



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited

4 April 2007

Russian

Original: English

**Комиссия Организации Объединенных Наций
по праву международной торговли
Рабочая группа III (Транспортное право)
Девятнадцатая сессия
Нью-Йорк, 16-27 апреля 2007 года**

Транспортное право: подготовка проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов

Предложение Соединенных Штатов Америки в отношении задержки со стороны перевозчика и грузоотправителя

Записка Секретариата*

В ходе подготовки к девятнадцатой сессии Рабочей группы III (Транспортное право) правительство Соединенных Штатов Америки представило Секретариату предложение, содержащееся в приложении к настоящей записке и касающееся задержки со стороны перевозчика и грузоотправителя, затрагиваемой в проекте конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов.

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

* Позднее представление настоящего документа связано с датой сообщения предложений Секретариату.



Приложение

Предложение Соединенных Штатов Америки в отношении задержки со стороны перевозчика и грузоотправителя

I. Введение

1. На тринадцатой сессии Рабочей группы в проект конвенции был включен проект статьи, предусматривающий ответственность перевозчика за косвенные убытки в результате задержки (A/CN.9/552 в пунктах 18-31). Более чем два года спустя на восемнадцатой сессии Рабочей группы в проект конвенции было включено еще одно положение, предусматривающее ответственность грузоотправителей за косвенные убытки в результате задержки (A/CN.9/616 в пунктах 83-113). При рассмотрении этих положений было достигнуто понимание, что в конечном итоге будет определен максимальный уровень ответственности как перевозчиков, так и грузоотправителей¹. Поскольку положения, касающиеся задержки со стороны перевозчика и грузоотправителя, должны быть взаимосвязаны, чтобы обеспечить общий справедливый баланс прав и обязанностей соответствующих заинтересованных сторон, Рабочей группе следовало рассматривать их одновременно с самого начала, чего, к сожалению, сделано не было. Для повышения вероятности широкого одобрения и ратификации подготовленного Рабочей группой окончательного текста он должен восприниматься как текст, носящий справедливый и сбалансированный характер.

2. Ряд делегаций не согласился с подходом, предусматривающим введение ответственности за косвенные убытки в результате задержки как со стороны перевозчиков, так и со стороны грузоотправителей, поскольку, по их мнению, это приведет к правовой неопределенности, ненужным издержкам и серьезным трудностям при практическом осуществлении. Кроме того, эти делегации высказали предположение, что определить приемлемый максимальный уровень такой ответственности для перевозчиков или грузоотправителей будет невозможно.

3. Хотя Соединенные Штаты были в числе стран, отнюдь не склонных поддерживать включение в проект конвенции положений о задержке, начиная с тринадцатой сессии Рабочей группы делегация США проводит активные консультации с нашими правительственными структурами, а также научными кругами и промышленностью, с тем чтобы сформировать разумную позицию в отношении максимального уровня ответственности в порядке дополнения режима, предложенного в проекте конвенции. Нам не удалось определить какой-либо максимальный уровень такой ответственности, приемлемый для всех наших основных участников отрасли (грузоотправителей, перевозчиков и

¹ На восемнадцатой сессии было предложено установить максимальный уровень ответственности перевозчика за задержку в сумме, равной однократному фрахту, а ответственности перевозчика в сумме 500 000 СПЗ (приблизительно 570 000 евро или 751 500 долл. США). Против этого предложенного максимального уровня активно выступают грузоотправители, участвующие в торговых операциях США, поскольку они считают его нечестным и несправедливым.

посредников). В этой связи Соединенные Штаты по-прежнему полагают, что определить максимальный уровень такой ответственности, который был бы справедливым и приемлемым для всех заинтересованных сторон, будет трудно, а то и невозможно. Кроме того, Соединенные Штаты не считают, что включение в проект конвенции положений об ответственности за задержку ведет к достижению какой-либо цели, отвечающей общественным интересам. Введение возмещения убытков за задержку будет невыполнимо на практике и будет противоречить общественным интересам.

4. Соединенные Штаты любезно просят, чтобы другие делегации рассмотрели экономические и политические доводы, изложенные в настоящем документе. Ранее подобный анализ вниманию Рабочей группы не предлагался. Мы надеемся, что другие делегации подобно Соединенным Штатам придут к выводу о том, что в новую конвенцию не следует включать на обязательной основе положения об ответственности за косвенные убытки в результате задержки.

