

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ НЕФТИ И ПРОДУКТОВ ЕЕ ПЕРЕРАБОТКИ

Аннотация. *Перевозка сырой нефти и продуктов ее переработки традиционно относятся к разряду затратных и опасных мероприятий. Страхование таких грузов испытывает не меньшие сложности. Требуется объединение капиталов владельцев судов. В то же время вина за наступление страхового случая, как правило, возлагается на фактического перевозчика. Страховая платежеспособность основывается на расходах, предшествующих формированию страховых выплат. Тогда как калькуляцию страховой стоимости проще поручить консолидированной группе страховщиков. Только в этом случае ограничения ответственности безупречны, а характер рисков соответствует максимальному уровню страховой защиты. В итоге пределы ответственности устойчивы к любому из убытков. Однако взаимное страхование заключается в создании новых страховых продуктов, где компенсация и защита прочно связаны между собой. Появление могущественного финансового траста приводит к кумуляции активов и их адресному распределению. В результате преодолевается крайняя разобщенность показателей операционного риска. Заключаемые срочные контракты приближают начало выплаты компенсаций по одному только первичному риску. Гарантии предстоящего покрытия устанавливаются свободно, а рисковое обязательство инкорпорируется в прямые затраты по страховой премии. Фонды ИОРС увеличивают ликвидность активов.*

Ключевые слова: *экологические риски, формирование страхового покрытия, клубы взаимного страхования, кумуляция активов, кредитный портфель, страховой тариф, брутто-тоннаж, пределы застрахованной ответственности, полис страхования, кредитный риск.*

DOI: 10.17803/1729-5920.2017.129.8.177-188

Трансграничная морская перевозка сырой нефти и углеводородных энергоносителей (около 100 млн т ежегодно) традиционно относится к числу наиболее сложных транспортных операций. Постепенно она превращается в глобальную проблему, которая затрагивает все государства: несмотря на предпринимаемые усилия и колоссальные затраты уровень опасности для мирового океана по-прежнему неоправданно высок.

Можно выделить несколько драматических факторов многообразия возникающих рисков. Прежде всего упомянем изъяны правового обеспечения, которое призвано объединить капиталы преимущественно судовладельцев, однако попытки воспользоваться той или иной национальной юрисдикцией редко оказываются релевантными. Во-первых, межгосударственная унификация актуализируется зачастую слишком избирательно, ординар-

© Скачков Н. Г., 2017

* 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

ное сосредоточение активов в обороте едва ли сулит выгоду из ожидаемой компенсации. Во-вторых, устаревание судов в проекции к условиям их эксплуатации, намерение максимально распорядиться внушительной коммерческой нагрузкой тоже обуславливает беспокойство. В-третьих, пропускная способность акватории должна рассматриваться прямо пропорционально размерам того или иного судна, но, как выясняется, далеко не всегда, хотя для прибрежных государств даже малая утрата «активных загрязнителей» вполне может обернуться настоящим экологическим бедствием.

На этом фоне, как закрепляется в Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 27 ноября 1992 г. (CLC Convention, в ред. 2005 г.), для безусловной виновности фактического перевозчика — судовладельца не имеют особого значения ни флаг судна, ни юрисдикция, где инцидент, собственно, произошел. Получение возмещения отождествляется с особым правовым режимом, который многим видится панацеей, поскольку складывается не без участия групп Международных фондов — основного и дополнительного — призванных предельно упрочить доступность распределяемых возмещений, если страховой случай имеет экологическую подоплеку (Фонды ИОРС).

Сущность страхования составляет тогда сферу применения международного частного права, однако презумпция перестрахования, скорее, укажет на близкое воплощение публичного права. Цельность его норм созвучна тезису об осуществлении компенсирующих выплат «over the seabed and the ocean floor» (буквально: как по морскому дну, так и по глади океана).

Тем не менее привычная ставка на преодоление главным образом рисков неплатежей отныне едва ли покажется неизменной. Так, предвидимая отсрочка в совершении выплат, превращение той же категории надежности из компонента сугубо рейтингового в одно из системных качеств, если риски доходности не были заложены в «обойме» источников финансирования кредитного портфеля, обязательно обозначат проблему оптимизации страховых продуктов. Едва ли количество таких усовершенствованных продуктов потенциально велико. Хотя достаточно появиться соблазну ими

воспользоваться, как его воздействие вполне подпадает под определение гипнотического. Конечно, особо подчеркивает Н. Е. Саввина, состоявшиеся новации радикальны лишь внешне, а на деле позволяют уверенно избегать значительных просчетов¹.

Все же думается, что до качественного улучшения страховой платежеспособности пока еще очень далеко. Оно основывается на структурировании целого ряда расходов, каждый из них предшествует уже формированию непосредственно самой композиции страховых выплат. Последующее обособление одной группы рисков от другой служит исчерпывающей иллюстрацией тем моделям страхового покрытия, которые в итоге и обуславливают неспособность обычной морской страховки восполнить титанические затраты на компенсацию, преимущественно финансовых расходов.

