

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ПРАВО

Н. Г. Скачков*

МЕТАМОРФОЗЫ ПРИВЯЗКИ «ЗАКОН ГОСУДАРСТВА ФЛАГА СУДНА» И ДРУГИХ ФОРМУЛ ПРИКРЕПЛЕНИЯ ПРИ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Аннотация. Понятие «удобного флага» отождествляется с возможностью свободной регистрации судна, что вряд ли обеспечивает высокие критерии безопасности. «Свободные флаги» подразумевают вероятность применения иного правопорядка, вместо того, что приводится в коносаменте. Как следствие, декларируются неординарные формулы прикрепления. Потребность воспользоваться специальной коллизионной нормой тоже достаточно велика. Стороны готовы распорядиться презумпцией подразумеваемого выбора правопорядка, стоит только допустить неразрывность договора, контракта и коммерческой транспортной транзакции. «Свободный флаг» корректирует сферу определения права, подлежащего применению, привносит корректирующие оговорки в контракт, если принцип реальной связи не соразмерен принципу соразмерности сделки. Страховая стоимость включает в себя внереализационные затраты, расходы на страхование сокращаются неоспоримо. «Удобный флаг» означает и заключение нового договора, где условия открытой регистрации определяются волей либо перевозчика, либо дилера — фрахтового агента. Пребывание любого груза на борту судна расценивается как доказательство надлежащего исполнения обязательств, хотя закон страны государства флага чаще обеспечивает не реальные, а фактические размеры выплаченного страховщиком страхового возмещения. Достаточно получить для этого привилегию распоряжаться расходами на эксплуатацию судна, неважно, что вносятся они в различные платежные, балансовые счета. Однако закону страны государства флага необходимо обозначить свою позицию и по законодательству той страны, где компенсация убытков за счет страховщика упрощена. Доля лояльности отводится тогда обязательствам из возмещения ущерба из взысканий кредиторов при оформлении чартера. Праву, призванному конструировать пропорции между стоимостью судна и фрахта, отводится функция классификации рискообразующих факторов при приоритете правопорядка, благоприятного для базисного договора. Обоснование груза в интересе вовлекается в процедуру уточнения статута обязательства и связанного с ним правопорядка.

Ключевые слова: судно, груз, ассортимент, регистрация, страхование, возмещение, договор, риски, перевозчик, посредник.

DOI: 10.17803/1729-5920.2016.120.11.102-116

© Скачков Н. Г., 2016

* Скачков Никита Геннадьевич, кандидат юридических наук, доцент Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

Skanic@mail.ru

125993, Россия, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9

Объективная оценка условий регистрации судов не исключает некой двойственности концепции «удобного флага», где явно отсутствует проигравшая сторона правоотношений, а в меньшинства представлены выигравшие контрагенты. При этом призывы к скорейшей ликвидации института удобных флагов явно драматизируют правовую действительность. Институт открытой регистрации судов никогда не противоречил общепризнанным юридическим максимам UNCLOS, которые пользуются покровительством UNCTAD. А. Канехара не без оснований усматривал общность «удобного флага» и принципа свободы навигации трансграничного судоходства при коммерческой эксплуатации акваторий¹.

Судну предоставлено право свободного, мирного прохода по акватории, но государства осторожно относятся к прогнозам, какие объемы товарной партии подпадают под концепцию «удобный флаг». Возможность свободной регистрации отнюдь не освобождает от правомерности допуска официальной миссии наблюдения на борт судна.

Некие сомнения в благонадежности перевозчика аксиоматически лишают его свободы мореплавания, хотя бы ненадолго. Маневрирование в виду транспортного терминала, посещение удаленной акватории, также как и другие взаимосвязанные между собой действия, живо напоминают о праве, подлежащем применению даже для непредвзятых администраторов. Где уж тут состояться частным, а тем более коммерческим интересам, когда пределы ответственности судовладельца блокируются коллизиями права нескольких государств? Что, кроме ужесточения обременительных надзорных функций, может противостоять попыткам трансформировать ординарное приглашение к разгрузке в едва ли не процедуру избавления от проблемного груза?

Несанкционированные действия, как считает М. Джанни, оказываются привлекательными, поскольку позволяют заретушировать любой потенциальный изъян качества. Злоупотребление, грубое несоответствие правилам

превозносятся как едва ли не уникальная методика комплексной стратегии, позволяющая преодолеть архаику стандартов эксплуатации².

Подобное наблюдение наводит на мысль, что противоправной бывает, преимущественно, практика применения «удобного флага», но вовсе не сам принцип. Собственно, Заключение акта девятнадцатой сессии Подкомитета IMO по выполнению требований государства флага (FSI) от 25 февраля 2011 г. предлагает всемерно упрочить доверие к Гармонизированной системе оценочного сюрвея. Тогда техника оставления лазеек, благодаря которым судовладельцы избегают ответственности при наступлении инцидента, вряд ли получит свой шанс. Угроза страхового случая может проявиться внезапно, а свободный, прозрачный регистр судовождения не обеспечит высоких критериев безопасности. Отсюда малейшие просчеты в работе оценщика лишь провоцируют недоверие к нему, тем более если перестраховочная компания инкорпорируется за пределами резидентной налоговой юрисдикции, проще говоря — в офшорных зонах. Деформация традиций, когда страховая стоимость балансирует на грани внереализационных расходов, является неблагоприятным фактором, но страдают от этого базовые параметры договора страхования. Достаточно в деталях обозначить приоритеты иного правопорядка (закона той страны, где контрольные мероприятия, предположим, рассчитывают на максимальную эффективность), как оптимизация размера страховой премии по принципу одна компания — одно судно становится самоцелью. Существенное снижение расходов на страхование просматривается здесь в весьма долгосрочной перспективе³.

Резолюция Комитета по безопасности IMO от 20 мая 2011 г. «О развитии системы распознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (LRIT)», очевидно, стремится преодолеть то удручающее несоответствие между намерениями открытия прозрачного регистра и далеко идущими целями выбора «свободного флага». В итоге декларируются неординар-

¹ *Atsuko Kanehara*. Environmental Protection of Ocean and Flag-State Jurisdiction // 8th Conference of SCA Qingdao, China, May 27—30, 2008.

² *Matthew Gianni*. Real and Present Danger: Flag State Failure and Maritime Security and Safety. Oslo/London, 2008. P. 42.

³ International Maritime Organization (IMO). Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI), 19th session Opening address February, London . 2011.P.21—25.

ные на первый взгляд формулы прикрепления, вплоть до постулирования максимальной компетенции права того государства, где доходы и расходы на эксплуатацию судна вносятся в платежные, балансовые счета⁴.