5. В предварительном порядке целесообразно напомнить делегациям о весьма ограниченном охвате рассматриваемого нами вопроса:

-- Все согласны с тем, что материальные убытки в результате задержки со стороны грузоотправителя или перевозчика входят в сферу охвата проекта конвенции. В данном случае вопрос заключается в том, должны ли входить в эту сферу косвенные, т.е. чисто экономические убытки, и если да, то каким должен быть максимальный уровень ответственности.

-- Все согласны с тем, что грузоотправитель и перевозчик должны нести ответственность за косвенные убытки в результате задержки, если это предусмотрено в их договоре. Вопрос заключается в том, должна ли наступать ответственность за косвенные убытки в результате задержки, если груз не прибыл в течение "разумного" срока, даже если дата сдачи груза не указана в договоре.

-- Все согласны с тем, что любые правила, касающиеся ответственности за задержку, включенные в проект конвенции, не должны носить обязательного характера для "договоров об организации перевозок", на которые распространяются специальные правила, предусмотренные в проекте статьи 89.

-- Осталось рассмотреть только две ситуации: 1) перевозчик может нести ответственность за косвенные убытки, если он является причиной задержки судна, но только в том случае, если грузоотправители докажут, что они понесли убытки в результате задержки, вызванной перевозчиком (например, если грузоотправитель был вынужден остановить производство из-за отсутствия какой-либо части); и 2) грузоотправитель может нести ответственность перед перевозчиком за убытки, которые несет перевозчик (например, утрата возможности использовать судно или оплата дополнительных портовых сборов) в результате задержки, вызванной грузоотправителем.

Учитывая эти исходные данные, мы представляем следующие аналитические соображения.

II. Введение ответственности грузоотправителей и перевозчиков за задержку является не вызванным необходимостью изменением текущего законодательства и торговой практики

6. Как отмечается в документе A/CN.9/WG.III/WP.74, наиболее широко принятые правовые конвенции, регулирующие вопросы ответственности при морской перевозке, а именно Гаагские и Гаагско-Висбийские правила, не предусматривают ответственности перевозчиков или грузоотправителей за косвенные убытки в результате задержки. Представляется, что только Гамбургские правила и Морской кодекс скандинавских стран предусматривают такую ответственность, причем только ответственность перевозчиков. Таким образом, для большинства субъектов международной торговли включение в проект конвенции положений об ответственности за задержку будет представлять собой серьезное изменение сложившегося положения, способное внести в проект конвенции еще больше проблем и неясностей.

7. Что касается ответственности перевозчика за задержку, то даже в тех правовых системах, которые применяют Гамбургские правила или Морской кодекс скандинавских стран, трудно найти случаи возбуждения исков о взыскании с перевозчиков убытков за задержку. Это позволяет предположить, что такие положения оказались неэффективными в достижении преследуемой ими цели или что для введения такой ответственности на практике нет необходимости.

8. Кроме того, отсутствие случаев, когда грузоотправители пытались взыскать с перевозчиков убытки за задержку при морской перевозке, как в тех немногочисленных правовых системах, которые прямо предусматривают такую возможность, так и в других странах, позволяет с уверенностью предположить, что этот вопрос на практике решается между перевозчиками и грузоотправителями, как правило, мирным путем.

9. Что касается ответственности грузоотправителя, то ситуация, при которой грузоотправитель вероятнее всего становится причиной задержки судна, возникает тогда, когда грузоотправитель предоставляет перевозчику неточную или неполную информацию о грузе и перевозчик в соответствии с новыми правилами обеспечения безопасности направляет такую информацию таможенным органам, которые задерживают судно, с тем чтобы удостовериться в том, что погруженный на судно груз не представляет собой угрозу для безопасности или иным образом не является незаконным. Вместе с тем, как и в случае грузоотправителей, которые, как представляется, редко предъявляли или вообще не предъявляли перевозчикам претензии в связи с задержкой, Соединенным Штатам ничего не известно и о каких-либо претензиях в связи с задержкой, предъявленных перевозчиками грузоотправителям, с тех пор как в 2002 году были приняты соответствующие правила обеспечения безопасности.