Так формируется почва для возникновения сложной, многосоставной стратегии распределения рисков в диапазоне выше либо ниже строго определенного уровня. Консолидированной группе страховщиков вверяется многообразие функций, прежде всего преодоление состояния «непрочности», органически присущего любому из процессных элементов поступления активов на страхование. Отсюда калькуляция тех же свободных ресурсов, когда обременения по процентам формально не довлеют над страховой стоимостью, редко обходится без начисления сумм слагающих их платежей. Правда, сопутствующие им расчетные показатели рисков зачастую таковы, что начисление страховой премии элементарно следовало бы прекратить, стоить только задаться ординарным вопросом: не случится ли возмещение страхового вознаграждения одновременно с возвращением кредитов, открытых для скорейшего его внесения? Компенсации преподносятся в таком случае как всего лишь сухой остаток задолженности: средства, которые если и выплачиваются, то по усмотрению *ipso jure*, но никоим образом не *lege necessitatis*. Гарантирована тогда защита от появления рисков избыточных процентов, хотя одним этим по большому счету все и исчерпывается.

Совершенно очевидно, что трансграничному страхованию приходится разрешать весьма трудную задачу. С одной стороны, необходимо

¹ Саввина Н. Е. Инновации в российском страховании: мода или необходимость // Вестник Финансового университета. 2014. № 6. С. 75.

сохранить все фундаментальные преимущества классической коммерческой либо взаимной (страховой) функции. В то же время любое страхование функционально — ценится настолько, насколько оно реально. Характер груза тоже налагает свой отпечаток, поддержание уровня доходности становится возможным лишь до известной своей степени: финансовая достаточность страхового покрытия обуславливается рисками процентной, а также кредитной групп. Это, стоит заметить, вполне понятно, особенно если учесть, что резервы прибыли далеко не безраздельны, они постоянно подталкивают к заключению срочных сделок, которые, в свою очередь, свидетельствуют об обязательности пополнения ресурсов. Однако, как представляется, вместо риска упущенной выгоды, стоит куда больше остерегаться риска прямых потерь. Такие риски, в преломлении к морской перевозке продуктов переработки нефти, далеко неоднозначны. Как отмечает Т. К. Блинова, противопоставление квалификаций рисков погашения затрат накоплению резервов безусловно сомнительно, таит в себе пагубную разноречивость. Как находит автор, достижение желаемого результата, заведомая стабильность финансовых потоков превращается в ординарное извлечение дохода, меньше, чем запланировано².

Впоследствии здесь вряд ли исключены и изъяны исполнения базового контракта, поскольку конечное его предназначение оказывается полностью утраченным. Предпосылки этого тесно сопряжены с рыночной капитализацией, при прямом ее посредстве перераспределение риска воплощается категорически точно. Ограничения ответственности тоже безукоризненны, но до такой, к сожалению, степени, что зачастую превалируют над адекватным характером страховой компенсации. Казалось бы, перевозка нефти, продуктов ее переработки как грузов массового порядка означает при этом подлинную глобализацию рисков. Следовательно, предстоит по-настоящему учитывать финансовую достаточность каждого из компонентов страховой стоимости, чтобы уплата страховой премии могла бы состояться при любых обстоятельствах. Ставки рефинансирования структурируются свободно. Этим

они приближают сегрегацию долей страхового портфеля с последующим сохранением уровня высокой доходности, имманентно свойственного тому потенциалу финансирования, где обычно залегает максимум ресурсов. Формирование глубоко пропорционального покрытия тогда предугадывается достаточно прочно.

Вместе с тем страховщику приходится постоянно заниматься дифференциацией рисков по принципу, какие деструктивные свойства грузовой, товарной партии символизируют собой возникновение либо первичных, либо, соответственно, вторичных признаков страхового случая. Страхователь претерпевает не меньше: его, по сути, вынуждают довольствоваться такими приемами управления рисками, которые основываются на привлечении дополнительных выплат, включая, разумеется, прежде предоставленные кредиты. Безусловно, требуется умение должным образом ими распорядиться, да и растущей сугубо узкой специализации страховых продуктов тоже надо научиться противодействовать. В противном случае предстоит довольствоваться крайне малым, всего лишь перерасчетом страховой премии. Сумма убытков сразу тогда ограничится разницей между доходами, полученными по договору, пока условия транзакции еще исполнялись беспрепятственно, а также утраченной коммерческой стоимостью имущества, в частности пострадавшего судна.

Страховщику тоже сложно добиться, чтобы его финансовые возможности полностью отвечали соотношению той или иной группы активов к строго определенной страховой сумме в сделке. Дисбаланс между фактическими расходами сразу превращается в осязаемое обременение, несмотря на внутреннюю готовность страховщика пожертвовать собственными средствами. В Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом от 23 марта 2001 г. (вступила в силу 21 ноября 2008 г.) сказано, что квалификация страховых сумм вряд ли в состоянии преодолеть все разобщения полученной прибыли применительно к издержкам, если они предназначаются на погашение страхового тарифа. Такие затраты обычно не успевают состояться в достаточных пределах³.

² Блинова Т. К. К вопросу о сущности финансовых рисков и их роли в деятельности коммерческих организаций // Экономика и право. 2015. № 4 (50). С. 19.

³ International Maritime Organization (IMO). International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER). Entry into force: 21 November 2008. London.

Страхователь более подвержен влиянию всевозможных лимитов, если им предшествует определение нормативов так называемой неагрегатной страховой стоимости. Вместе с тем потребность сохранять как можно дольше обязательственный характер страховых выплат, рассматривая их в том же ключе, в каком уже была однажды предпринята оценка объекта страхования, приближается к некоему своему абсолюту. Главное — не искать здесь отголоски договора агентирования, а стремиться к совершению платежей, насколько это возможно согласно полису. Однако причитающиеся к оплате суммы слишком часто таят в себе причудливое сочетание компенсаций различной степени сложности, вплоть до отказа от какой бы то ни было интенсификации при внесении страховых средств, замены ее экстенсивной моделью нетто-премии. Данной модификации страхового тарифа отводится функция покрытия внеплановых расходов прямого страховщика. Вместе с тем пределы собственного удержания страхователю так просто не определить, минимальные и максимальные значения платежей за предоставленную страховую защиту устанавливаются в зависимости от размера брутто-премии.