Но может быть в этой связи сто́ит прислушаться к идее предоставления «удобному флагу» функции правовой символики дополнительной провозоспособности, на случай если рынку перевозки сырьевых, и, следовательно, опасных товаров, предстоит период стагнации. Открытие, поддержание гибкого регистра стимулирует прирост инвестиционных накоплений, неотделимых в перспективе от офшорной юрисдикции.

Как воплощение идеи объединенного инвестиционного капитала, офшорный фонд является более выгодным вариантом извлечения прибыли путем инвестирования в международные фонды. Выбор не отличается разнообразием. Инвестиционные портфели структурируются либо очень широко или, наоборот, затрагивают лишь несколько видов деятельности. Однако минимизация налога на прирост капитала сглаживает в какой-то степени видимый недостаток любой из возникающих альтернатив, поскольку дивиденды и проценты исключаются из налогооблагаемой базы, что, несомненно, благотворно сказывается на общей эффективности вложений. Директива Европейского Парламента и Совета Европейского Союза № 2005/0098 от 16 июня 2005 г. «О компетенции Европейского агентства морской безопасности в сфере предотвращения ущерба морским акваториям» оказалась, наверное, одним из первых актов, где подобные меркантильные аргументы прямо противопоставлены ограничениям экспансии «удобных флагов». Неважно, что настоящий нормотворческий акт преследовал совершенно иные цели, а конструируемые им правила не в силах даже приблизиться к фундаментальным практическим канонам⁵.

В документе опосредуется та мера объективной оценки, какую коллизионная отсылка к законодательству флага судна, несомненно, заслуживает. Предупреждением *ad oculos*

(лат. — наглядно, воочию) служит и реплика об излишней сопричастности с флагом судна. Она настолько непрочно интегрируется в обязательства по трансграничной перевозке (для так называемого островного регистра), что проблематично бывает даже выделить их предназначение. Присовокупим к этому прогнозируемое преобладание линейных измерений и весовых характеристик, когда определенные группы товаров заслуживают особенного подхода при транспортировке.

Идентификация класса судна, а Международная морская организация стремится максимально конкретизировать прежде озвученные рекомендации, безусловно, не правовая, а функциональная норма. Однако легко отметить закономерность изменения отношений к «закону страны места составления регистра», когда коллизионная составляющая продажи определенного вида услуг, как нормообразующее событие, почему-либо становится доминантным параметром. Резолюция ИМО, где предлагается единообразное толкование правил первичного освидетельствования состояния груза в плане прогнозируемого применения Конвенции SOLAS (датирована 16 декабря 2008 г.) придерживается аналогичной позиции. Конечно, первопричины предстраховочной экспертизы рисков прозаичны. Когда размеры убытка неочевидны, то существует вероятность, что при формировании портфеля страховой компании именно крупные риски и определяют размеры страховой премии. Несомненно, такой подход отнюдь не абсолютизирует типологию риск-образующих факторов при транспортировке опасных грузов. Но соотношение между размерами страховой премии и затратами на погашение риска менее всего диктует универсум формул предстоящих исчислений⁶.

Эти доводы во многом напоминают упражнения в правовой софистике. Они лишь приближают нас к отысканию ответа на вопрос: какая метаморфоза ожидает принцип наиболее тесной связи, определяющей судьбу той или иной транспортной коммуникации? «Свободные флаги» слишком часто пересматривают пристрастия и приоритеты, но граница водо-

⁴ International Maritime Organization (IMO) .MSC 89/25/Add.1 Annex 8, page 1, adopted on 20 May 2011, London.

⁵ An Official Journal of the European Union L 22/15, 17/07/2005 P.0026-0031.

⁶ International Maritime Organization (IMO). MSC.1/Circ.1290. Unified Interpretation Of The Term “First Survey” Referred To In Solas Regulations. London. 16 December 2008.

раздела между различными предпочтениями по существу еще мало заметна. Очевидный диктат фактических контактов в торговой практике между независимыми и открытыми регистрами (примерно по 20 % общемирового тоннажа, включая новые офшорные, а также классические офшорные юрисдикции) структурирует тот правопорядок, который и подлежит применению. В традиционном восприятии, когда потребность в специальной коллизионной норме, генеральную ли, субсидиарную привязку данная норма предлагает принять, бывает весьма высока. Четкость критериев в определении применимого права зачастую невозможна. Стороны готовы воспользоваться презумпцией подразумеваемого выбора правопорядка, достаточно допустить неразрывность договора, контракта и коммерческой транспортной транзакции.

Здесь не так просто избавиться от ощущения правовой неопределенности, когда мотивы обращения к конкретному коллизионному институту наделяются индивидуализирующими качествами. Принадлежность к одному из международных регистров, будь то NIS либо DIS — Норвежский либо Датский, — представляется достаточным основанием, чтобы воспользоваться логически обоснованной формулой прикрепления. Однако кому известно, чем закончится негласное противостояние между национальной Панамской регистрацией и тем же, предположим, Либерийским регистром, который после периода длительного забвения стремительно возрождает былое величие?

Регистр Маршалловых островов, откровенно говоря, невелик (не более 7 %), что не исключает совместного обслуживания танков — химических контейнеров, куда вовлекаются компании, домицилированные обычно в пределах США. Правда, таким компаниям предоставляется грузовое судно несколько иного спектра предназначения или конструктивно отличное от того, на какое они первоначально рассчитывали. В то же время перевозчики продуктов переработки нефти, в условиях переизбытка «грубого» тоннажа, напротив, обращают внимание на бесспорные преимущества универсализации типов судов, исходя из эффективной возможности размещения технологических емкостей на борту. Они склонны до-

вериться одному из новых «удобных флагов», будь то, предположим, Сент-Винсент или Антигуа и Барбуда.

Удобство свободного флага проявляется в разнообразных оговорках, которые корректируют сферу определения права, подлежащего применению. Здесь насыщение концепции реальной связи логическим содержанием осуществляется под перманентным воздействием целого ряда факторов. Среди них можно отметить гарантии удостоверения прав собственника судна, когда эталонный выбор из конфликтных правопорядков более предпочтителен. Существует еще и категория фактического взаимодействия, но она в любом случае недостаточно тесно соотносится со статусом оператора линейной транспортной дистанции. Способность же привязки из многообразия форм эксплуатации судна послужить в качестве нормообразующей парадигмы сомнительна⁷.

Заключительный акт Конференции ООН по условиям регистрации судов указывает на повсеместное использование одноименной международной Конвенции (состоялась в Женеве 7 февраля 1986 г.), где в обоснование полноценного распоряжения судном носителям законного интереса предлагается воспользоваться всем потенциалом юрисдикции.