10. Исходя из относительно недавнего принятия правил обеспечения безопасности и отсутствия исков или дел, связанных с задержкой судов, мы считаем, что проблема ответственности за задержку создает слишком много вопросов и неясных моментов. Соединенные Штаты полагают нецелесообразным внесение этих неясных моментов в проект конвенции.

Указанные обстоятельства порождают серьезные сомнения относительно необходимости радикального изменения действующего законодательства в результате включения положений о задержке в проект конвенции, цель которой заключается в совершенствовании режима ответственности путем решения действительно насущных коммерческих вопросов, связанных с морской торговлей.

11. Кроме того, Рабочей группе не были представлены какие бы то ни было фактические доказательства необходимости включения в проект конвенции положений об ответственности за задержку. С учетом вышесказанного Соединенные Штаты не видят какой-либо насущной необходимости для правительств вводить эти новые виды ответственности в отношении грузоотправителей и перевозчиков.

12. В этой связи следует напомнить, что многие перевозимые морским транспортом грузы являются относительно недорогими товарами (сельскохозяйственное сырье, сырьевые материалы, бумага и т.д.). Даже если конвенция будет служить для грузоотправителей основой для предъявления претензий в связи с задержкой, грузоотправители таких товаров вряд ли смогут доказать, что они понесли какие-либо косвенные убытки и следовательно они будут не в состоянии получить компенсацию за задержку в соответствии с проектом конвенции. Вместе с тем, как разъясняется в разделе III ниже, в случае включения в проект конвенции положений об ответственности за задержку все грузоотправители столкнутся с дополнительными издержками, причем эти издержки в непропорциональной степени затронут грузоотправителей грузов, не требующих срочной перевозки.

13. Кроме того, на характер толкования задержки в проекте конвенции оказали влияние другие обстоятельства обсуждений в Рабочей группе. Если вспомнить о ходе обсуждений на тринадцатой сессии Рабочей группы, то можно отметить, что главное основание для существенного изменения текущего законодательства и введения ответственности перевозчика за задержку заключалось в том, что такое изменение считалось необходимым в свете все более широкого распространения в глобальной производственно-сбытовой сети системы управления материально-техническим снабжением, основанной на принципе "точно в срок", в соответствии с которой основным элементом перевозки является гарантированная сдача груза к согласованной дате. Вместе с тем на своей пятнадцатой сессии Рабочая группа решила включить проект статьи 95 о "договорах об организации перевозок", который способствует сохранению целостности частных договоров перевозки. Как подробнее разъясняется в разделе IV ниже, такие договоры являются куда более эффективным средством решения этого вопроса, особенно в отношении срочных грузов, при этом на практике фактически все грузы в рамках сбытовой системы, основанной на принципе "точно в срок", перевозятся в соответствии с подобными договорами об организации перевозок. Таким образом, необходимость включения в проект конвенции защиты от задержки для соглашений на условиях "точно в срок" представляется преувеличенной, и Рабочей группе не следует продолжать работу по включению положений о задержке до рассмотрения последствий последующего решения о принятии проекта статьи 95.

III. Ответственность за задержку повлечет ненужные дополнительные издержки для грузоотправителей и перевозчиков

14. Как было отмечено выше, введение ответственности за задержку для перевозчиков и грузоотправителей повлечет существенные дополнительные издержки для отрасли морских перевозок. Перевозчики, несущие этот новый вид ответственности, будут вынуждены покупать страховое покрытие на максимально возможную сумму ответственности (например, на сумму, равную однократному фрахту на каждый контейнер или иную единицу груза на судне) и будут учитывать эти издержки в своих фрахтовых ставках. Аналогичным образом, можно ожидать, что и грузоотправители, несущие ответственность за задержку, будут покупать страховое покрытие в сумме, равной максимальному уровню их ответственности за задержку и также составляющей внушительную величину (например, около 500 000 СПЗ за рейс). В конечном результате произойдет увеличение издержек для всех грузоотправителей в виде более высоких фрахтовых ставок в результате повышения издержек для перевозчиков и повышения их собственных страховых издержек для обеспечения защиты от связанных с ответственностью рисков, созданных в соответствии с проектом конвенции. Эти издержки будут нести не только грузоотправители дорогостоящих срочных товаров, но и многие малые и средние предприятия, отправляющие недорогие товары и не нуждающиеся в защите от последствий задержек в сдаче. Эта вторая категория грузоотправителей в действительности будет вынуждена субсидировать другие стороны для оплаты издержек обеспечения такой защиты в том случае, если положения об ответственности перевозчика за задержку будут включены в проект конвенции. Положения о задержке со стороны грузоотправителя аналогичным образом повлекут за собой дополнительно нарастающие издержки для отрасли. Кроме того, ответственность, создаваемая предложенными положениями о задержке со стороны грузоотправителя, может возыметь разрушительные последствия для малых коммерческих предприятий, которые не купили страховое покрытие, но стали причиной задержки судна из-за ошибки в документации или иной ошибки.