Предпосылки наступления ответственности в этой связи способны привести к бескомпромиссности такой категории, как превышение величины пая страхового взноса над слабо компенсируемым убытком. Тем не менее, приступая к накоплению резервов, больше довериться классическому договору перестрахования, закрепляя там всю последовательность действий того или иного лица к моменту перекрытия текущих затрат. В результате зарождается та особенная правовая среда, где даже акты негосударственного регулирования находят иной раз самое настоящее признание. Так, как упоминается в Оговорках Института лондонских страховщиков (ИСС, в редакции от 1 января 2009 г.), тарифная ставка предназначается для уплаты вознаграждения за заключение договора страхования, а следовательно, каждым из контрагентов она позиционируется как своя.

Данное положение по-своему нетривиально, продвижение различных сегментов страховых продуктов отличается вариативностью. Подобным способом удастся добиться едва ли не персонификации компенсаций, когда различия между показателями страховой премии несомненны, но сущностная ценность покрытия «загрязнителя моря» устанавливается весьма скромно, в качестве одного из элементов струк-

турирования профиля риска. Однако именно в этом ключе многообразие выплат по компенсациям и приобретает пуловый характер, априори устойчивый к любому из правовых императивов убытка. Последнее очень даже нелишне; надо ли приводить многочисленные примеры опустошительных страховых событий, отождествляемых волей-неволей с морской перевозкой нефти, а также продуктов ее переработки?

Минимизация главенствующих здесь рисков предпринимательского спектра, где страхование ответственности наделяется всеми качествами самостоятельного имущественного интереса, назрела достаточно давно. Между тем непредсказуемость, как и прежде, залегает вне суммы активов, поэтому качественно усложняет формирование любого из базовых страховых портфелей, не суть даже важно, к какой из систем координат — сфера возникновения убытков или уровни колеблемой доходности — он мог бы структурно принадлежать. Что тогда до передачи части резервов в доверительное управление тому или иному лицу, если страхователи оставят данные ресурсы на балансе у кого-либо еще, а в результате не найдут общего языка и с сообществом страховщиков? Последним привычно приходится проявлять чудеса изобретательности при формировании компенсационного покрытия.

Правда, мало кто из них выигрывает, стóит только преподнести риски убытков нарушения контрагентами своих обязательств исключительно как проекцию риска неполучения ожидаемых доходов. Риски финансовые стойко солидаризируются с рисками размывания совокупной денежной массы, в то время как операционные риски постепенно претендуют на роль определяющих элементов страховой стоимости по мере упрочнения рисков кредитных. Неизбежное объединение капиталов твердо свидетельствует о безотносительности возмещения ущерба, пределы ответственности и то определяют уровень достаточности учреждаемого страхового фонда. Взаимное страхование (mutual insurance) здесь заключается в создании новых страховых продуктов, где компенсация, а также защита связаны между собой тончайше, но вряд ли они потерпят сколько-нибудь произвольную квалификацию показателей понесенного ущерба, включая брутто, «грубый», регистровый тоннаж. Конечно, если воспользоваться реальной минимизацией дебиторской задолженности, то столь тяжкие последствия удастся все же несколько отдалить. Главное —

воздержаться от усреднения оценочных показателей использования как основных, так и оборотных средств. Не случайно закрепляется по этому поводу в Международной конвенции о создании Международного фонда о компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г., что концентрация платежей должна неизменно сопровождаться чистым дисконтом, а объемы поступлений следует изначально формировать как достаточные.

Появление могущественного финансового траста означает быструю кумуляцию активов с последующим адресным их распределением. Тем временем ограничения ответственности складываются далеко не полностью. Перераспределение рисков и вовсе интерпретируется с началом капитализации, любое первоначальное накопление, очевидно, способствует разобщенности показателей операционного риска в крайне широком диапазоне.

Контракты не случайно избилуют формулировками, где предусматривается начисление главным образом адекватных выплат, именуемых так в силу списания дебиторской задолженности. Тем не менее формы восстановления нарушенной имущественной сферы потерпевшей стороны существенным образом скрыты, пусть минимизация того или иного риска и предкается, вполне обоснованно, как едва ли не первооснова договора страхования. Вместе с тем убыточность максимально сбалансированной суммы тоже не менее вероятна. Как заметила Дж. Никсевич, «возложение ответственности вряд ли по определению своему механистично; оно постулирует совершение платежей лишь при фактическом делегировании предпосылок к исполнению договора перевозки»⁴.

В этой связи позиция основного, а также акцессорного подразделений Фондов ИОПС во многом представляется безукоризненной. Как отмечено в Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. (КОВВ Convention), оплачиваемые тогда части страховых затрат обуславливаются непрерывностью финансирования. Данная формулировка, откровенно говоря, настораживает, в том же договоре страхования едва ли часто предусматриваются способы обеспечения полномасштабного страхового покрытия.