Между тем немного опрометчиво, наверное, констатировать достижения только на базе бескомпромиссной результативности. Объективно существующий правовой критерий идентификации судна буквально размывается под гнетом технических, экономических, социальных вопросов. Усложнение юридической конструкции наиболее тесной связи требует уточняющих, субсидиарных коэффициентов и предрасполагает к генерализации коллизионных норм в праве той страны, где административная юрисдикция обеспечивает должный уровень компетентности. Формальную правовую аргументацию тоже сложно сбрасывать со счетов. Бесспорным представляется преодоление расплывчатости термина «реальная связь» посредством точного исполнения контракта по праву той страны, где находится лицо, участвующее в договоре.

Судовладельцы, поборники традиционной регистрации судоходства, должны испытывать небезосновательное беспокойство. Крушения

⁷ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport. Geneva, 2011. P. 213.

«Эксон Вальдез», «Престиж», «Эрика» успели войти в анналы истории по астрономическим суммам судебных компенсаций. При этом они изрядно поколебали репутацию ординарной категории «удобных флагов» и невольно привели к появлению одной из метаморфоз, во благо или во вред — трудно однозначно ответить⁸.

Речь идет о том, что акции компаний, чей инфраструктурный парк пополняется преимущественно судами — контейнеровозами, неуклонно прибавляют в цене. Такое безграничное доверие обойдется судоходным дистанциям недешево, с позиций стереотипов предполагаемого инцидента. Наследники славы A.P. Moller-Maersk Group бросают отныне вызов танкерам; коммерческая нагрузка уверенно приближается к 160 000 регистровых тонн (более 18 000 TEU), да и габариты у них соответствующие — длина корпуса составляет порядка 400 м. Для сравнения, Harry Giant длительное время считался безусловным флагманом в сфере транспортировки продуктов переработки нефти. Между прочим, тот же Emma Mærsk (2006 г. ввода в эксплуатацию) уступает ему не более чем 40 м по надводному борту при идентичности сопоставимой ширины грузовых помещений. В то же время на фоне контейнеровоза MSC Kalina эти впечатляющие технические характеристики смотрятся достаточно скромно. Вероятность лишиться в одночасье репутации надежности, ореола колосса, безраздельного повелителя на морских коммуникациях для наливного судна весьма велика.

Однако стоит произойти катастрофе при транспортировке контейнеров, как перед опасностью распространения химических субстратов по акватории в недопустимой концентрации и с точки зрения эксплицитности природы коммерческих обязательств проблема выбора права, подлежащего применению, приобретает неожиданную окраску. Еще Р. Жамбю-Мерлен прозорливо предсказывал приближение ситуаций, когда пределы применимости закона государства флага могут оказаться полностью исчерпанными⁹.

В этом случае нельзя исключать категорического непринятия любого акта, что может привести к откровенному хаосу в специальной юрисдикции. Едва ли не нормой станет тогда ка-

зус Апелляционного суда города Экс (Франция), где в ходе заседания состоялось опровержение логически правильной привязки к закону страны места заключения договора в пользу совершенно неординарного правопорядка. Такая же участь постигла и формулу прикрепления «закон государства флага судна», чье применение в рассматриваемом случае буквально напрашивалось.

Не с проформой ли фрахтователя могла бы в этой связи отождествляться эта критическая стадия развития юрисдикций, и какие формулы прикрепления еще надеются на свой звездный час? Страховой интерес собственника в судне немыслимо оспорить, но и против участия фрахтователя в договоре морского страхования тоже трудно возражать. Достаточно при этом удостовериться в потенциальном отсутствии отсылок на оговорку, обуславливающую, кто именно получает привилегию распоряжаться расходами.

Определение компетентного правопорядка нечасто приводит к герменевтике воли сторон, особенно при оформлении чартера. Хотя, вне всякого сомнения, как таковое его значение для института страхования сложно переоценить. Так, бербоут-чартер бывает востребован, если статус выгодоприобретателя фактически неизвестен, а на страхование товарной партии претендует и вовсе третье лицо. При фрахтовании судна по тайм-чартеру собственнику предоставляется возможность совершить страхование судна, но фрахтователю принадлежит перспектива избавления от риска неплатежей. Оговорка «Инчмари» (Inchmaree Clause, latent defects clause) Института лондонских страховщиков отражается здесь в неординарном ключе, поскольку она устанавливает ограничения из условий оплаты покрытия. Фрахтователю того же контейнеровоза достаточно разместить паллеты, предположим, не продольно, а по поперечному сечению штабеля. Тогда оставление терминала требует максимальной осторожности при совершении даже непродолжительного маневра, чтобы выйти беспрепятственно в открытую акваторию. Но на изъятиях из страхования, когда утрачивается тождественность между состоявшимся событием и страховым случаем, данные подро-

⁸ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Review of Maritime Transport. Geneva 2011. P. 233.

⁹ Jumbu-Merlin R. Revue critique de législation et jurisprudence. 1966. № 4. Pp. 728—733.

ности сказываются опосредованно. Они лишь подчеркивают всю глубину взаимосвязи между скрытыми дефектами погрузки и выгрузки. Технологические упущения только косвенно обосновывают потери, в то время как неизбежность расторжения договора (достаточно взрыву ли пожару, загрязнению прилегающей акватории произойти) буквально приковывает внимание к закону страны места расположения транспортного терминала. Очевидно, что в итоге идет поиск того среднего звена в цепи от начала правоотношения к логическому его завершению, что и является решающим в определении природы затрат.

Подкомитет ИМО по выполнению требований государства флага в Регламенте от 4 марта 2011 г. «О причинности наступления инцидентов и о гармонизации предполагаемых ответных действий государства порта» причисляет к прерогативе избираемой юрисдикции не только охранительные мероприятия, но и во многом обеспечительные функции¹⁰. Появлению данного акта предшествовали некоторые, больше негласные, по-видимому, инициативы Комитета по безопасности на море и Комитета по защите окружающей среды ИМО. К такому относится исчисление погрузочно-разгрузочного времени по контракту фрахтования, либо оповещение о невозможности исполнения данного договора в силу необратимости деструктивных процессов в товарной партии. Подрядные работы, если они сопровождаются идентификацией размещаемого оборудования, тоже подчиняются безусловному воздействию «закона страны — места нахождения порта». Непременное участие поставщика, которому частично корреспондируются отдельные правомочия фрахтователя.

Данный алгоритм лишь косвенно служит идее определения компетентного правопорядка. Он выполняет вспомогательные функции, когда перспективы соглашения о применимом праве или затруднительны, либо отсутствуют вовсе. Между тем безоглядное использование прелата флага судна заставляет сомневаться в титуле морского агента при заключении договора фрахтования. В чартерном контракте

умалывается ответственность фрахтовщика перед фрахтователем. Последнее обстоятельство подчеркивает страховой интерес, но не определяет субъектного состава страхователей, что нарушает принцип соразмерности при предоставлении защиты. Собственник судна, страхователь, а также дополнительно застрахованные лица приобретают обусловленные права, исходя из договора страхования, но не освобождаются от определенных обязанностей.

