

Н.Г. Скачков*

МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ О ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ МОРСКИМ ПУТЕМ

Ключевые слова: опасные грузы, конвенции, организация перевозки, страховые платежи, риски

Концепция управления рисками в сфере морской перевозки опасных грузов предполагает научное моделирование для объективного анализа сразу нескольких форматов рискованных обязательств, отличающихся неоднородностью правовой композиции страхования. Проблема различных подходов к наполнению страхового портфеля весьма обременительна для компании-оператора. Однако, манипулируя лимитами собственного удержания рискованных обязательств, можно в какой-то мере ее разрешить. Естественно воспользоваться благорасположением перестраховщика, способного к частичному преобразованию объемов рисков, не опровергая при этом саму возможность последующей трансформации передаваемой премии в сторону уменьшения потерь и оптимизации коммерческой выгоды.

Между тем обретение необходимого правового единообразия в сфере непосредственно морской транспортировки опасных грузов вряд ли пока возможно. Перевозки такого рода обязаны учитывать множество разрозненных факторов, где координация форм ответственности является одним из структурообразующих элементов неотвратимости, даже предпопре-

© Скачков Н.Г., 2012

* Кандидат юридических наук, доцент кафедры международного частного права Московской государственной юридической академии имени О.Е. Кутафина. [Skanic@mail.ru]

деленности инцидента. Собственно стадиям транспортной операции придается второстепенное когнитивное значение. Возможно именно поэтому Конференция государств – участников Базельской конвенции в своей Стратегии выполнения Базельского акта на период до 2020 г. от 12 сентября 2009 г. содержит немало критических заключений. В самом деле, доскональное исследование всех обстоятельств перемещения опасных грузов сложно осуществить. Многие замечания вышеотмеченного документа вполне резонны: действительно, почему в иерархии принципов перевозки исходные опасения неоправданно уступают системному критерию «загрязнителя моря», умаляя тем самым консолидированные притязания на покрытие ущерба¹?

Специалисту не составит труда разъяснить, что скрывается за процедурой прогрессивной сегрегации опасных материалов, но каким тогда образом производится идентификация потенциально проблемных грузов, остается только предполагать. Либо здесь подразумеваются грузы традиционно агрессивные, или товарные партии становятся опосредованно опасными в силу концентрированного преобладания каких-то независимых факторов (критический уровень влажности, например). Но и тяжеловесный, крупногабаритный ассортимент поставки тоже приумножит совокупные издержки перевозчиков, размещаясь он в непосредственной близости от технологических емкостей с деструктивными материалами, отходами. Достаточно даже небольшого волнения моря, чтобы за смещениями такого генерального груза непременно мог последовать драматический инцидент. Повседневные планы учреждения трансграничных координирующих центров слабо коррелируются с идеями скорейшей мобилизации ресурсов, если подобная катастрофа внезапно произошла. Очевидно, что методологии обмена правовой информацией следует избавиться от догматизма, прослеживаемого каждый раз, когда фазы управления транспортной операцией буквально канонизируют правила безопасности.

В заключительном аккорде документа формируются предпосылки к полномасштабному исследованию положений межгосударственных актов, регламентирующих транспортировку опасных грузов морским путем. Хотя прослеживаемое взаимовлияние не может быть панацеей, поскольку способствует появлению дополнительных проблем. Непосредственно сами конвенции по целям и задачам объективно разобщены, о чем недвусмысленно высказываются полные наименования этих многосторонних соглашений. Действительно, Конвенция о процедуре предварительного обоснованного согласия в отношении отдельных опасных химических веществ и пестицидов в международной торговле от 10 сентября 1998 г., более известная как Роттердамская, отличается очевидной узостью формальных позиций, поскольку имеет дело лишь с некоторыми разновидностями про-

¹ UNEP. Report on the Implementation of the Strategic Plan to 2011–2020 for the Implementation of the Basel Convention. 12 September 2009. Geneva.

блемных грузов. Перевозка как технологическая операция рассматривается как своеобразная прелюдия для благоприятного, либо, наоборот, пресекающего режимов распространения химикатов в пределах обусловленной юрисдикции².