Себестоимость определяется эмпирически, по отношению к объектам застрахованной ответственности, если произвольные иной раз калькуляции страховой стоимости почему-либо находят единственно правильными. Страхователи едва ли оставят без внимания перспективу погашения и разового рискованного обязательства хотя бы посредством ординарного выкупа прав на данную сделку. Почему тогда при установлении рискованной позиции в договоре страхования все необходимые здесь исчисления основываются на столь зыбких нормативах опосредованной доходности?

Высокая партнерская надежность Фондов ИОПС, как правило, служит прочной гарантией, чтобы колебания цен не приобретали столь разнонаправленного характера. Всё же выплаты на покрытие возмещаются страховщиками судовладельца и (начиная с 31 декабря 2013 г.) составляют примерно 203 млн специальных прав заимствования (SDR). Расходы на дополнительные отчисления приближаются к 750 млн SDR. Вместе с тем заключаемые впоследствии срочные контракты с завидным постоянством приближают начало выплаты компенсаций по одному только первичному риску. Риски операционной квалификации, напротив, девальвируются, притом очень серьезно. Они обременяются не просто колоссальными изъятиями со счетов, но и дальнейшим возрастанием трудно компенсируемых потерь, способных к переоценке самого факта исполнения сделки, когда сумма, скажем, полученная по кредиту, перестает восприниматься в русле безальтернативного обязательства.

По сути, наблюдается классическое кросс-субсидирование: одни участники оборота вынуждены платить более высокую цену только потому, что их контрагенты выбрали для себя слабо продуктивную стратегию доходности. Фонды ИОПС, разумеется, стремятся распорядиться различными финансовыми инструментами и повлиять на состояние капиталов базового актива, пока оно еще обратимо. Только тот же, предположим, депозит, а тем более опцион «при деньгах» вряд ли предусматривают полное покрытие. По мнению Дж. Хортон, «трансграничная перевозка продуктов переработки нефти отличается совершенно уникальными профилями рисков». Ответственность,

⁴ *Nikšević J. G. Legal regulations in the function of ensuring ship safety // The University of Montenegro, Faculty of Maritime Studies. Scientific Journal of Maritime Research (29). Kotor, 2015. P. 30—39.*

будучи правовой категорией, концептуально олицетворяет собой весь массив потенциальных опасностей, хотя и ограничивается размерами позитивных убытков. Однако, пишет автор, «эмиссия ценных бумаг плохо отождествляется с сохранностью капитала, поскольку отличается постоянством переменных, а не реальных последствий»⁵.

Вариативные факторы так никуда и не исчезают, иначе той же, предположим, актуарной стоимости суждено навечно пополнить собой списки, быть может, только страхового резерва. Явная неоднородность страхового портфеля зиждется на проявлениях риска кредитного, хотя Фонды ИОПС безусловно учитывают действующие котировки ценных бумаг. Осуществление выплат между тем едва ли желательно, оно определяется соотношением дохода к риску, тем самым видится делом ближайшего будущего, но обесценивание страховых резервов, напротив, на удивление реально.

Ключевые постулаты конструирования лимитов гражданско-правовой негативной обязанности заключены, разумеется, в ином: показатели по всем искомым требованиям действительно могут превысить общую сумму всех выплат на покрытие. Однако заявители по требованиям все равно получают лишь некий процент от части своих претензий. Иначе говоря, доля из общего имущества, возможно, и выделяется, но привилегия так называемого возмездного отчуждения сохраняется вряд ли. Юридический базис нивелирования традиционных рисков мореходности судна, погрузки, выгрузки партии углеводородных фракций представлен Конвенцией CLC. Согласно этому правоустанавливающему акту при исчислении выплат, когда они составляют рисковую надбавку, возлагаемая ответственность отнюдь не исключает и опосредованного признания вины причинителя ущерба. Хотя ответственность судовладельца воспринимается как аксиома, неважно, что на самом деле привело к появлению источника безусловного риска. В то же время пределы появления рисков обычно коррелируют с тоннажем судна.

Подавляющее большинство судовладельцев, несомненно, оценит вытекающую из конвенционного акта методологическую общность начисления компенсаций при восполнении понесенного ущерба. Тем не менее гарантии предстоящего покрытия устанавливаются свободно в силу обращения к той или иной юрисдикции. Но вряд ли они сохраняют стойкое ограничение ответственности, предрасполагают к открытости резервов для последующего формирования страховой суммы в договоре страхования. Иное дело, если финансовые возможности страховщика приводят к появлению дисбаланса — отыскание ресурсов собственных средств по страховой сделке противопоставляется сходным по предназначению нормативам на этот раз агрегатного удержания в каждом конкретном страховом случае.

Тогда размещение ресурсов превращается в сложнейший процесс, риски пока еще неочевидны, но рисковое обязательство без остатка инкорпорируется в прямые затраты из страховой премии. Тяжесть страхового события, правда, означает вменение издержек. Фондам ИОПС, вероятно, нетрудно распорядиться дисконтной облигацией, которая подразумевает выплату компенсаций на регулярной основе. Но вопрос о посильном участии ИОПС в повышении ликвидности активов остается открытым, даже слабо осязаемое изменение суммы платежей приводит к перерастанию риска кредитного в процентную квалификацию.

Согласно Протоколу ИОПС/ОСТ/16/3/3 от 31 августа 2016 г. Исполнительного комитета Ассамблеи Международного фонда для Ассамблеи Дополнительного фонда и Секретариатов межсессионных рабочих групп «Страховые случаи, где предусматривается покрытие Фондов ИОПС», страховое событие подразумевает известное соотношение ожидаемого результата применительно к затратам. В то время как наступление ущерба не особо и предполагается. Ключевое правило заключается во всемерном сохранении той страховой стоимости, которая твердо была установлена к моменту совершения страховой сделки⁶.