Возвращаясь к вышеприведенному акту ИМО, отметим, что рассматриваемый регламент вряд ли может претендовать на фундаментальную новизну. Заключительные материалы 17-й сессии Подкомитета ИМО от 24 апреля 2009 г. по выполнению требований «закона государства флага» поощряли высокое предназначение юрисдикции порта, когда судходство осуществляется с крайним риском¹¹. Данный источник правового регулирования запоминается инициативами по легализации даже гипотетического отчета о последствиях, если это может способствовать предотвращению фатальных нарушений при погрузке. Динамика подразумеваемого инцидента тяготеет, разумеется, к неблагоприятному сценарию развития событий с распространением агрессивных химических составов, либо всех тех неизменно опасных загрязнителей — тяжелых углеводных фракций.

Субъективная интерпретация статистических данных внешне не связана с проблематикой коллизионного регулирования. Но, что небезынтересно, субъективизм указывает отчасти на диспозитивность, трудноотделимую, в свою очередь, от договора фрахтования, когда как императивные нормы благоприятствуют договору морской перевозки. В окончательном итоге предмет регулирования и характер правовых норм предоставляют достаточные основания для разобщения базиса спорных сфер применения двух этих контрактов.

Однако вопрос о прикладном применении избранного правопорядка продолжает оставаться открытым. Соотношение между юрисдикциями терминалов погрузки и разгрузки вряд ли отличается устойчивостью, пусть ди-

¹⁰ International Maritime Organization (IMO). 19th Session Sub-committee on Flag State Implementation. 4 March 2011 ; Report to the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee. P. 32

¹¹ International Maritime Organization (IMO). 17th session. Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI), 20—24 April 2009.

хотомия и слабо ощутима. Следовательно, многотрудное отыскание новых коллизионных принципов, привязок, формул прикрепления может возобновиться в любой момент. Какие цели преследует оговорка в коносаменте о применимом праве? Ответ, казалось бы, лежит на поверхности, но пресловутая специфика грузовой партии рисует нам несколько иную картину. Превентивное ожидание опасностей трансформируется в систематическое манипулирование вариациями в страховой стоимости. На деле это оборачивается не очень заманчивыми перспективами для того, кто возлагает определенные надежды на рентабельность перевозки как коммерческой транзакции за счет эффективного снижения риска. Экстенсивное ранжирование угроз в интерьере усреднения страховой стоимости смотрится необычно, но, похоже, оно прочно солидаризируется с детерминирующим положением законодательства страны порта назначения. Почему бы нет, собственно говоря. Разве недостаточно того факта, что данный принцип избран сторонами, а иностранная коллизионная норма прямо отдает ему предпочтение?

Настоящий правовой порядок удобен. Начало отсчета сверх стальной нормы времени не гарантирует неминимости инцидента, хотя можно допустить, что именно длительность пребывания в порту определила сосредоточение роковых факторов. Между тем некомплектная погрузка в качестве одной из первопричин рискообразующего события выглядит более реалистично. Отсюда следуют обособление ответственности грузоотправителя и изменение роли грузополучателя, когда ему приходится делегировать полномочия по принятию груза совершенно другому лицу, оставляя за собой лишь право удостовериться в недостатках и убытках.

Однако установление фактического порта назначения чревато упрочнением номинальной роли фрахтователя, который, напомним, отвечает за правомерное пребывание опасного груза на борту согласно контракту бербоут-чартера. Но существует и управляющая компания, а также и оператор, который равной мерой несет на себе бремя ответственности судовладельца в отношении эксплуатации судна на основе договора управления. Стандартные прототипы SHIPMAN98, SHIPMAN2009 опосредуют только приемы безопасности. Они точно не относятся к категории коммерческого менеджмента, где концентрируются рутинная эксплуатация судна, трудности фрахтования

и взаимодействия с другими участниками рынка морских перевозок: агентами, стивидорными компаниями, фрахтовыми брокерами.

Между тем у судовладельца часто имеется контракт и с судоходной компанией именно ответственного управления. Нельзя исключать, что если кто-то рискнет вложить реальные деньги в приобретение судна, то именно он и должен примерить на себя обличье «хэдлайнера» всей транспортной операции. Не приведет ли это к последующей формализации титула фрахтователя, когда его пригласят разделить ответственность за морскую безопасность, но от серьезных решений он будет отлучен? Приказом его (фрахтователя) станут распоряжаться в интересах места заключения договора, либо того правопорядка, благодаря которому обосновывается оговорка о подсудности в типовой форме чартера. Да и ротацию страховой премии, таким образом, несложно осуществить.

Разумеется, не проще ли тогда рассчитывать на добрую, исключительно надежную практику признания проступка в качестве правонарушения? Оплата стоимости долей во владении, когда разделение совокупной товарной массы на товары ответчика и истца не предпринимается, представляется практически маловероятной. Поэтому искомое единство между количественными и качественными характеристиками груза, соответствие правил хранения товара в пределах транспортного терминала порядку погрузки во внутрисудовые помещения — это то небольшое, что принцип страны государства флага в состоянии предложить. Конечно, успешное завершение транспортной операции должно определяться по целостности вовлеченных в нее объектов.

В то же время классификация зафрахтованного судна может полностью не совпадать с требованиями конкретной перевозки в том виде, в каком они приводятся или в договоре, либо в коносаменте. Что если перевозчик настаивает на замене поименованного судна другим, обосновывая свои заявления стремлением не усложнять потенциальных опасностей неблагоприятного груза? Однако опасения из возможного деликта могут и не оправдаться, а личные интересы судовладельца приобретают, напротив, материальные очертания.

Природа возникающих обязательств вряд ли опровергнет попытку реституции как восстановления нарушенного позитивного права по повторному распределению имущества. Первоначально следовало бы убедиться в су-

ществовании правоотношений по кондикции, например *condictio ob injustam causam* — иска о возвращениях по сделке, заключенной при отсутствии правомочий. В данном плане формула прикрепления «закон государства флага судна» возлагает на себя сугубо охранительные функции, направленные против чрезмерного вмешательства в договор. Директива Европейского Парламента и Совета № 2005/0236 СОМ от 23 ноября 2005 г. «Об обобщениях действующих рекомендаций по вопросам применения закона государства флага судна, подготовленных Международной морской организацией» представляет собой исключение из правил. В отличие от универсальных моделей правового регулирования документ особо подчеркивает, насколько нежелательными являются категорические оценки приемов и методов применения избранной формулы прикрепления¹².