Стокгольмская конвенция о стойких органических загрязнителях от 22 мая 2001 г. регламентирует правоотношения по перевозке в более широком аспекте; видимо, поэтому для нее столь важен географический фактор дистанции³.

Тогда маршрут рассматривается как основной критерий экологического ущерба, но и о потенциальной способности веществ распространяться на значительные расстояния с губительными последствиями тоже ни коем образом не следует забывать. Иерархия норм выстраивается, сочетая дозволения и запреты.

Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением (упомянем, наконец, о полном наименовании документа) вступила в силу с 1 мая 1995 г.⁴

Концептуальное значение перевозки для нее неотделимо от страхового риска, где категориям случайности не нашлось места. Следовательно, только три признака приобретают принципиальное значение для всего страхового правоотношения в целом, а именно реальность наступления инцидента, страховая статистика и осведомленность об обстоятельствах наступления страхового случая. При этом по Базельской конвенции определяющим является состояние опасности, где страховой эпизод рассматривается как юридический факт и никак иначе. Конечно, не следует упрощать ситуацию: Роттердамская конвенция о договорах морской перевозки грузов полностью либо частично морским путем от 2 февраля 2009 г. – этот своеобразный эталон правовой регламентации транспортной операции – неоднократно высказывается об эквивалентной опасности. Она выделяет некий устойчивый период времени, когда контрольные функции в отношении проблемного груза совершенно обязательны для операторов международной трансакции. Вопрос в том, происходит ли таким образом кумуляция рисков в силу наступления страхового события?⁵

Тем не менее почему бы прямо не признать, что гармонизация финансовых гарантий фонда страховщика продолжает оставаться проблема-

² UNEP. Rotterdam Convention. Geneva. 10 September 1998.

³ UNEP. Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants. Stockholm, 22 May 2001. United Nations. Treaty Series. Vol. 2256. P. 119.

⁴ UNEP. Amendment to the Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal. Geneva. 22 September 1995. (UNEP/CHW.3/35).

⁵ United Nations A/RES/63/122 2. February 2009. Sixty-third session. Resolution adopted by the General Assembly United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.

тичной. Классификация самой динамики развития опасности редко создает какие-то особые сложности для получателя груза, но определение классов в страховании и ныне складывается тяжело. Понятие структуры покрываемых рисков слишком довлеет над механизмом унификации страхового продукта. Перестрахование с ее изощренной системой последующего расщепления риска остается здесь перспективной методикой. Соотношение известной гибкости правового регулирования с многоаспектностью приемов защиты у перестраховочной компании считается не менее эффективным. Но влиятельная ассоциация страхователей UK P&I Club вряд ли руководствовалась простым признанием убытков (при страховом случае) в одном из своих Меморандумов (от 24 сентября 2009 г.), когда попыталась адаптировать Роттердамские правила к сферам исчисления размеров максимальной доли эмитента в суммарной величине страховых резервов. Указания на явную нестабильность статуса оператора перевозки позволяют предположить, что вероятности наступления именно серии затрат предпочтительно остерегаться более всего. Чтобы чего-либо подобного и не произошло, страховые технологии осваивают весьма сомнительные рекомендации о лимитах ответственности страховщика по каждому риску. Безлимитное покрытие в любом случае существует, в то время как потери страхователя возмещаются в объеме не более некоей обусловленной величины⁶.

Сообщество страховой защиты West of England LTD P&I в Меморандуме «О непреложности прав и обязанностей страхователя, участвующего в перевозке грузов полностью либо частично морским путем» от 23 сентября 2009 г., напротив, концентрацией рисков занимается неохотно. Опасные грузы также предусматривают базис поставки. Здесь подход к ним менее всего отличается от отношения к тривиальным товарным партиям. Поэтому передача рисков от продавца к покупателю символизирует собой излишнее бремя ответственности для поставщика. Но начальные моменты перехода риска не определены, и в этом коренится уже некоторый подвох для страховщика. Отягощение контракта специальными пояснениями на этот счет воспринимается излишним, а универсализация риска оборачивается каким-то абсурдом: попытками застраховать от навигационной ошибки одну лишь выгрузку⁷.