⁵ Horton J. B. Access to Liability: Contemporary Innovations, and Governance Possibilities // N.Y.U. Environmental Law Journal. 2/25/2015. Vol. 22. P. 237. URL: <http://nrs.harvard.edu/urn-3:HUL.InstRepos:23017251> (дата обращения: 28 декабря 2016 г.).

⁶ International Oil Pollution Compensation Funds. Note of The 1992 Fund. Assembly to The 1992 Fund Executive Committee and the Supplementary Fund. Incidents involving the IOPC Funds — Prestige. IOPC/OCT 16/3/2. 31 August 2016. P. 3.

Документ значим уже упоминанием о резонансном событии 15-летней давности — гибели танкера «Престиж». На борту судна находилось более 77 тыс. т нефтепродуктов, крушение его привело к настоящему экологическому бедствию. Титанические затраты предопределили настолько отрицательные показатели страхового портфеля, что все контракты, сколь бы они ни предусматривали покрытие рисков, стоило сразу признать бессодержательными. В то же время известное соотношение между поправками на потери по совокупной сумме договоров страхования формировалось только при исполнении договора. Каждая отдельная неоплата по страховому случаю воспринималась именно с точки зрения *de lege lata*. Право требования едва ли было способно спасти ситуацию. Оно, надо заметить, предоставляется страхователем только определенному страховщику, сопровождается обязательством отыскания должника. Возмещение убытков осуществляется тем не менее согласно закону, лишь замена кредитора вполне могла состояться и по договору.

Как рассуждает Дж. Гаррисон, «ограничения ответственности, конечно, порождают право регресса, если допускается возникновение принципиально нового правоотношения». Аналогичным образом, считает ученый, приобретение депозита, открытие гарантии вполне сопоставимы с возникновением суброгации⁷.

Имеются ли тогда предпосылки для беспрепятственного увеличения сумм (на покрытие) в портфелях финансирования потерь, как только последуют страховые риски? Вопрос не праздный. Лимиты ответственности воспринимаются в аспекте юстиниановского еще принципа — *casus a nullo praestatur* («за случай никто не отвечает» — лат.). Едва ли стоит искать тогда почву для воплощения постулатов страховой защиты, если даже предвидимые кредитные риски в составе ординарного страхового портфеля и те чреватые весомой децентрализацией расходов, уостью либо, наоборот, охватом потерь.

В то же время, как закрепляется в Конвенции ООН о морской перевозке грузов от 31 марта 1978 г., продолжает сохраняться и иная римская максима: *casus sentit dominus* («случай остается на том, кто его порождает» — лат.)⁸. В этой связи сложно отделаться от ощущения, что в результате формулируются лишь видимые рамки страхового платежа. Проблема допустимости выплат тем не менее является насущной, неважно, что возмещение, возможно, превысит страховую сумму. Вместе с тем услуга погашения рассрочки по страховой премии в том объеме, в каком она влияет положительно на платежеспособность страховщика, пока труднодоступна⁹.

Как было отмечено в Протоколе ИОПС/ОСТ15/3/6 от 15 сентября 2015 г. Исполнительного комитета Ассамблеи Международного фонда для Ассамблеи Дополнительного фонда и Секретариатов межсессионных рабочих групп, изъяны финансовой устойчивости обычно означают, что страховщик может инициировать процедуру пересмотра определенных ограничений в сфере перестрахования. Иные его полномочия определяются все теми же пределами ответственности, правда, последним тогда суждено оказать достаточное влияние и на разряды страховых выплат. Документ озаглавлен «Инциденты, обуславливающие непосредственное привлечение покрытия Фондов ИОПС: судно Hebei Spirit»¹⁰.

Танкер Hebei Spirit потерпел катастрофу 7 декабря 2007 г. у побережья Южной Кореи. Исходом стала утрата 11 900 т продуктов переработки нефти. Данный страховой случай стоило бы отнести к ретроактивному составу заключения договора страхования, где отражаются сложные видовые признаки возмещаемого ущерба. Страховая компенсация тогда затрагивает разве что слабо покрытую часть неотчуждаемого риска, а конститутивные элементы страхового правоотношения включают в себя именно растущую ответственность деликвента.

⁷ Harrison J. Mixing public and private in oil pollution regulation — the case of liability and compensation for oil pollution damage // The University of Edinburgh Working Series. Paper № 9. 2014. P. 5.

⁸ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (Hamburg Rules). The Convention entered into force on 1 November 1992. Hamburg. 1994.

⁹ Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть третья / под ред. А. П. Сергеева. М., 2016.

¹⁰ International Oil Pollution Compensation Funds. Note of The 1992 Fund Assembly to The 1992 Fund Executive Committee and the Supplementary Fund. Incidents involving the IOPC Funds — Hebei Spirit. IOPC/OCT15/3/6. 15 September 2015. P. 4.

Даже суброгация в этой стезе далеко не безупречна. По мнению О. В. Танимова, она внушает мысли о самой настоящей правовой фикции, поскольку исполнение обязательства одновременно свидетельствует о его прекращении для кредитора, который для какой-либо стороны в договоре также является и должником¹¹.