15. Описанное выше повышение издержек может оказать двойное воздействие на таких транспортных посредников, как несудоходные транспортные организации общего назначения (NVOCC) и экспедиторы, обеспечивающих столь необходимую конкуренцию морским перевозчикам, которые в противном случае предлагали бы единственно возможные среди многих других варианты перевозки. Это происходит из-за того, что посредники будут вынуждены страховать ответственность за задержку, выступая в качестве перевозчика, а также аналогичную ответственность, выступая в качестве грузоотправителя. Эти издержки неизбежно перейдут на клиентов посредника, которыми, как правило, являются малые и средние предприятия. Таким образом, включение положений о задержке опять-таки не только окажет непропорциональное воздействие на мелких и средних грузоотправителей, но и сделает обращение к услугам посредников менее привлекательным вариантом для всех грузоотправителей вследствие существенного увеличения издержек их коммерческой деятельности.

16. Кроме того, большинство коммерческих предприятий, осуществляющих управление материально-техническим снабжением на основе принципа "точно в

срок", используют страхование от простоя производства, которое обеспечивает им компенсацию за убытки такого рода, возникшие в результате задержек в перевозке или действия других факторов. Ввиду того, что такой подход адаптирован к конкретным потребностям и типу коммерческой деятельности отдельного грузоотправителя или перевозчика, он является куда более эффективным и экономичным средством управления рисками, чем тот подход по принципу "одна мерка для всех", который отражен в нынешнем проекте конвенции.

IV. Ответственность за задержку не должна вводиться в отношении всех грузоотправителей и перевозчиков и согласовываться в частных договорах между сторонами, которые нуждаются в такой защите

17. Соединенные Штаты принимают к сведению, что Рабочая группа на своей пятнадцатой сессии решила включить в проект статьи 95 режим, применимый к "договорам об организации перевозок", который поддерживает целостность частных договоров перевозки, являющихся отступлением от применимых в иных случаях положений проекта конвенции с учетом ограничений, предусмотренных в этой статье. Фактически все грузы в рамках сбытовых сетей, основанных на принципе "точно в срок", перевозятся (и будут по-прежнему перевозиться) в соответствии с такими договорами об организации перевозок, которые отражают соответствующие обязательства и штрафные санкции, связанные со сроком сдачи, как это согласовано между соответствующим грузоотправителем и перевозчиком или посредником. Проще говоря, и перевозчики, и грузоотправители могут свободно обговаривать и согласовывать условия договора, касающиеся требований к перевозчику относительно сдачи или грузовой документации, включая последствия, которые будут иметь место в случае поздней сдачи или задержек судна.

18. Более эффективное и справедливое решение вопроса о задержке можно обеспечить на основе достижения соглашений по договору между теми сторонами, которые желают такую защиту и нуждаются в ней, при этом ее надлежащие условия они могут согласовать, исходя из собственных конкретных фактических обстоятельств. Было бы куда целесообразнее позволить договаривающимся сторонам принимать соответствующие решения об условиях перевозки и управлении рисками, исходя из собственных конкретных обстоятельств и соглашениях о перевозке, а не вводить систему ответственности за задержку со всеми связанными с нею издержками в отношении всех перевозчиков и грузоотправителей, многие из которых не испытывают желания или потребности иметь такую защиту.

V. Включение в конвенцию положений об ответственности возымеет отрицательные последствия для всех заинтересованных сторон

19. В настоящее время перевозчики, как правило, не гарантируют, что груз прибудет в какой-либо конкретный срок или даже в пределах заранее установленного промежутка времени, поскольку может возникнуть ряд связанных с текущей деятельностью факторов, способных вызвать отклонение от обычного графика. Стороны, занимающиеся коммерческой деятельностью в сфере морских перевозок, в полной мере осознают и принимают эту неопределенность, присущую этому виду транспорта. В тех случаях, когда грузоотправитель не может согласиться с неопределенностью даты сдачи, грузы обычно перевозятся в соответствии с договором об организации перевозок, в рамках которого согласуется и отражается в стоимости фрахта обязательство о сдаче в определенный срок. В качестве альтернативы многие такие срочные грузы вообще не перевозятся морским транспортом, а доставляются по воздуху.