Между тем подобные разночтения обоснованно ведут к некоей правовой общности, где динамические характеристики рисков обязательств обеспечиваются стабильно, неважно, к каким свойствам правоотношений корреспондирует ситуация. Комиссия ООН по праву международной торговли Меморандумом «О приглашении к ратификации Конвенции о контрактах на перевозку грузов полностью или частично морским путем» от

⁶ UK P&I Clubs. Legal Briefing. Rotterdam Rules. London. 24 September 2009.

⁷ UN. Rotterdam Rules. 20–23 September 2009.

23 сентября 2009 г. предостерегает разве что от излишней конкретизации обстоятельств перехода прав на опасный груз. Иные обязательства перевозчика выглядят на этом фоне непрозрачными, фрагментарность правового регулирования трудно предвидеть с достоверностью. Тем не менее она реальна, чем, собственно, и опасна⁸.

Именно таким способом формируется благодатная почва для всестороннего взаимодействия межгосударственных актов, хотя о единообразии методов управления рисками при перевозке опасных грузов бесполезно даже задумываться. Аутентичное сравнение конвенциональных правовых конструкций становится неопровержимым элементом практического опыта. Конечно, желательно воздержаться от механического сопоставления конвенций, предлагаемые рекомендации должны послужить стабильному сотрудничеству субъектов транспортной операции. Поэтому общность позиций не опровергает необходимость систематизации стадий перемещения опасного груза, чей вредоносный эффект локализуется строго в пределах самого судна.

Хотя, как подчеркивает Базельская конвенция, обоснования опасности начинаются задолго до отплытия. Проистекают они из так называемых консультаций об ответственности, когда компании – перевозчики и операторы обмениваются информацией об объеме импортированных грузов. Роттердамская конвенция, вероятно, более прагматична; для нее тревожные ожидания в силу ограничения, либо даже запрещения экспорта (а следовательно, транспортировки) отождествляются непосредственно с периодом погрузки. Эпизоды, связанные с нарушением правил маркировки, аварии с грузами аналогичного порядка, призывают насторожиться, тем более, если происходят они в пределах транспортного терминала еще до размещения проблемной товарной партии на судне.

Но трагические события могут в принципе и не состояться, если компания-оператор без промедления инкорпорирует в комплексную стратегию перевозки те способы предотвращения инцидентов, что составляют прерогативу особого соглашения между сторонами. Стокгольмская конвенция о стойких органических загрязнителях не скрывает своего охранительного предназначения; в этом она в какой-то мере взаимодействует с Роттердамским соглашением. Поэтому значение доставки как активной фазы транспортной операции вряд ли опровергается. Следовательно, с погрузкой неблагоприятных в экологическом отношении веществ рекомендуется зачастую повременить.

Усомнимся в этой связи в сопутствующих тогда извлечениях из доковой расписки: отправить данный груз на хранение в специально оборудованный технологический резервуар, удостовериться, что перевозчик в состоянии успешно противостоять вероятным утечкам. По межгосударст-

⁸ United Nations General Assembly Resolution 63/122. para. 2. 23 September 2009.

венному соглашению данная технология меньше всего отвечает принципам доступности для оператора с точки зрения практической ее эффективности.

Задумаемся, не опровергает ли Роттердамская конвенция концепцию собственно передвижения груза относительно пространства, времени, предопределяющую страховой инцидент? Конечно, согласимся с репликой Меморандума Рабочей группы United Nations Environment Programme (UNEP) «Об исполнении Базельского соглашения о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением» от 14 мая 2010 г., где подчеркивается, что неотвратимостью страхового случая обременяет себя только та компания-оператор, чья сомнительная репутация известна достаточно хорошо⁹.

Заключительный меморандум седьмой пленарной сессии глав государств по инкорпорации норм Базельского акта, озаглавленный как «Стратегическая инициатива из взаимовыгодного сотрудничества при реализации пакета соглашений Базель – Роттердам» от 10 мая 2010 г., высказывается не столь критично. Роттердамская конвенция вряд ли предполагала ревизию схемы координации активов и капиталов, которая удачно соотносится с идеями о согласовании сфер действия двух конвенций¹⁰.