Виновность, будучи родовым понятием, полностью опровергает то хрупкое единство страховых интересов, которое, возможно, могло бы зародиться по отношению к рискам. Как было сформулировано в Резолютивной части судебного решения по делу IOPC Funds v. Samsung C&T Corporation, каждый новый показатель понесенного материального ущерба предрасполагает к сущностным обновлениям палитры потерь. Вместе с тем пределы погашения расходов объективно прослеживаются за пределами любого из системных рисков, а следовательно, и кумуляций пулов.

Фабула страховой стоимости в этом аспекте особо неустойчива. Она, как закрепляется в Протоколе IOPC/ОСТ16/3/4 от 24 августа 2016 г. Исполнительного комитета Ассамблеи Международного фонда для Ассамблеи Дополнительного фонда и Секретариатов межсессионных рабочих групп «Инциденты, приводящие к непосредственному привлечению покрытия IOPCF: судно "Волгонефть 139"», подвержена даже незначительному изменению, выше либо ниже пределов ответственности¹².

Вместе с тем ключевые категории ответственности складываются автономно от колебаний стоимости рискованной премии, которые могут оказаться малозаметными. По сути своей, они элементарно вверяются фактическому перевозчику на той стадии, когда он повластно распоряжается судном как источником угроз. Иными словами, подчеркивает Н. Г. Соломина, «результаты необычайного риска вполне обоснованно ложатся на того, кто подобную опасность фактически создает»¹³.

Скорее всего, под этой эгидой подразумевается выгодоприобретатель: он не только заключает контракты собственного удержания, но и возлагает на себя оплату по страховке

каждой из квалифицирующих групп рисков. Доля, получаемая впоследствии каждым из страховщиков, определяется в разумном объеме, пусть риски ответственности с присущей им проблемой идентификации бенефициара по регрессному требованию пока еще разрешены не полностью. Они способны даже несколько умалить значение рисков ключевого предпринимательского спектра. Все иные риски сразу провозглашаются прерогативой непосредственно страхователя, даже если и происходит некое событие, после которого договор страхования повторно заключается в пользу какого-либо иного лица.

Здесь также прослеживаются некие исходные события. Прошло уже 10 лет с момента крушения танкера «Волгонефть», все это время Фонды IOPC предпринимали тщетные попытки добиться исчисления убытков строго по общей аварии. Но распределение затрат непременно складывалось выше верхнего предела, близкого к так называемому уровню безубыточности. В то же время в показателях между грузом и фрахтом оно предугадывалось ближе к страховой стоимости. Отсюда более заметной выступала крайняя уязвимость предоставляемой страховой защиты: ординарная нетто-премия обособлялась от стабилизирующей надбавки, призванной компенсировать выплаты по рискованной премии. Те 3 млн SDR (а именно во столько потери судовладельца оценили в СПАО «Ингосстрах») закладывались гораздо ниже даже минимального лимита, который должны были составить твердые 5 млн SDR. Заседание Арбитражного суда г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области поставило тогда окончательную точку в длинном списке судебных слушаний. Как подчеркивалось в его определении № 175/2016-121258(1), сумма, возможно и исчисленная по компенсации сверх установленных рамок, тем не менее классифицируется как группа излишне состоявшихся платежей.

Данное решение было порождено востребованным соотношением затрат и линеек доходов. Затраты слишком серьезны для страховщика, даже если он просто передает риск

¹¹ Танимов О. В. Теория юридических фикций / отв. ред. Т. В. Кашанина. М., 2016.

¹² International Oil Pollution Compensation Funds. Note of the 1992 Fund Assembly to The 1992 Fund Executive Committee and the Supplementary Fund. IOPC/ОСТ16/3/4. Incidents involving the IOPC Funds — 1992 Fund. Volgoneft 139. P. 4.

¹³ Соломина Н. Г. К вопросу о возникновении обязательства по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности // Право и экономика. 2016. № 4. С. 45—49.

дальше. Однако и страхователю отнюдь не легче. Едва ли он удовлетворится сугубо поверхностным подходом к начислению страховых выплат, установлению эксцедентной границы убытка, если стоимость покрытия к тому же отличается от исходных расчетных показателей. Но и остается ему немного: просить о возмещении ущерба не любого из страховщиков, а прежде всего тех немногих, кому удалось конкретизировать разноаспектные оттенки страховой, оценочной стоимости. Подобное крайне обременительно, поскольку масштабы ответственности буквально растворяются в ожидании выплат, а источники избыточного финансирования зачастую очень скудны. Да и сомнительно, что тот же перестраховщик вот так просто разделит сумму выплат со страхователем, вместо того чтобы предложить тому удовлетвориться малой ее частью.

В результате получается, что возникновение риска неотчуждаемо от процедуры расторжения договора страхования. Поэтому согласно Протоколу ИОПС/ОСТ16/5/1 от 20 сентября 2016 г. Исполнительного комитета Ассамблеи Международного фонда для Ассамблеи Дополнительного фонда «Предоставление к рассмотрению: морские потери при перевозке нефти» страховое обеспечение лишь частично определяется фиксированной суммой. Договорное обязательство проще иной раз действительно «потерять», чем неоправданно искать в нем оттенки тождественности мер ответственности и страховой защиты¹⁴.

Напротив, в Протоколе ИОПС/ОСТ16/3/3 от 22 августа 2016 г. Исполнительного комитета Ассамблеи Международного фонда для Ассамблеи Дополнительного фонда и Секретариатов межсессионных рабочих групп, означенном как «Выплаты Фондов ИОПС на покрытие страхового случая: судно Solar 1», закрепляются пределы наступления ответственности, органически присущие страховому риску¹⁵.

