ответственность грузоотправителя по договору за задержку регламентируется Гаагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами. В частях III и IV рассмотрены положения проекта конвенции, касающиеся ответственности за задержку соответственно со стороны перевозчика и со стороны грузоотправителя по договору. Необходимость рассмотрения положений об ответственности перевозчика объясняется тем, что их включение в проект конвенции в определенной степени влияет на фактическую ответственность грузоотправителя по договору. В частях V и VI приведены и проанализированы примеры возможных рисков, связанных с ответственностью за задержку. В части VII рассматривается возможность страхования ответственности за задержку со стороны перевозчика и грузоотправителя по договору. Наконец, в части VIII изложены и проанализированы различные варианты решения проблемы регламентации ответственности за задержку.

II. Гаагско–Висбийские и Гамбургские правила

3. В Гаагско–Висбийских правилах положения об ответственности перевозчика за задержку отсутствуют. Таким образом, перевозчик может быть привлечен к ответственности за задержку только в том случае, если такая ответственность предусмотрена национальным законодательством или если перевозчик обязался сдать груз к определенному сроку при заключении договора перевозки. Гамбургские правила в статье 5 предусматривают ответственность перевозчика за задержку, произошедшую по его вине. Ответственность перевозчика ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный в сдаче груз (статья 6(1)(b)).

4. В соответствии с Гаагско-Висбийскими и Гамбургскими правилами грузоотправитель по договору может быть привлечен к ответственности за потери, включая потери в результате задержки, понесенные по вине грузоотправителя (см. статью 4(3) Гаагских правил и статью 12 Гамбургских

правил). Кроме того, грузоотправитель несет строгую ответственность за потери, явившиеся результатом неточности предоставленных им данных (см. статью 3(5) Гаагских правил и статью 17(1) Гамбургских правил). Такие потери могут включать потери, понесенные в результате задержки. Согласно статье 13(2)(а) Гамбургских правил, грузоотправитель обязан проинформировать перевозчика об опасном характере груза и замаркировать и обозначить подходящим способом такой груз как опасный. Грузоотправитель несет строгую ответственность за ущерб, повреждение или задержку, произошедшие в результате невыполнения им своего обязательства по информированию перевозчика. Более того, ответственность грузоотправителя за несоблюдение данных положений является неограниченной.

III. Ответственность перевозчика за задержку согласно положениям проекта конвенции

5. Определение задержки в сдаче приведено в проекте статьи 22 проекта конвенции. Согласно данному положению, задержка в сдаче имеет место, "если груз не сдан в месте назначения, предусмотренном в договоре перевозки, до истечения срока, прямо определенного соглашением, или в отсутствие такого соглашения – до истечения срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом условий договора, особенностей вида транспорта и конкретных обстоятельств рейса". Это означает, что, если стороны транспортного соглашения прямо договорились о том, что груз должен быть сдан к определенному сроку, перевозчик будет нести строгую ответственность за соблюдение данного обязательства. (Предполагается, что перевозчик сможет принимать на себя более строгую ответственность, чем предусмотрено проектом конвенции, как указано в проекте статьи 94.) Во всех остальных случаях перевозчик будет нести ответственность за задержку, произошедшую по его вине. В соответствии с проектом статьи 17(1) грузоотправитель должен доказать факт нарушения обязательств перевозчиком, т.е. доказать, что груз не был сдан в течение разумного срока и что утрата произошла в результате задержки. В тех случаях, когда невозможно доказать, что перевозчик гарантировал срок сдачи груза, перевозчик может, согласно пунктам 2 и 3 проекта статьи 17, оспорить исковое требование, доказав, что увеличение продолжительности рейса было обусловлено особыми обстоятельствами конкретного рейса.