В этой связи физическое перемещение сохраняет, конечно, некое значение для проблемной товарной партии, строго в контексте Базельского акта, но переадресации рисков не происходит. Оператор безусловно доверяет возмещению, предусматривающему нетто-ставку страховых продуктов. Считается, что таким образом удастся воздержаться от обременительного колебания цен, а компания просто санкционирует передачу риска, чреватого для нее реструктуризацией всего портфеля страхования.

Однако на стадии размещения грузов перевозчик вряд ли задумывается о противоречивости подобных намерений страховщика. Само наличие специфических товаров на борту судна означает осознанный выбор в пользу не просто страховой компании, а прежде всего той ассоциации клубов R&I, для кого многообразие выплат по компенсации воспринимается как разновидность конкурентной борьбы. Активная фаза транспортной операции требует осторожности; исчисление дивидендов по страховому контракту, исходя из критерия ужесточения тарифов, бесперспективная, во многом, идея. При этом перевозчику сложно проявить свою квалификацию: тарифные ставки неоправданно высоки. Информация об общем состоянии груза, а также о маршруте доставки котируется не сильно. Качественная оценка страховщика представляется в окончательном итоге на удивление ограниченной. Именно от такого развития событий и предостерегает нас Роттердамская конвенция.

⁹ UNEP/CHW/OEWG/7/21. 14 May 2010. Report of the Open-ended Working Group of the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal on the work of its seventh session.

¹⁰ UNEP/CHW/OEWG/7/2\UNEP/CHW/OEWG/7/INF/1.

Стокгольмский унифицирующий акт занимает обособленное место в иерархии рассматриваемых конвенций. Трудно провести искомую параллель с Роттердамским либо с Базельским соглашениями. Данная Конвенция представляет транспортировку не как процесс, а как приглашение к последующему всестороннему анализу затрат по страховой стоимости. Комплексно рассматривается природа транспортного сертификата, предполагающего не только извещение о поставке, но и различные транзитные уведомления, опосредующие выставление платежного счета. Впрочем, право прибегнуть к вспомогательной, неочевидной, скажем так, документации тоже приветствуется. Рамочные регламенты определяют, какие именно субстанции (опасные грузы) заслуженно пользуются повышенным вниманием со стороны экспортера.

Следовательно, каждая отдельная партия товаров получает в итоге индивидуализированный страховой полис. Пусть Заключительный меморандум по итогам внеочередных консультаций глав государств, участвующих в Роттердамской, а также в Базельской конвенциях, датированный 24 февраля 2010 г., и сомневается в этом, подчеркивая, что интеграция межгосударственных соглашений начинается скорее на уровне импортного финансирования. Хотя на первый взгляд данное утверждение противоречит регулярному характеру отгрузки опасного товара, а страховое соглашение не учитывает многообразную структуру грузовой партии и не принимает в качестве субъективного фактора продолжительность поставки¹¹.

Парадоксально, но явно желая примирить два межгосударственных соглашения, данный Меморандум делает шаг в сторону Стокгольмской конвенции, где упоминается о транспарентном характере перевозки, неважно, присущ ли он ей в принципе либо сказывается на предполагаемой стратегии транспортной коммуникации. Насколько подобная композиция удачна, моделирует ли она процессы страхования, трудно сказать определенно. Не думается, что грани применения генерального страхового полиса (пресловутое *floating*) регламентируют лишь основные условия контракта, покрывая потери от рисков предстоящих перевозок. Страховая сумма и без того непостоянна; длительность ожидания, когда она целиком и полностью будет выплачена, опасна исчерпанием стоимости риска, когда за каждую поставку «отвечает» преимущественно открытый полис. Да, он стабильно продлевается после каждой перевозки, но подобная его функция непременно приобретает субсидиарный характер. Условия по страховке изобилуют большими, а также малыми различиями, хотя все они без исключения весьма чувствительны к тем комментариям, что находят безоговорочное одобрение в рейтинговой ассоциации страхователей.

¹¹ UNEP. New Strategic Framework 2012–2021. For the Implementation of the Basel Convention. Seventh Session of the Open-Ended Working Group of the Basel Convention 24 February 2010.