Трагические события 11 августа 2006 г., когда танкер Solar 1, зафрахтованный компаний Petron Corp., внезапно затонул у побережья Филиппин, а из 2000 т груза нефтепродуктов

было потеряно не возвратно порядка 1 300 т, давно уже стали достоянием истории. Последовавшие расходы обернулись запредельной убыточностью для страхового портфеля. Причиной инцидента послужило откровенное нарушение правил транспортировки: капитан и судовладелец разместили на борту дополнительно еще более 150 т тяжелых углеводородных фракций.

Вина очевидна, она указывает на пренебрежительное отношение к критерию осмотрительности и заключается в определении той части убытков, что страхуются только формально. Неважно, сколь категорично он сформулирован в контракте, позволил ли ответственному за доставку лицу предотвратить наступление заведомо неблагоприятных последствий. Как подчеркивается в Протоколе ИОПС/ОСТ16/3/13 от 18 августа 2016 г. Исполнительного комитета Ассамблеи Международного фонда для Ассамблеи Дополнительного фонда «Страховые случаи, подразумеваемое покрытие ИОПСФ: судно Секо-Мару», правопорядок того государства, где вменяются риски, носит ограниченно локальный характер, но этим он и превалирует над юрисдикцией места расположения страховщика¹⁶.

Соответственно, произойди крушение данного судна, предположим, в акватории порта Гамбург, еще неизвестно, благодаря каким факторам риска один из контрагентов мог бы именовать себя наиболее пострадавшей стороной. Персонафикация потерпевшего лица обуславливается суммой уплачиваемых им страховых взносов (согласно Закону Германии о реформе страхового права). В то же время случись данный инцидент в Бискайском заливе, у побережья, допустим, Франции, то в действующем отраслевом акте — Страховом кодексе, стоит без промедления найти норму, корреспондирующую к ст. L.1121 ФГК. Возможность замены страхового возмещения единовременной компенсацией делегируется тому или иному лицу и становится едва ли не единственной категорией, призванной установить всю последовательность юридических фактов.

¹⁴ International Oil Pollution Compensation Funds. IOPC/OCT16/5/1. September 20, 2016. P. 2—4. The Introduction to the Oil Reports.

¹⁵ International Oil Pollution Compensation Funds. The 1992 Fund Assembly ; Latest Developments Regarding the Solar 1 Incident. IOPC/OCT16/3/3, 22 August 2016. P.3.

¹⁶ International Oil Pollution Compensation Funds. The 1992 Fund Assembly. IOPC/OCT16/3/13. 18 August 2016. The latest developments regarding the Shoko Maru incident.

Следует тогда согласиться и с предстоящей генерализацией расходов в пределах заранее известной страховой суммы (как подчеркивается в ст. 1220.1 ГК РФ). Выбор права по месту исполнения обязательства, если оно опосредуется юрисдикцией той страны, где договор страхования некогда был заключен, а риски провозглашены прерогативой страхователя (ст. 932 ГК РФ), видится не менее близким.

Аналитика страховых поступлений между тем неумолима. Линейка страховых продуктов чаще всего выстраивается таким образом, чтобы первый, кто воспользовался нужным ему правом порядком, мог преломить его для отыскания высокодоходных ресурсов. Платежеспособность клубов взаимного страхования между тем такова, что им остается надеяться только на самих себя. Активы концентрируются в руках держателя страхового полиса, он же оплачивает и основную часть непосредственных потерь.

Отсюда вероятно возмещение лишь одной четверти каждого из рисков. Затраты по стоимости, не говоря уже об оговорке с «ответственностью за столкновение» (collision liability clause), воспринимаются в аспекте соразмерности общеаварийных убытков. Казалось бы, вот он, тот ключевой момент, когда можно раз и навсегда избавиться от якобы преобладания дополнительных расходов над чистой прибылью. Между тем всегда отыщется некая доля риска, сопоставимая с удорожанием убытков и одним этим весьма болезненная для грузовладельца.

Клубы взаимного страхования, как выясняется, больше предпочитают оперировать устоявшимися ставками платежей, а сколько-нибудь фатальные повреждения, по сути, вычитаются из перераспределения рисков покрытия корпуса. Так, утрата продуктов переработки нефти после гибели судна *Presidente Arturo Umberto Illia* привела к тому, что пострадало не менее 7 км береговой линии испанской провинции Кордова. Как говорится по этому поводу в Протоколе ИОПС/ОСТ16/3/6 от 24 августа 2016 г. Исполнительного комитета Ассамблеи Международного фонда для Ассамблеи Дополнительного фонда и Секретариатов межсессионных рабочих групп, Клубу P&I West of England предстоит разделить обременение из совокупной страховой компенсации вместе

с судовладельцем, опосредуя виновную ответственность последнего.

Страхование рисков непосредственно судна, его узлов и механизмов (Hull & Machinery) вполне обоснованно претендует на универсальность. Вместе с тем страхование рисков группы FD&D постоянно корреспондирует к правомочиям cargo insurance. Обращает на себя внимание лишь некоторая его общность со страхованием Hull & Machinery, по крайней мере в той части, где аккумулируются специальные риски. Ставка страховой премии подразумевает, во всяком случае, как если бы она возростала строго пропорционально страховой ответственности. Соотношение с убытками на аварию общую тем не менее далеко не безусловно, затратам из аварии частной тоже отыщется место. Возможность превзойти лимиты полиса страхования означает тогда если не расширенное страховое покрытие, то по меньшей мере привлечение дополнительного взноса на опасность. В то же время авансированные подобным образом платежи все чаще отображают предопределяемые риски, а обособление объективной стороны рискообразования от, соответственно, субъективной, всецело отводится лимитам грузовместимости.