6. Положения о размере компенсации, подлежащей выплате в случае задержки, содержатся в проекте статьи 65. Проект конвенции, приведенный в документе A/CN.9/WG.III/WP.56, содержит два варианта данной статьи, однако согласно обоим вариантам ответственность за косвенный ущерб, причиненный задержкой, ограничивается суммой, эквивалентной однократному размеру фрахта, подлежащему уплате в отношении задержанного сдачей груза. Размер компенсации за физическую утрату или повреждение груза в результате задержки исчисляется согласно общему правилу об ответственности за утрату или повреждение груза. Это означает, что в соответствии с проектом статьи 23 сумма возмещения будет исчисляться по ценам на такой груз в месте и в момент сдачи груза. Кроме того, перевозчик будет иметь право установить предельный размер компенсации, выплачиваемой за одно место или один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

7. Если задержка приводит к физической утрате или повреждению груза, а также косвенному ущербу, включая производственные потери, грузоотправитель по договору или грузополучатель будут вправе потребовать выплаты компенсации за все понесенные потери с учетом положений об ограничении ответственности, предусмотренных проектами статей 64 и 65. Однако в том случае, если общие потери превышают предел ответственности, который будет установлен в проекте статьи 64, грузоотправитель по договору или грузополучатель не смогут требовать выплаты дополнительной компенсации за косвенный ущерб в размере однократного фрахта. В случае общей утраты груза уровень ограничения ответственности, предусмотренный статьей 64, будет являться абсолютным.

8. Помимо ответственности за задержку, предусмотренной в проекте статьи 17, перевозчик согласно сетевому принципу, предусмотренному в проекте статьи 27, будет нести ответственность за задержку перед грузоотправителем по договору на основании обязательных положений других транспортных конвенций. Типичным примером является ситуация, когда груз перевозится из порта выгрузки в Роттердаме в Берлин, Германия, наземным транспортом на основании Конвенции 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов с поправками, внесенными согласно Протоколу 1978 года (КДПГ), или железнодорожным транспортом на основании Унифицированных правил, касающихся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом, содержащихся в приложении к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом с поправками, внесенными Протоколом 1999 года о внесении изменений (КМЖП/МГК). Если задержка произойдет на данном этапе перевозки, то ответственность перевозчика за такую задержку будет ограничена однократным размером фрахта, согласно КДПГ, и четырехкратным размером фрахта, согласно КМЖП/МГК.

IV. Ответственность грузоотправителя по договору за задержку согласно положениям проекта конвенции

9. Согласно проектам статей 28 и 30, грузоотправитель по договору обязан сдать груз готовым к перевозке и предоставить перевозчику определенную информацию, инструкцию и документы. Ответственность за задержку, вызванную нарушением данных обязательств, установлена в проекте статьи 31. На своей шестнадцатой сессии Рабочая группа приняла решение о том, что ответственность за нарушение данных обязательств должна зависеть от наличия вины, доказательство которой должно осуществляться в обычном порядке (см. пункт 138 документа A/CN.9/591). Грузоотправитель по договору будет нести строгую ответственность за задержку только в том случае, если такая задержка произошла при перевозке опасных грузов в результате того, что грузоотправитель по договору не проинформировал перевозчика об опасной природе груза либо не замаркировал или не обозначил подходящим образом такой груз как опасный (см. проект статьи 33). Кроме того, было решено, что грузоотправитель по договору должен нести строгую ответственность за утрату или повреждение, произошедшие в результате предоставления перевозчику неточной информации и инструкций (см. пункты 148-150 документа A/CN.9/591).

10. Ответственность грузоотправителя по договору в соответствии с нынешним проектом конвенции является неограниченной. Это означает, что, если ответственность грузоотправителя по договору будет признана, ему придется выплачивать компенсацию за любые прямые и косвенные потери, понесенные перевозчиком. Размер компенсации будет ограничиваться только на основе общих принципов причинной обусловленности, предусмотренных национальным законодательством.

V. Последствия существующего проекта положений об ответственности перевозчика за задержку: анализ возможных рисков

11. Говоря об ответственности перевозчика за задержку, можно выделить четыре возможных ситуации. Первая ситуация – это когда задержка судна вызвана одной из внешних причин непреодолимого характера, перечисленных в проекте статьи 17(3), например штормом, военными действиями и т.п. В этом случае причинно-следственная связь между действиями перевозчика и потерями, понесенными грузоотправителем по договору, отсутствует, и, следовательно, в данной ситуации перевозчик ответственности не несет.