Очевидно, что законодатели разных стран традиционно должны учитывать проблематичность общего правила поведения, содержание которого отнюдь не является догматическим и допускает самые широкие варианты толкования. В самом деле, если в качестве основного начала перевозчику рекомендуется воздержаться от уплаты убытков контрагенту, то сторонам проще самостоятельно установить, к какому именно правопорядку предстоит в итоге обратиться. Но и достаточно сложно мириться с проявлениями крайне непростой альтернативы, когда меры ответственности из классического факта наступления страхового случая противопоставляются правилам места причинения вреда с констатацией «небрежности» при оплате. Причинно-следственная связь между двумя этими событиями не отличается необходимой устойчивостью, а отыскание сопутствующего правопорядка может превратиться в откровенно затруднительную процедуру.

Единообразные акты, по сути, становятся тем единственным инструментом в разрешении подобной дилеммы. Йорк-Антверпенские правила об общей аварии, действующие в редакции от 17 октября 2004 г., отмечают решающее значение норм законодательства той страны, где реализация договора обременена правилами обязательственного статута. Тем не менее правомерен вопрос, удастся ли обеспечить

приоритетное применение какого-либо правопорядка, провозглашающего фактическое прекращение контракта посредством признания несостоятельности его ведущих положений? Либо пороки содержания, предопределенные исполнением договора, самостоятельно укажут на императивный характер норм права страны суда, того государства, с которым правоотношение имеет наиболее тесную связь? Вопросы пока остаются открытыми, но они не умаляют унифицирующего значения «закона государства флага судна», чья юрисдикция считается по-настоящему неоспоримой. Рекомендации ИМО «Об обязательном порядке резолюций Международной морской организации и о порядке их исполнения (подготовлены 1 декабря 2005 г.)» отмечали, насколько непросто отказаться от решений юрисдикции государства флага, когда они определяют условия проведения всевозможных ревизий и различных контрольных процедур. Думается, что актуальность данных констатирующих положений будет еще долго не утрачена¹³.

Между тем ситуация с легализацией флага судна продолжает восприниматься необычайно остро. Судовладельцы зачастую не согласны на соблюдение таможенного законодательства в той его части, где регламентируются фискальные платежи. Однако если презумпция недобросовестного участника внешнеэкономической деятельности окончательно возобладает в политике таможенной инстанции, то посещение судном верфи или дока элементарно не состоится. Поскольку в прошении о предоставлении режима таможенной переработки сведения об отходах и методологии предпринимаемых операций не отличаются необходимой полнотой, а то и просто отсутствуют. В результате приходится рассчитывать на внесение судна в любой из существующих свободных регистров, включая теневые, офшорные, только бы добиться упрощения таможенных процедур и низких налоговых ставок.

Конечно, полностью преодолеть все негативные аспекты проблемы неограниченного обращения к привязке флага судна вряд ли когда-нибудь удастся. Подобные правоотношения слабо поддаются унификации, так как материальная основа обязательства (*causa*)

¹² An Official Journal of the European Union L 258, 19/12/2005 P. 30—42.

¹³ International Maritime Organization (IMO). COM (2005)0586 final. Transport policy, safety at sea. Brussels 23.12.2005

проявляется исключительно в форме приема судна на дистанции с возложением контрольных функций на иное лицо. Воспроизведение данных о погрузке, отражающих настоящее положение вещей, определяется, исходя из позиции утвержденного судовладельца, но истиной априори не является.

Претензии транспортной бумаги на статус *testis unis* (лат., букв. — единственный свидетель) недостаточно обоснованны. Рассылка по инстанциям по первому требованию официальных лиц сама по себе слабо подтверждает аутентичность текста (соответствие начального варианта конечному). В этой связи недалеко и до ситуации, когда вовлечение в национальную правовую систему действующего международного соглашения заставляет быстрее воспользоваться унифицированными нормами, сконструированными посредством согласования приоритетов и материалов форумов межгосударственных организаций. Тем более что при санкционировании норм трансграничного акта гарантирована лишь невысокая степень усмотрения, когда государства воспринимают договор диспозитивно, умаляя его элементарные положения, но преувеличивая значение льготных режимов.

Видимо, поэтому Меморандум о сотрудничестве между Международной морской организацией и Международной ассоциацией морских грузоперевозчиков от 23 февраля 2006 г. декларирует неизменность оборотного документа, создающего права и обязанности независимо от природы сделки¹⁴.

По существу, государствам предлагается признать, что всеобщая легитимация держателя товарного ордера требует не только наличия соответствующего документа, но и точного указания лица, которое правомочно потребовать перемещаемый товар. Таким образом, происходит окончательное утверждение двух юридических фактов: предъявления товаросопроводительного документа и передаточной надписи для осуществления прав по товарным, именным, ордерным записям. Должнику достаточно отказаться от исполнения обязательства, если он сомневается в последовательной передаче товарораспорядительных документов либо намеревается оспаривать добросовестность

их держателя. Эксплуатация судна под эгидой «удобного флага» буквально изобилует похожими ситуациями, когда полномочия участников перевозки определяются институтами залога, зависимого держания, иными формами проявления *choice in action*, когда владение становится крайне непопулярной категорией, не в пример, соответственно, распоряжению.

«Вещи в требовании» как понятие презюмируются, однако воплощаются они в документе в той степени, в какой товаросопроводительный акт исполняет свои представительские функции. Тем не менее имущественное содержание, денежная стоимость, иные аналогичные субинституты заслуживают взвешенного отношения при заключении сделок распорядительного характера. Кто возьмется гарантировать, что в случае правового спора именно вещные аспекты индоссамента окажутся способными по-настоящему поколебать природу сложившегося правоотношения? Формально они не определяют причины наступления страхового случая, приглашая не более чем к предоставлению ордера страхового полиса. По крайней мере так проще определить исходные моменты заключения договора страхования, когда одним этим фактом подчеркивается, насколько участники правоотношений интегрируются в условия контракта. Тернии, правда, остаются. Совершенно неясно, кто вправе рассчитывать на страховое возмещение: страхователь либо выгодоприобретатель? Страховщик, разумеется, стремится отыскать для себя ответ на неудобный иной раз вопрос, что же, собственно, произошло, почему стал возможным страховой эпизод. Данное лицо иногда пытается выяснить все обстоятельства наступления катастрофы, и на этом фоне непредсказуемость «удобного флага» становится все более заметной.

К сожалению, Заключительное коммюнике о предотвращении случаев неблагоприятного применения флага иного государства в трансграничном судоходстве (составлено по итогам саммита Балтийского и международного морского совета 26 мая 2006 г.) выявило появление суждений, которые дополнили список норм, прежде не услышанных, а поэтому позабытых перед лицом хитроумных манипуляций с флагом судна¹⁵.

¹⁴ International Maritime Organization (IMO). COM (2006)0587 final. Transport policy, safety at sea. Brussels. 01.04.2006.

¹⁵ Cohen D. *Flags of convenience* London. 2006. P. 120.