20. В случае включения в проект конвенции новых положений об ответственности за задержку может возникнуть ряд неприятных последствий. Как было разъяснено выше, вследствие того, что в настоящее время морские перевозки, как правило, не осуществляются на основе точной даты сдачи, попытка определить момент, когда задержка является достаточно серьезной для того, чтобы начал действовать механизм правовой ответственности по возмещению ущерба, может оказаться трудным делом и создавать большую неопределенность. Для решения этого вопроса в проекте конвенции используется подход разумности. На деле такой подход просто означает отсрочку решения вопроса до возникновения фактической претензии, когда и перевозчик, и грузоотправитель, возможно, сочтут необходимым нести существенные расходы, отстаивая в суде свои соответствующие позиции по данному вопросу. Кроме того, представляется неизбежным, что разные суды в разных правовых системах могут вынести разные решения в отношении того, что представляет собой разумность, тем самым демонстрируя неодинаковый подход к находящимся в одинаковом положении истцам и отсутствие определенности и предсказуемости для грузоотправителей, перевозчиков и их учитывающих перспективу страховщиков. Страховщики по вполне понятным причинам могут предположить, что они сталкиваются с возможностью "худшего" случая – т.е. с максимальным пределом ответственности при самом крайнем толковании разумности, имеющим место где-либо в мире – даже при том, что вероятность фактического получения истцом компенсации в таких размерах может быть невысокой.

21. Можно ожидать, что перевозчики, столкнувшись с перспективой ответственности за задержку, будут стремиться обезопасить себя, внося изменения в свои опубликованные расписания и сроки перевозки в целях увеличения сроков сдачи. Такое неизбежное увеличение времени перевозки приведет к тому, что прогнозируемые сроки сдачи будут менее определенными, а сбытовые сети грузоотправителей более протяженными без всякой на то необходимости, что приведет к снижению эффективности. Это снижение эффективности может быть еще более резким в результате риска возникновения ответственности грузоотправителя за задержку, предусмотренной проектом

конвенции, если грузоотправители будут вынуждены вносить изменения в процесс подготовки своей документации и информационные потоки с тем, чтобы предоставить перевозчикам грузовую информацию на более раннем этапе, чем это уже требовалось в соответствии с действующим законодательством об обеспечении безопасности (обычно за 24 часа до погрузки), из-за опасения непреднамеренно вызвать задержку судна. Такие неблагоприятные последствия прямо противоречат той цели, ради которой в проект конвенции предлагается включить положение об ответственности за задержку.

22. Кроме того, в условиях нового режима, предусматривающего ответственность за ущерб в результате задержки, морские перевозчики могут с меньшим желанием браться за организацию сухопутных перевозок, поскольку они могут счесть неприемлемым нести потенциальную ответственность за задержки, вызванные сухопутными перевозчиками, и за задержки из-за отсутствия согласованного расписания сухопутных и морских рейсов. Такое положение лишь повышает стоимость и сложность международных перевозок, особенно для малых и средних коммерческих предприятий, и сужает доступ к мировым рынкам для конкурентоспособных в иных обстоятельствах производителей. Подобный результат, безусловно, противоречит важнейшим экономическим интересам всех заинтересованных сторон и достижению четко определенных задач, порученных данной Рабочей группе.

23. Соединенные Штаты считают, что жесткая конкуренция, присущая морским перевозкам, потенциальная утрата деловой репутации перевозчиками, не исполняющими своих обязательств согласно рекламной информации, а также экономические последствия для перевозчика, не соблюдающего расписания (необходимость увеличивать скорость судов, а значит и издержки на топливо, использование альтернативных и более дорогостоящих средств перевозки, следование, минуя порты захода, перегруженные порты и терминалы и т.п.), служат для перевозчиков главным стимулом для исполнения своих обязанностей в установленные сроки. Кроме того, грузоотправители также имеют мощный коммерческий стимул предоставлять поставщикам точную и полную информацию для обеспечения своевременной погрузки груза на судно и его своевременной сдачи в целях удовлетворения требований клиентов и своих собственных коммерческих требований. В то же время, если грузоотправитель не предоставляет перевозчику точную и полную информацию о грузе и это приводит к нарушению правил обеспечения безопасности, этот грузоотправитель уже несет потенциальную ответственность, выходящую за рамки Конвенции. Таким образом, уже имеются достаточные коммерческие и правовые стимулы, заставляющие перевозчиков должным образом заботиться о недопущении задержек.