12. Вторая ситуация – это когда задержка вызвана перевозчиком. В этом случае ответственность перевозчика будет зависеть от того, можно ли считать, что перевозчик гарантировал срок сдачи груза и произошла ли задержка по его вине. На практике перевозчики обычно никогда не обязуются сдать груз к определенному сроку, т.е. никогда не принимают на себя строгую ответственность за задержку. Обычно в транспортных документах бывает четко оговорено, что указанное время сдачи является предположительным. Это объясняется тем, что часто в указании точной даты нет необходимости. Как правило, грузоотправители прибегают к морским перевозкам для транспортировки больших объемов грузов, имеющих относительно низкую стоимость. Более ценные грузы, например специально изготовленное электронное оборудование, сроки доставки которых зачастую имеют гораздо большее значение, обычно перевозятся воздушным транспортом. Для того чтобы установить наличие вины перевозчика в случае отсутствия специального соглашения о сроках сдачи груза, суду потребуются сравнить фактическую продолжительность рейса с обычной продолжительностью аналогичного рейса в нормальных условиях. Здесь важно отметить, что так же, как и срок сдачи груза в транспортном документе, информацию, указанную в расписаниях рейсов, не следует считать точной. Помимо этого, суду будет необходимо принять во внимание особенности вида транспорта и другие обстоятельства конкретного рейса. Это означает, что если судоводитель решит снизить скорость судна в связи с неблагоприятными погодными условиями или если в порту образуется затор, то перевозчик не будет нести ответственность за возникшую в связи с этим задержку.

13. Третья ситуация – когда задержка происходит из-за грузоотправителя по договору, например, в результате того, что грузоотправитель по договору не предоставил необходимые документы для таможенного оформления груза. На этот случай в проекте статьи 17(3)(h) специально предусмотрено, что в

подобных ситуациях перевозчик освобождается от ответственности за задержку перед грузоотправителем по договору.

14. Четвертая ситуация – когда задержка в сдаче груза происходит из-за действий или бездействия другого грузоотправителя. Примером может служить ситуация, когда грузоотправитель А требует от перевозчика выплаты компенсации за задержку разгрузки судна в порту назначения. Согласно проекту статьи 17(1), перевозчик будет освобожден от ответственности, если он сможет доказать, что задержка произошла не по его вине, а в результате того, что грузоотправитель В не представил необходимые документы. Грузоотправитель В в данной ситуации не может считаться служащим или подрядчиком, находящимся под ответственностью перевозчика.

15. Из этого можно сделать вывод, что число ситуаций, в которых грузоотправитель может быть привлечен к ответственности за задержку, весьма ограничено. Это подтверждается и тем фактом, что даже если происходит задержка судна, это еще не значит, что будет непременно задержана сдача всего груза. Например, если судно прибывает в порт с двухдневным опозданием, однако при этом часть груза предполагалось на четыре дня поместить на склад, прежде чем доставить его наземным транспортом в конечный пункт назначения внутри страны, то, несмотря на задержку судна, перевозчик сможет в срок сдать груз в конечном пункте назначения. С другой стороны, в некоторых случаях опасность задержки в сдаче груза в конечном пункте назначения может возрасти из-за необходимости складировать груз в пути следования, которое может возникнуть в результате задержки на одном из предыдущих этапов перевозки. Кроме этого, ответственность за задержку, возлагаемая на перевозчика согласно сетевому принципу, предусмотренному в проекте статьи 27, на практике будет весьма ограниченной в силу того факта, что в большинстве случаев такая ответственность будет касаться лишь нескольких контейнеров, поскольку после разгрузки судна доставленный им груз будет перевозиться на разных грузовых автомобилях и железнодорожных составах.