Тем не менее далеко неоднозначный период, когда выплаты по фрахту определялись возможностью судна со своими техническими и эксплуатационными характеристиками достичь порта назначения, похоже, окончательно миновал в арбитражной практике.

Государствам надлежит, конечно, позаботиться, чтобы капитан не подписывал коносамент с пометкой «фрахт уплачен вперед», поскольку оплата должна быть произведена по окончании рейса. Иначе эффективность средств контроля при скрупулезном исполнении Конвенции UNCLOS 1982 г. приобретает свойства юридической фикции. Как не вспомнить здесь, что Генеральная Ассамблея ООН своим Типовым регламентом от 8 марта 2006 г. о скорейшей реализации положений Конвенции по морскому праву недвусмысленно предостерегала, что выплаты по фрахту предпринимаются агентами грузоотправителя лишь при выдаче коносамента¹⁶.

Неважно даже, под каким флагом преодолевается маршрут, обладает ли капитан статусом судовладельца. Стороны, конечно, могут договориться о разновременном порядке исполнения обязательства. Внесение фрахта непосредственно в порту назначения отчасти подчеркивает относительную возможность подобной оговорки. Но главное здесь, чтобы направление фраховых платежей совпадало по времени с получением коносамента. Процедура исполнения договора сама по себе конструирует крайне прочную доказательственную базу, которая, безусловно, помешает перевозчику удерживать груз, когда обстоятельства неплаты окончательно не определены. Задержки в выдаче коносамента флагом судна заранее не устанавливаются, однако и наступление серьезного морского происшествия тоже как-то не подчеркивается. Затруднения, связанные с предстоящей передачей груза, требования неоднократного оформления транспортных документов не способны серьезно повлиять на механизм составления договора об оказании транспортных услуг.

По Брюссельской конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте само поступление на погрузку считается достаточным основанием, чтобы какие-либо сомнения в консенсуальной природе правоотношений

исчезли. Тем не менее в контексте виновного поведения перевозчика достаточно бывает указать на очевидные пробелы в толковании ключевого понятия деликтного обязательства. Банальная оговорка о сохранении права собственности на груз здесь даже более эффективна, чем предъявление иска к расторжению договора в силу просрочки платежа. Она, во всяком случае, моментально инициирует судебные слушания из обмана, из заблуждения (*malicious falsehood*). А это уже совершенно другой состав гражданского правонарушения.

Резолюция Юридического комитета ИМО «Об установлении юрисдикции судебного, арбитражного разбирательства в сфере трансграничного морского судоходства» от 30 октября 2005 г. поэтому и предлагала определить, что могло бы помешать отправлению судна точно в срок, какому влиянию подвергался груз, какие свойства он утратил и в чем заключается первопричина неисполнения обязательств¹⁷.

Конечно, приостановление выдачи коносамента может предопределяться разными обстоятельствами, нередко далекими от общегражданских деликтных правоотношений (бойкотами, эмбарго, политическим конфликтом, а возможно, даже силовым противостоянием).

Но передача права пользования оборотными транспортными документами никогда не перестанет возлагать определенные обязательства на грузоотправителя в отношении уплаты фрахта, компенсации и демереджа. Фрахтователи не преодолеют довлеющую вероятность применения незарегистрированного правопорядка, если судовладелец предложит им воспользоваться гарантией, подтвержденной банком, вместо выдачи чистого коносамента. Известно, между тем, что данная разновидность товарораспорядительной бумаги представляет собой классическое обоснование приема груза на борт в надлежащем внешнем и внутреннем состоянии с соблюдением условий комплектации. В юридическом аспекте обязанность фрахователя напоминает скорее обещание; возмещением убытков оно завершается далеко не в каждом случае. Возвращение утраченной стабильности, восстановление гибкости коммерческих рисков заставляет судовладельцев настаивать на встречном обе-

¹⁶ United Nations (UN). A/Res/ 60/30. 8 march 2006.

¹⁷ An Official Review of International Maritime Organization. L. : IMO, 2006. P. 111.

спечении обязательства, что, в свою очередь, вынуждает фрахтователя обращаться к помощи рейтингового кредитного учреждения. Но у такого банка непринято требовать гарантии без указания на оплаченную сумму. Удовлетворение требований судовладельца предполагает выплаты по их полной стоимости, исходя из окончательного характера условия CIF цены контракта. В результате происходит задержка отправления судна либо прекращение перевозки на маршруте.

Отыскание выхода из этой затруднительной ситуации отождествляется с весьма рискованным приемом, когда задержки на маршруте полностью исключаются из общего перечня понесенных потерь¹⁸.

Такой подход сложно назвать принципиально удачным, хотя он несколько уменьшает вероятность появления строго императивных правил регулирования перевозки. Тем более, если она осуществляется в неблагоприятных условиях при ограниченности маневра в прилегающей акватории или около принимающего терминала порта. Возможно, положительное значение данного приема проявляется в ином — в приглашении к установлению других формул прикрепления, востребованных при проявлении любого кризисного эпизода. Нельзя не оценить и объективную модернизацию формулы прикрепления «закон страны флага судна», которую эта привязка должна пройти, составив тандем с более весомым генеральным коллизионным принципом. Осталось только определить вероятные тенденции такого взаимодействия.

Вместе с Типовыми правилами ЮНСИТРАЛ, специально посвященными ограничениям ответственности перевозчика (датированы 3 декабря 2005 г.), задумается, не настало ли время вдохнуть новую жизнь в закон страны места регистрации судна, что немало упростило бы процедуру оспаривания претензий на имущество по существу сделок с ним¹⁹.

Регистрация только представляется безошибочной категорией, хотя и развивает концепцию национального режима, что вовлекает в нее иностранные суда. Устойчивая юрисдик-

ция и солидная нормотворческая база предотвращают венчурные торговые операции, столь привлекательные в условиях «свободного флага». Но между тем далеко не факт, что право владения собственностью утверждается по территориальному судовому свидетельству, где международные институты представлены достаточно широко, согласно непоколебимой Конвенции ООН о порядке регистрации судов от 7 февраля 1986 г.²⁰

Судовое свидетельство открытого типа видится не менее предпочтительным, поскольку означает применение общепринятых технологий отгрузки, в то время как офшорное свидетельство, снижая главным образом эксплуатационные расходы, является не столь строгим. Поэтому выбор места проведения регистрации судна продолжает оставаться процедурой, квалифицируемой с большей или меньшей степенью допущения в плане применения права. Преобладание той же офшорной, альтернативной регистрации чревато появлением заведомо условных предписаний, где продолжительность пребывания в регистре всецело определяется суммой поступивших авансовых платежей. Владельцы устаревшего судна производят необходимые выплаты по номинальной его стоимости, а впоследствии тривиально обращаются к правопорядку той страны, который позволяет договору бербоут-чартера окончательно состояться. В конечном счете изменение режимов фрахтования надежно обуславливает любую форму легитимного держания судна, пусть его эксплуатация и включает в себя неблагоприятные транспортные операции.