VI. Максимальный уровень ответственности не решает фундаментальных проблем, связанных с убытками в результате задержки.

24. Нынешние проекты положений предполагают, что будет установлен максимальный уровень ответственности перевозчика и грузоотправителя за косвенный ущерб в результате задержки. Как отмечалось в докладе о работе

восемнадцатой сессии (A/CN.9/616 в пункте 105), было предложено установить максимальный уровень ответственности в сумме однократного размера фрахта применительно к ответственности перевозчика и 500 000 специальных прав заимствования (СПЗ) в отношении ответственности грузоотправителя. Соединенные Штаты твердо уверены в том, что максимальный уровень ответственности за задержку не решает более широких проблем, связанных с включением в проект конвенции положений о задержке.

25. Как отмечалось выше, включение положений о задержке вынуждает как перевозчиков, так и грузоотправителей страховать себя от соответствующих рисков. Стоимость страхования переносится перевозчиками на грузоотправителей, что ведет к повышению стоимости фрахта. Это повышает издержки грузоотправителей, которые увеличиваются еще больше на стоимость страхования от их потенциальной ответственности за задержку. Как также отмечалось выше, многие грузоотправители не нуждаются в такой защите и их не следует вынуждать платить за нее. Кроме того, установление максимального уровня ответственности означает только то, что риск такой ответственности становится разумно страхуемым, но не устраняет тот факт, что включение в проект конвенции положений об ответственности за задержку налагает на всех участников дополнительные издержки и неоправданно снижает эффективность морских перевозок.

26. В то же время решение вопроса о косвенном ущербе за задержку честным и справедливым с точки зрения данной отрасли способом является необходимым условием обеспечения широкого принятия и ратификации проекта конвенции. Соединенные Штаты полагают, что включение в проект конвенции положений об ответственности за задержку как со стороны перевозчиков, так и со стороны грузоотправителей является ошибочным по всем указанным выше причинам, относящимся к общественным интересам и коммерческой деятельности.

VII. Возможный компромисс

27. Ввиду вышеизложенного, Соединенные Штаты считают, что включение в проект конвенции положений об ответственности за задержку не поможет, а нанесет ущерб всем заинтересованным сторонам, участвующим в коммерческой деятельности (за исключением, пожалуй, страховщиков), а также потребителям. Тем не менее, если Рабочая группа примет решение сохранить положения об ответственности за задержку, то, в этом случае, важно найти такую формулировку, которая обеспечит факультативный характер такой ответственности во всех договорах.

28. На своей восемнадцатой сессии Рабочая группа решила (A/CN.9/616 в пункте 113), что следует подготовить текст, предусматривающий, что в отношении ответственности грузоотправителя за задержку действует право заключать договоры, и аналогичный помещенной в квадратные скобки формулировке "если только не согласовано иное" в положении об ответственности перевозчика за задержку (проект статьи 63 в A/CN.9/WG.III/WP.81). Таким образом, Рабочая группа признала, что вопрос о том, должна ли ответственность грузоотправителя и перевозчика за задержку носить факультативный характер во всех договорах, является открытым и еще не

решен. Представленное недавно предложение Швеции (A/CN.9/WG.III/WP.85) затрагивает все другие аспекты выводов Рабочей группы относительно ответственности грузоотправителя за задержку, но не касается права заключать договоры.