16. Помимо того, что риск привлечения к ответственности за задержку весьма ограничен, перевозчик на настоящий момент также имеет право ограничить сумму компенсации однократным размером фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Это означает, что если на рейсе Гетеборг–Нью-Йорк произойдет задержка судна с 7 000 контейнеров на борту и в результате будет задержана сдача всего груза, то грузоотправителю в худшем случае придется выплатить компенсацию в размере 20 650 000 долл. США с учетом того, что тариф на перевозку одного 20-футового контейнера составляет 2 950 долларов США. Кроме того, в случае общей утраты груза утрата в результате задержки будет рассматриваться как часть физической утраты груза и, следовательно, грузоотправитель не сможет требовать выплаты какой-либо дополнительной компенсации помимо компенсации за физическую утрату. Иными словами, предел ответственности за физическую утрату груза в данном случае будет являться абсолютным пределом ответственности.

VI. Последствия существующего проекта положений об ответственности грузоотправителя по договору за задержку: анализ возможных рисков

17. Говоря об ответственности грузоотправителя по договору за задержку, следует рассмотреть две возможные ситуации. Первая ситуация – когда грузоотправитель по договору оказывается не в состоянии сдать груз готовым к перевозке в порту погрузки. При линейных перевозках это приведет к тому, что судно выйдет в рейс, не взяв на борт контейнеры, принадлежащие данному грузоотправителю. При неконтейнерных перевозках грузоотправитель может быть привлечен к ответственности за простой судна, однако этот вопрос не входит в рамки проекта конвенции.

18. Вторая ситуация – это когда задержка судна происходит из-за уже погруженного на борт груза. Если задержка произошла в связи с тем, что грузоотправитель по договору не уведомил перевозчика об опасном характере груза либо не замаркировал или не обозначил соответствующий груз как опасный, грузоотправитель по договору будет нести строгую ответственность за вызванную этим задержку. Грузоотправитель по договору будет также нести строгую ответственность за задержку, ставшую результатом представления перевозчику неточной информации и документов. Во всех остальных случаях грузоотправитель по договору будет нести ответственность только в тех случаях, когда задержка произошла по его вине. Типичным примером является ситуация, когда в контейнерах, принадлежащих одному из грузоотправителей, обнаруживаются вредители и в результате всему судну не разрешается входить в порт выгрузки, пока не будет проведена дезинфекция груза. Другим примером может служить ситуация, когда таможенные органы не разрешают выгрузить груз с судна из-за отсутствия документов на груз, содержащийся в некоторых из контейнеров. В этом случае перевозчик может понести прямые убытки, связанные с расходами на дезинфекцию, на возвращение в предыдущий порт для выгрузки части контейнеров, проведением проверок на борту судна и т.д. Однако на сегодняшний день грузоотправителю уже приходится сталкиваться с подобными рисками. Кроме того, как представляется, прямые убытки для перевозчика в подобной ситуации в большинстве случаев будут весьма незначительными.

19. Наибольший риск связан с тем, что косвенные убытки, которые в такой ситуации могут понести другие владельцы грузов, могут достигать огромных размеров. Однако это обстоятельство не ведет к увеличению риска для перевозчика. Как упоминалось выше, перевозчик не отвечает за действия или бездействие одного из грузоотправителей и, следовательно, не несет ответственности перед другими грузоотправителями за потери, понесенные ими в результате таких действий или бездействия. Поэтому вероятность подачи перевозчиком регрессного иска против грузоотправителя в данном случае является минимальной. Как представляется, регрессный иск может быть подан лишь в том случае, когда задержка произошла по вине как перевозчика, так и грузоотправителя и перевозчик в полном размере выплатил компенсацию другим грузоотправителям. Однако на практике такая ситуация не возможна благодаря положению о распределении ответственности, предусмотренному в проекте статьи 17(4). Более вероятна ситуация, когда иски против грузоотправителя

будут поданы другими грузоотправителями на основе деликта. Однако грузоотправитель будет всегда подвержен такому риску независимо от положений об ответственности в главе 8 проекта конвенции.