В данной ситуации значение юрисдикции, отождествляемой с правопорядком места назначения или пунктом прибытия, только возрастает, притом многократно. Меморандум Секретариата ЮНКТАД, где рассматривается порядок признания и приведения в исполнение Международного кодекса обеспечения безопасности судов и портовых сооружений, датированный 14 марта 2007 г., особо оговаривает возможность возложения мер ответственности за правомерную эксплуатацию судна на службы портовой администрации²¹.

¹⁸ United Nations (UN). A/CN.9/621 12 12.07/2007. P. 36.

¹⁹ United Nations (UN). A/CN.9/WGIII WP 59 3.12.2005. P. 52.

²⁰ United Nations Convention on Conditions Registration of Ships. Geneva, 7 February 1986.

²¹ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Transport, Trade Logistics: Legal Issues. Reports and documents. 14.03.2007. P. 211.

Таким образом, достаточно простого аварийного эпизода, чтобы оценка наступившего страхового случая не учитывала вторичные аргументы, как лишенные документарной основы. Анализ страхового риска не очень-то рассчитывает на стабильный результат. Одни только единицы страховых возмещений испытывают воздействие разницы между сезонными или текущими колебаниями тарифного курса. Неопределенностью, надо заметить, отличается и исчисление ставок за право пользования погрузочными терминалами. Многочисленные его обременения тем же коммерческим тоннажем судна, классификацией порта и иными факторами просто невозможно исключить. Поэтому государство вряд ли воздержится от заманчивой попытки стимулировать конкуренцию коллизионных принципов, каждый из которых призван помочь сохранению ставок страхового интереса в наиболее выгодных рамках. Но последствия предполагаемых процессов сложно прогнозировать. Можно даже ожидать появления самых неожиданных альянсов, консолидаций между теми или иными формулами прикрепления, где место генеральной либо субсидиарной коллизионной нормы останется навсегда вакантным. Так, возможна ситуация, когда обращение к порядку страны, где страхователь имеет постоянное место жительства, станет ординарным явлением. Конечно, если появление и состояние рисков определяются законодательством одного государства.

Все же процедуре страхования непросто преодолеть уязвимость позиций, что, несомненно, присуще правоотношениям из *in transcity*. Скорее всего страхованию в коллизионном аспекте будет поручено разрешение особо сложных вопросов, таких как согласование окончательного перечня потерь, исключенных рисков, обобщение убытков, проявившихся до вступления в силу самого договора. Существует ли в этой связи некое взаимодействие между обстоятельствами перевозки как комплексного правового режима? Допускается ли тогда процедура передачи собственности в обеспечение исполнения обязательства? Почему бы и нет, когда страховое возмещение покрыто кредитом, а неоплаченные счета поступают на баланс к иному лицу. Сам факт

удержания имущества без вариантов указывает на любую форму перехода прав на владение, вплоть до полной замены действующего титула собственника — распорядителя.

Уплата недостающей цены прекращает обязательство исполнением, но приводит ли она к возобновлению статутного распоряжения судом как одной из разновидностей движимого или недвижимого имущества? Вероятно, да, если владельцы судна воздержатся от его продажи по покупной цене для оплаты возмещения. Но неизбежное противостояние между коллизионными принципами, действующими *in personam* и *in rem*, успеет проявиться, по меньшей мере, по отношению к инвойсам, выдаваемым строго по прибытии. Можно ли тогда поручиться, что обычная фидуциарная сделка по возведению залогодателя в ранг собственника судна не заставит задуматься о приоритете собственного права договора, такого как *lex patriae* цедента или *lex loci actus*? Здесь пока трудно ответить однозначно. Международная конвенция о морских залогах и ипотеках от 6 мая 1993 г., всецело ориентированная на обязательственные права, настоятельно подчеркивает, что только эксплуатация судна создает различные прецеденты для посягательств на порядок распоряжения имуществом²².

Прерогативой подобной деятельности является спасение груза, сохранение правоотношений по фрахту, устранение многообразных препятствий, обременяющих правомочия собственника. Однако, что если пренебрежение правилами судовождения преследует цели отказать от исполнения судебного вердикта, состоявшегося по предъявлению *actio negatoria*, например? Не предопределил ли все это различные формы отчуждения судна, которые, несомненно, укажут на усиление владельческих полномочий грузоотправителя либо иного лица? Тогда структурные изменения претерпит также и порядок отыскания доказательств факта обладания вещью. Возможно, он станет более выгодным для ответчика. Перспективы, в итоге, неясны, хотя уже сейчас очевидно, что приобретателю предстоит не раз уточнять, обладал ли отчуждатель правами на совершение сделки.

Постоянное совершенствование разнообразных институтов трансграничной морской перевозки заставляет иногда пересматривать

²² United Nations (UN). International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993. Geneva, from 19 April to 6 May 1993.

существующие коллизионные принципы. Изменения имущественных аспектов транспортной операции дают основания предположить, что создание исчерпывающего алгоритма коллизионного регулирования нескоро завершится. Напротив даже, участники правоотношений сами могут оказаться перед фактом появления принципиально новой межотраслевой, прагматичной системы, которая и установит формы коллизионного, материально-правового регулирования.

Что могло бы послужить ее основой? Перспектива преодоления конфликта юрисдикций применительно к критериям имущественной ответственности опосредует призрачную возможность воспользоваться привычным законом государства флага. Несмотря на некоторую универсальность, он явно тяготеет лишь к обязательствам из возмещения ущерба. Отсюда неизбежность взыскания отдаст предпочтение правопорядку, благоприятному для кредитора. В такой же степени и право, благодаря которому судовладельцу можно поступиться фрахтом для удовлетворения требований, тоже начинает пользоваться явным пиететом. Но и судовладельцу приходится нередко соизмерять стоимость судна и фрахта, тем более, когда характер заявленных требований высказывается в пользу освобождения от имущественной ответственности. Кому известно, какие нетрадиционные формулы прикрепления предполагают процедуру отыскания права, подлежащего применению? Презумпция перевозчика указывает на преобладание того правопорядка, в соответствии с которым состоялось заключение базисного договора. Но и право, компетентное в установлении периодов ответственности перевозчика, тоже признается. Правопорядок, обосновывающий пребывание груза в интересе, направление иска перевозчику при переадресации прав на груз, также имеет шансы на успех. Любая из перечисленных выше мотиваций носит пока гипотетический, расплывчатый характер и уж явно не располагает к первичности статута обязательства или правопорядка.