Между тем, какими обязательствами пополняются клиентские активы потенциального страхователя по Стокгольмской конвенции? Единственное из трех межгосударственных актов данное соглашение генерирует риски, правда, через призму прозрачности кредитного портфеля, сегмента в целом, недостаточно объективного. Видимо, поэтому компенсациям на охрану окружающей среды нет альтернативы, хотя эффективность предупреждения инцидентов прибыльна только тогда, когда она действительно осуществима.

Вместе с тем перевозка опасных материалов объективно рассматривается лишь как технический компонент доставки. Складывается ощущение, что непреложная сегрегация химикатов представляется более естественным фоном для всестороннего приобщения именно к Стокгольмской конвенции, в отличие от какой бы то ни было близкой сферы правоотношений. Хотя насколько повторная классификация материалов разряда VOC необходима, консолидируется ли она с общепризнанной идентификацией опасных грузов, данный акт, заметим, умалчивает. Но к чему в таком случае Рабочая группа UNEP в Меморандуме «О возобновлении консультаций по применению норм Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением» от 10 декабря 2010 г. заявляет, что даже гипотетическому обобщению продуктов переработки органических химикатов не удастся избавиться от технологических погрешностей¹²?

Собственно, предлагается дополнительно разобщить не составляющие из спектра летучей органики, как вполне может показаться, а скорее производную от нее палитру потенциально обновленных качеств. Возможно, по каким-либо критериям данные субстраты претерпевают сущностную трансформацию своих фатальных качеств, когда, скажем, вторичные признаки, а их прежде считали недостаточно опасными, по силе вредоносного своего воздействия выходят на первый план. Необходимая предметная квалификация вряд ли тогда состоится, а к преодолению закономерного идентификационного вакуума вполне могут быть привлечены и такие сугубо сторонние показатели, как продолжительность технологических интервалов при размещении проблемных грузов на борту судна.

Впрочем, логика исполнения Базельского межгосударственного акта настоятельно рекомендует воспользоваться проверенным инструментарием для предстоящей идентификации вредоносного эффекта. Меморандум «О правовой систематизации потенциальных возможностей применения Базельской конвенции» от 10 ноября 2010 г. справедливо указывает,

¹² UNEP. Communication Implementation and Compliance Committee: Consultancy Announcement and Call for Applications by 10 December 2010. Geneva.

насколько бывает пагубным пренебрежение имманентным риском, который структурируется едва ли не произвольно¹³.

Подобный подход банально позволит примириться с осязательным преобладанием правовых неточностей; категоризация опасных грузов, разумеется, произойдет, но вряд ли удастся безболезненно с ней согласиться. Анализ ситуации, когда препровождение судна с кризисной грузовой партией на борту в отдаленные районы морской акватории (эвакуация судовой команды непреложно обязательна) по идее должно рассматриваться как единственно верное решение, принятое без промедления быстро, претендует-то, по сути, на роль второго порядка. Когда как нарушению принятой методики управления судном, напротив, принадлежит незаслуженно ведущее место в перечне причин наступления опасности.

Неизвестно тогда, что следовало бы предпринять для классификации групп субстратов, морской перевозке которых предшествует особый цикл хранения в пределах транспортного терминала. Вещества, опасные даже при малейшей утечке из резервуара либо магистрали, справедливо должны преобладать в любом из перечней. Но прекращение транспортной операции теснейшим образом отождествляется с необратимыми преобразованиями в части груза именно на дистанции, и поэтому дефиниция непосредственно самого понятия «вещество» преподносится как нечто в высшей степени функциональное, трудно определяемое.

Форум UNEP, призванный лишней раз исследовать природу стойких органических соединений на предмет их адаптации к продолжительной перевозке, состоялся в Женеве 18 октября 2010 г. Но идентификация опасных химикатов в окончательном виде так и не состоялась, поэтому развернутыми комментариями настоящий акт обоснованно пренебрегает. По сути, резюмируем, остается ориентироваться на некий внешний контур отдельных норм настоящего документа, пусть такое воспроизведение ни к чему, кроме формальной экстраполяции положений трех межгосударственных соглашений, не в силах привести¹⁴.