VII. Страхование покрытия

20. Можно полагать, что ответственность за задержку со стороны перевозчика может страховаться клубами взаимного страхования (клубы P&I). Вероятность того, что перевозчик вообще будет привлечен к ответственности за экономический ущерб, причиненный задержкой, представляется весьма незначительной, и еще менее вероятным выглядит риск развития ситуации по наихудшему сценарию. Об этом свидетельствует и тот факт, что на основании национальных положений об ответственности перевозчика за задержку, предусмотренных Скандинавским морским кодексом 1994 года, до сих пор не было подано ни одного иска. Даже при наихудшем сценарии размер компенсации будет ограничен определенной суммой. Таким образом, можно предположить, что дополнительный риск, связанный с включением ответственности за задержку в договор взаимного страхования, лишь самым незначительным образом повлияет на размер страховых взносов.

21. Сложнее обстоит дело со страхованием ответственности грузоотправителя по договору перед перевозчиком в случае задержки. Как правило, общие договоры страхования грузов не предусматривают покрытие ответственности. Это касается, например, условий страхования грузов Объединения лондонских страховщиков. На некоторых рынках, например в скандинавских странах, договоры страхования грузов могут покрывать второстепенные риски, связанные с ответственностью. Например, в случае загрязнения грузового трюма в результате повреждения груза грузоотправитель может получить от страховой компании определенную компенсацию за расходы по очистке трюма. Страхованию никогда не подлежит чистый экономический ущерб.

22. Не вполне ясно, покрываются ли такие риски генеральным договором страхования ответственности предприятия-грузоотправителя. Как отмечалось выше, в данном случае грузоотправитель будет нести ответственность за прямые потери, понесенные перевозчиком, а в некоторых случаях также за косвенные потери, т.е. потери, понесенные другими грузоотправителями. Однако следует отметить, что по отношению к системе регламентации, предусмотренной проектом конвенции, эти риски не являются чем-то новым. Они существуют и в настоящее время. Например, грузоотправитель, причинивший повреждение судну, подвергается риску того, что ему придется выплатить перевозчику возмещение не только за физическое повреждение судна, но и за чистый экономический ущерб, в том числе за потерю фрахта и т.д. Кроме того, существует риск, что в отношении такого грузоотправителя будут предъявлены иски другими грузоотправителями, понесшими потери в результате задержки.

VIII. Альтернативные варианты решения проблемы и их последствия

23. С практической точки зрения существует три возможных варианта решения вопроса ответственности за задержку в проекте конвенции. Первый вариант состоит в том, чтобы оставить вопрос об ответственности за задержку за рамками проекта конвенции, за исключением ответственности за задержку, вызванную представлением неточных данных (ср. со статьей 3(5) Гаагских правил). В этом случае из текста следует исключить все упоминания о задержке. На практике это будет означать, что вопрос об ответственности перевозчика за задержку будет оставлен на усмотрение национального законодательства, и в данной сфере не будет единообразия. Кроме того, исключение положений об ответственности перевозчика за задержку приведет к расхождению между, с одной стороны, проектом конвенции и, с другой стороны, КДПГ и правилами КМЖП/МКГ, согласно которым перевозчик в обязательном порядке несет ответственность за задержку. С учетом сетевого принципа, предусмотренного в проекте статьи 27, перевозчик будет подвержен риску такой ответственности. Еще одно последствие, к которому может привести отсутствие положения об ответственности за задержку со стороны заключившего договор перевозчика, может состоять в том, что исполняющие договор сухопутные перевозчики будут более подвержены риску предъявления им претензий за задержку, так как они часто работают в рамках национальных режимов ответственности, которые предусматривают обязательную ответственность за задержку.

24. Можно утверждать, что уже сейчас концепция доставки грузов "от двери до двери" играет важную роль в современной системе производства и что ключевым моментом такой концепции является своевременная доставка груза. В целях сокращения издержек изготовление различных комплектующих часто поручается внешним подрядчикам, в то время как складское хранение сводится к минимуму в системе поставок. По этой причине исключение положений об ответственности за задержку в некоторой степени подорвет идею о том, что проект конвенции должен стать современной законодательной базой в сфере глобальных перевозок и поставок.