Можно сколь угодно долго уповать на принципы свободы договора с их безальтернативной сферой действия. Однако если они не признают принцип выплаты страхового возмещения в размере полной страховой стоимости за вычетом разве что годных остатков, то претендовать на благоприятное отношение со стороны всех участников перевозки им явно не-

просто. Право, декларирующее безраздельное распоряжение судном или фрахтом, словом, тем морским имуществом, от обладания которым предпочитают как можно скорее отказаться для удовлетворения требований кредиторов, вполне вероятно верифицируется через призму амортизационного износа. Тогда тот правопорядок, что подготавливает изменения размера первоначально установленной по договору страховой суммы и главенствует.

Ограничения роли судовладельцев представляет собой достаточно специфический институт, склонный чутко реагировать на изменения условий страхования, в частности на появление дополнительного риска. Коллизионная привязка, содержащая закон страны суда, является результативной, если потерпевший вправе заявить абандон и тем самым компенсировать свои убытки в полном размере за счет страховщика.

Между тем допускается некая трансформация закона страны государства флага, когда формула прикрепления вполне способна настоять на сохранении фактического размера выплаченного страховщиком страхового возмещения. В переменчивых условиях структуризации долевой ответственности (при столкновении судов или организации спасательной операции в открытом море) закон флага судна явно уступает правопорядку той страны, где допускается максимальная величина страхового обязательства. Если бы страхователем был на самом деле заявлен абандон и страховщик выплатил бы ему страховое возмещение в размере полной страховой суммы, то оснований для обращения с иском к причинителю вреда у потерпевшего просто не было бы.

Но отыскание права, подлежащего применению, получает совершенно неожиданно обновление, достаточно отнести к абандону, как к потенциальной обязанности страхователя. Конструктивная гибель судна, утрата груза, неизбежности последствий, если грузовая партия относится к проблемной категории, приобретает сугубо правовое значение исключительно в части определения размера подлежащего выплате страхового возмещения. Хотя для квалификации рисков перестраховочной защиты, этих неименных спутников международно-правовой ответственности, невольно задумываешься о непосредственной унификации коллизионных норм или о соблазне воспользоваться безальтернативностью материально-правового регулирования.

Закон страны государства флага продолжает модифицироваться, остро отзываясь на изменения порядка исчисления максимальной величины страхового обязательства. Страховщику проще выплатить страховое возмещение в размере полной страховой суммы. Неизменны и принципиальные функции выгодоприобретателя. Однако уже сегодня закону страны государства флага необходимо как-то обозначить свою позицию относительно закона страны того суда, который упрощает компенсацию убытков за счет страховщика. В этой связи закон государства флага вынужден проявлять, если угодно, изрядную долю лояльности обязательствам из возмещения ущерба, создавая максимум условий для правопорядка, опосредующего взыскания кредиторов. Право, благодаря которому судовладельцу позволительно конструировать пропорции между стоимостью судна и фрахта, напротив, предусматривает перечни рискообразующих факторов. В этом случае закон страны государства флага инициирует презумпцию перевозчика, где подчеркивается приоритет правопорядка, жизненно важного для базисного договора. Правопорядок, обосновывающий пребывание груза в интересе, вовлекается в несвойственную ему процедуру преодоления неочевидного характера статута обязательства и того правопорядка, что с ним позиционируется.

Совершенствование сферы применения одних формул прикрепления означает очевидную переоценку других начал. Коллизионное регулирование все же слишком прагматично, чтобы не завершиться появлением аналогичной системы материально-правовых принципов. Однако какие последующие направления развития, внутренней самоорганизации выберет такая структура? Можно с некоторой долей уверенности утверждать, что обеспечение исполнения обязательств по трансграничной перевозке потенциально опасных грузов солидаризируется в итоге с возложением ответственности на участников транспортной операции. Собственно, как таковые, формации ответственности перевозчиков, судовладельцев, операторов, отправителей, заказчиков известны досконально и всесторонне исследованы. Важнее другое — выявить, какие события (каждое представляет собой достаточное основание для наступления убыточности, притязаний на страхование тоннажа) обосновывают кардинальные изменения ставок страховой премии. Последняя группа факторов тоже отличается известной сложностью позиций. В ней проблемы судовождения как предтечи множества инцидентов выявляют не только нюансы эксплуатации судна, но и издержки амортизации, которые иногда приобретают совершенно неожиданные формы.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Atsuko Kanehara*. Environmental Protection of Ocean and Flag-State Jurisdiction // 8th Conference of SCA Qingdao, China, May 27—30, 2008.
2. *Cohen D.* Flags of convenience. — London, 2006.
3. *Gianni M.* Real and Present Danger: Flag State Failure and Maritime Security and Safety. — Oslo/London, 2008. — P. 42.
4. *Jumbu-Merlin R.* Revue critique de législation et jurisprudence. — 1966. — № 4.

Материал поступил в редакцию 15 июля 2013 г.

METAMORPHOSES OF THE LAW OF THE FLAG CONNECTION AND OTHER CONNECTING FACTORS APPLIED FOR THE CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

SKACHKOV Nikita Gennadevich — PhD, Associate Professor of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL)
Skanic@mail.ru
123995, Russia, Moscow, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, d. 9

Review. *The concept of "a flag of convenience" is equated with the possibility of free registration of a vessel, which can hardly provide for any high safety criteria. Free flags imply the possibility to apply a governing law different from that stipulated in a Bill of Lading. As a result, extraordinary forms of implementing connecting factors are declared. The need to use a specific*

conflict-of-laws rule is also quite high. The parties are ready to administer the presumption of implied choice of applicable law, should only the continuity of a contract, agreement, commercial transport transaction be permitted. A free flag adjusts the scope of the definition of an applicable law, supplements the contract with corrective clauses if the principle of a genuine connection is not commensurate with the principle of proportionality of the transaction. The insurance value includes non-operational expenses, and the decrease in insurance costs is incontestable. Also, a flag of convenience means concluding a new treaty where conditions are determined in accordance with the carrier will or by a dealer acting as a freight agent. Any cargo on board is regarded as an evidence of a proper performance of obligations, while the law of the country of the flag provides for real rather than actual insurance indemnity paid by an insurer. It is enough to obtain a privilege to dispose of the costs of operation of a ship, no matter whether they are entered in operating or balance sheet accounts. However, the law under which the country of the flag should also explain its position in accordance with the legislation of the country where the indemnity at the expense of an insurer takes place has been simplified. Then some preference is given to the indemnification liabilities recovered from creditor's foreclosures at the moment when a charter is confirmed. The law applied to construct cost proportions between the value of the ship and freight serves the function of classifying risk-producing factors, the priority being given to the law favorable to an underlying agreement. Justification of the cargo in question is involved in the procedure of clarifying the statute governing obligations and a relevant law.

Keywords: ship, cargo, assortment, registration, insurance, indemnity, contract, risks, carrier, agent.