29. Если положение о задержке будет включено в проект конвенции, то, по мнению Соединенных Штатов, следует найти такую формулировку, которая будет предусматривать, что эти положения будут регулироваться правом заключать договоры. Вместе с тем простое включение формулировки "если только не согласовано иное" в статьи об ответственности грузоотправителя и перевозчика за задержку будет недостаточным, поскольку в большинстве договоров, не относящихся к договорам об организации перевозок (т.е. во всех договорах, которые нуждаются в нашем внимании, поскольку уже согласовано, что договоры об организации перевозок могут допускать отступление от положений проекта конвенции о задержке), грузоотправитель может иметь ограниченную возможность или не иметь никакой реальной возможности возражать в отношении тех или иных условий договора и, фактически, может даже не видеть договора до тех пор, пока груз не будет сдан. Таким образом, если в проекте конвенции формулировка ответственности как грузоотправителя, так и перевозчика за задержку будет просто гласить, что правила, изложенные в проекте конвенции, применяются "если только не согласовано иное", перевозчик теоретически сможет освободить себя от всякой ответственности за задержку, сохранив при этом (и даже увеличив) ответственность за задержку для грузоотправителя. Во избежание этого несправедливого результата проект конвенции должен включать правило "все или ничего", действующее в отношении ответственности за задержку. Иными словами, стороны должны выбирать из двух и только из двух вариантов: либо обойти молчанием вопрос о задержке в договоре и в этом случае будут применяться правила, закрепленные в проекте конвенции; либо указать в договоре, что правила об ответственности за задержку, закрепленные в проекте конвенции, в отношении перевозчика и грузоотправителя не применяются. Такое положение можно изложить в следующей редакции:

"Любой договор, подпадающий под действие настоящей конвенции, может предусматривать отсутствие какой-либо ответственности за экономические потери в результате задержки, независимо от положений статей 30 и 63".

VIII. Заключение

30. Рабочая группа ознакомилась с широким кругом мнений, высказанных целым рядом государств-членов и наблюдателей, участвующих в данном процессе, которые имеют собственную точку зрения и преследуют свои интересы в сфере морских перевозок. Один из основополагающих моментов, получивших теперь весьма четкие очертания, заключается в том, что конечный результат наших совместных усилий должен отражать справедливый баланс интересов соответствующих сторон и справедливое и равное распределение рисков и ответственности. Что касается вопроса об ответственности за косвенные убытки в результате задержки, то Соединенные Штаты весьма обеспокоены тем фактом, что определить максимальный уровень

ответственности, который будет воспринят нашими грузоотправителями и перевозчиками как честный и справедливый, будет трудно, а то и невозможно.

31. Конвенция, предполагающая широкое применение, такая как настоящий проект конвенции, должна обязательно предлагать решение по принципу "одна мерка для всех". Вместе с тем в случае убытков за задержку дело обстоит так, что "одна мерка не подходит никому". Необходимость включения в проект конвенции положений о задержке не только не подтверждается фактическими данными, но и осуществляется без всякого анализа или оценки потенциальных последствий этого шага. Соединенные Штаты считают, что введение этой новой формы ответственности может иметь далеко идущие последствия для международной торговли, включая отрицательное воздействие на наличие доступных по стоимости услуг по морской перевозке грузов и на конкурентоспособность определенных товаров, особенно относительно недорогостоящих товаров.

32. Рабочая группа находится на заключительном этапе действительно исторических усилий, которые, как все мы надеемся, приведут к широкому принятию режима ответственности в сфере морских перевозок взамен разрозненной системы ныне действующих механизмов. Результатом этих усилий стал объемный и сложный проект конвенции. Нынешний проект действительно содержит больше статей, чем Гагская конвенция, Гагская конвенция с поправками, внесенными Висбийским протоколом, и Гамбургские правила вместе взятые. Стремление ввести новую форму ответственности перевозчика и грузоотправителя за косвенные убытки в результате задержки сделает этот проект еще более сложным без всякой на то надобности.

33. Если Рабочая группа тем не менее решит включить в проект конвенции положения о косвенных убытках в результате задержки со стороны перевозчика и грузоотправителя вопреки мнению Соединенных Штатов, считающих, что имеется огромное количество фактов, подтверждающих, что это скорее всего навредит, а не поможет всем заинтересованным сторонам, за исключением страховщиков, то эти положения должны носить необязательный характер. (Вопрос о том, должно ли на задержку во всех случаях распространяться право заключения договоров, рассматривается с самого начала переговоров, но до сих пор остается без решения. См. пункт 29 выше.) В противном случае мы опасаемся, что вопрос о задержке может поставить под угрозу широкую поддержку и принятие данного проекта конвенции, которые необходимы для ее успешного осуществления.