25. Что касается ответственности за задержку со стороны грузоотправителя по договору, то решение исключить из текста любые упоминания о задержке не приведет к тому, что грузоотправитель будет полностью освобожден от ответственности за задержку согласно проекту конвенции. Даже если в проекте статьи 31 не будет специального упоминания о задержке, во многих правовых системах грузоотправитель все равно будет нести ответственность за задержку, ставшую следствием повреждения судна или непредставления необходимых документов.

26. Еще один вопрос, который может возникнуть в данной связи независимо от того, будет ли включено упоминание о задержке в проект статьи 31, касается того, следует ли ограничивать ответственность грузоотправителя и, если да, то каким должен быть уровень ограничения. Одно из преимуществ ограничения ответственности состоит в том, что при отсутствии такого ограничения риск ответственности в случае полной утраты судна будет крайне высок. В этом случае грузоотправитель будет нести ответственность как за прямые потери (судно и другое оборудование), так и за косвенные потери (фракт и т.д.).

27. Второй вариант мог бы заключаться в том, чтобы сохранить в проекте конвенции положения, касающиеся ответственности за задержку со стороны перевозчика, и в то же время исключить упоминания о задержке из главы об обязанностях грузоотправителя по договору. В этом случае перевозчик будет всегда нести ограниченную ответственность. Как отмечалось выше, это никак не отразится на ответственности грузоотправителя, поскольку перевозчик не отвечает за действия одного грузоотправителя перед другими грузоотправителями. В пользу такого решения говорит то соображение, что, в то время как доставка груза в пункт назначения является ключевым обязательством в рамках транспортного соглашения, этого нельзя сказать об обязательствах грузоотправителя относительно сдачи груза и предоставления определенных документов перевозчику. Поэтому, как представляется, обеспечивать на международном уровне единообразие в отношении ответственности за задержку со стороны грузоотправителя по договору не столь необходимо, как в отношении ответственности за задержку со стороны перевозчика. Как отмечалось выше, исключение такого положения не приведет к полному освобождению грузоотправителя по договору от ответственности. Грузоотправитель все равно будет отвечать за задержку, произошедшую в результате повреждения судна или представления неточных данных, а ответственность за задержку по другим причинам будет оставлена на усмотрение национального законодательства.

28. Третий вариант мог бы состоять в том, чтобы сохранить в тексте все упоминания о задержке как со стороны перевозчика, так и со стороны грузоотправителя по договору. В этом случае, возможно, потребуется установить предельный уровень ответственности грузоотправителя по договору, который был бы приемлем как для перевозчика, так и для грузоотправителя. Установление такого уровня может оказаться непростой задачей, поскольку вид и размер ущерба могут значительно различаться в каждом конкретном случае. В качестве одного из вариантов на грузоотправителя по договору можно возложить полную ответственность за физический ущерб, включая утрату или повреждение судна и другого оборудования. В отношении остального экономического ущерба – как прямого, так и косвенного – перевозчик будет нести ответственность в размере стоимости перевозимого груза. Это не идеальное решение, поскольку груз, имеющий относительно низкую стоимость, может причинить такой же ущерб, как и более ценный груз, однако оно, по крайней мере, позволит создать ситуацию, когда грузоотправители, переправляющие значительные объемы ценного груза, будут вынуждены принимать на себя большую ответственность. Преимущество привязки уровня ограничения ответственности к стоимости, а не к весу перевозимого груза состоит в том, что это позволит избежать разработки формулы для расчета СДР. Система, основанная на стоимости груза, будет во многом схожа с решениями, часто встречающимися в договорах купли-продажи, согласно которым максимальный размер компенсации за ущерб привязан к сумме договора, т.е. стоимости продаваемого товара. Уровень ограничения ответственности за задержку в сдаче груза можно было бы установить, например, в размере 15 или 30 процентов от суммы договора. Однако с учетом того факта, что грузоотправители иногда могут переправлять относительно небольшие объемы

грузов, уровень ограничения ответственности в этом случае должен соответствовать полной, а не частичной стоимости груза. Установление уровня ограничения ответственности будет способствовать большей предсказуемости и позволит обеспечить более полное страховое покрытие для грузоотправителей, например, за счет добавления положения об ответственности за задержку в существующие договоры страхования груза или ответственности предприятия.