Однако предварительно стоит удостовериться, насколько нижний, средний и верхний показатели «вилки расходов» надбавок, доплат и премий соответствуют стоимости полисов страхования, а затрат по добавочной стоимости общеаварийного убытка удастся избежать. Изменения в структуре договора страхования, когда потенциал рисков отличается непомерным характером, вполне реальны. Судовладельцу приходится все чаще обращаться к ресурсам собственного удержания, но расходы по страховым выплатам с легкостью их перекрывают. Слабость позиции страховщика тоже прослеживается отчетливо: совершаемые выплаты вряд ли сопоставимы по стоимости, показатели по страховой сумме складываются в пользу части рисков, но не накопительной. Клубы взаимного страхования, вынужденные постоянно противостоять прямой экспансии рисков, могут рассчитывать на достоверность любого из начислений страхового тарифа как одно из фундаментальных предназначений Фондов ИОПС.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Блинова Т. К. К вопросу о сущности финансовых рисков и их роли в деятельности коммерческих организаций // Экономика и право. — 2015. — № 4 (50).
2. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. Часть третья / под ред. А. П. Сергеева. — М., 2016.
3. Саввина Н. Е. Инновации в российском страховании: мода или необходимость // Вестник финансового университета. — 2014. — № 6.
4. Соломина Н. Г. К вопросу о возникновении обязательства по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности // Право и экономика. — 2016. — № 4.
5. Танимов О. В. Теория юридических фикций. — М., 2016.
6. Harrison J. Mixing public and private in oil pollution regulation — the case of liability and compensation for oil pollution damage // The University of Edinburgh Working Series. — Paper No. 9. — 2014.
7. Horton J. B. Access to Liability: Contemporary Innovations, and Governance Possibilities // N.Y.U. Environmental Law Journal.— 2/25/2015. — Volume 22. — P. 237.
8. Nikcevic J. G. Legal regulations in the function of ensuring ship safety// The University of Montenegro, Faculty of Maritime Studies. Scientific Journal of Maritime Research (29). — Kotor, 2015.

Материал поступил в редакцию 27 марта 2017 г.

SHIPOWNERS' LIABILITY FOR THE CARRIAGE OF OIL AND PETROLEUM REFINERY PRODUCTS

SKACHKOV Nikita Gennadievich — PhD in Law, Associate Professor at the Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

skanic@mail.ru

125993, Russia, Moscow, Sadovaya-Kudrinskaya Str., 9

Review. *The carriage of raw oil and petroleum refinery products has been traditionally classified as costly and dangerous. The insurance of cargoes is experiencing the same difficulty. The pooling of the shipowners' funds is required. At the same time, the guilt for the occurrence of the insured event is usually attributed to the actual carrier. Insurance solvency is based on expenditures prior to the formation of insurance payments. At the same time it is easier to entrust the calculation of the insured value to a consolidated group of insurers. Only in this case, the limitations of liability are good and valid, and then the risk corresponds to the maximum level of insurance protection. As a result, the limits of liability are resistant to any of the losses. However, mutual insurance lies in creating new insurance products, where compensation and protection are strongly linked. The emergence of powerful financial trust leads to cumulation of funds and their targeted distribution. As a result, the extreme dissociation of operational risk indicators can be overcome. Futures contracts advance compensation for the primary risk only. The upcoming coverage guarantee shall be established freely and the risk obligation shall be incorporated into direct costs for insurance premiums. IOPC funds increase the liquidity of the assets.*

Keywords: *environmental risks, formation of insurance coverage, Protection and Indemnity Clubs, accumulation of assets, loan portfolio, insurance rates, gross tonnage, the limits of the insured liability, an insurance policy, credit risk.*

BIBLIOGRAPHY

1. Blinova, T. K. The Issue on the Nature of Financial Risks and their Role in the Activity of Commercial Organizations // Economics and Law. — 2015. — No. 4 (50).
2. Commentaries to the Civil Code of the Russian Federation: Part three / A.P. Sergeev (ed.). — M., 2016.
3. Savvina, N. E. Russian Innovation Business: Innovation Is a Buzzword or a Competitive Necessity? // Bulletin of the Financial University. — 2014. — No. 6.
4. Solomina, N. G. The Question on the Origin of the Obligation of Reparation for the Injury Caused by High Risk // Law and Economics. — 2016. — No. 4.
5. Tanimov, O. V. Theory of Legal Fiction. — M., 2016.

6. *Harrison J.* Mixing Public and Private in Oil Pollution Regulation — The Case of Liability and Compensation for Oil Pollution Damage. The University of Edinburgh Working Series. — Paper No. 9. — 2014.
7. *Horton J.B.* Access to Liability: Contemporary Innovations, and Governance/Possibilities // N.Y.U. Environmental law Journal. — 2/25/2015. — Volume 22. — Pp.56-58.
8. *Nikcevic, J. G.* Legal Regulations in the Function of Ensuring Ship Safety // The University of Montenegro, Faculty of Maritime Studies. Scientific Journal of Maritime Research (29). — Kotor, 2015.