Парадоксально, но что если подобным способом и конструируется рабочая классификация опасных грузов, где первооснову составляют промышленные химикаты категории высочайшей опасности. Транспортировка такого вещества предпринимается с максимальной степенью предосторожности, сопровождается неизменным получением экспортного сертификата, как указано в Стокгольмской конвенции. Взрывоопасные составы обоснованно продолжают данный перечень. Роттердамская конвенция призывает всецело опасаться проявлений их природы, когда факторы риска слагаются из потенциальной способности к воспламенению.

¹³ UNEP. Communication Consultancy Announcement and Call for Applications by 10 November 2010. Geneva.

¹⁴ UNEP. Earth Negotiations Bulletin. A Reporting Service for Environment and Development Negotiations. Vol. 15. No. 176. 18 October 2010.

Согласно Стокгольмскому унифицирующему акту дестабилизирующее воздействие, напротив, отождествляется с неблагоприятными изменениями окружающей среды, исходя из динамики развития инцидента. Данное соглашение высказывается также и за внесение в список поверхностно-активных веществ, которые заслуженно претендуют на титул классического загрязнителя моря, если (как подчеркивает Базельская конвенция) показатели по концентрации достигают критических значений.

Небезынтересным в этом ключе видится и упоминание о субстратах кумулятивного рода воздействия; здесь Стокгольмское соглашение предпочитает не вдаваться в подробности, апеллируя к физическим характеристикам опасных субстанций. Роттердамский межгосударственный акт обращается, скорее, к аналитическим, прикладным методикам, позволяющим безошибочно установить: сколько вещества потеряно, что впоследствии следует предпринять. Нормы документа оправдывают решительные меры по предотвращению инцидента, вплоть до ограничения права доступа к внутрисудовому помещению, где размещаются емкости с проблемным грузом. Своеобразным критерием безопасности становятся тогда также и средства индивидуальной защиты: дыхательные маски, изолирующие пояски, комбинезоны.

Хотя отдельные субстанции, такие как ртутьсодержащие соединения пользуются известным покровительством именно Стокгольмской конвенции. Программа ООН по защите окружающей среды всерьез рассматривает данное соглашение в качестве краеугольного камня будущего регламента – комплексного документа о транспортировке этого редкого металла, отличающегося высочайшим уровнем токсичности. Резолюция UNEP от 27 марта 2010 г. отличается довольно длинным наименованием «О согласовании торговой практики, если услуги оказываются применительно к экспорту ртути, либо по производным от нее, включая организацию переговоров, а также сокращение случаев неправомерной доставки». Систематизация эпизодов, когда перевозка этого опасного материала сулит появление проблем, закономерно предполагается¹⁵.

Природоохранная деятельность означает определенную универсализацию угроз. Естественно, что и перевозчик не располагает достаточными полномочиями воздержаться от участия в транспортной операции на основании состояния опасности. Неминуема тогда кардинальная трансформация прав, а также обязанностей лица, вовлеченного в перевозку, а это возможно лишь при усложнении методики качественной оценки страховой стоимости. Существование какого-либо из способов, максимально отвечающего гибкому сценарию развития событий, часто подвергается сомнению. Страховщики слишком дорожат своей независимостью. Предотвращению просчетов помогает постоянный мониторинг застрахованной задолженности, хотя даже приостановление кредитного лимита не освобо-

¹⁵ UNEP. (DTIE)/Hg/INC.1/16. 27 March 2010. Stockgolm.

ждает компанию от ответственности по риску (пресловутая оговорка *stop & go*). Реализация риска осложняется нестабильностью периода ожидания, когда показатели по просрочке дебиторской задолженности после наступления страхового события слабо связаны с датой начисления страховой выплаты; урегулирование убытков осложняется многократно.

Применение на практике Базельской конвенции подразумевает модификацию состояния опасности, то же несерьезное отношение к поддержанию определенной температуры или влажности, либо категорическое отрицание возможности спонтанного разогрева и взрыва. Товарная партия с легкостью приобретает статус режимной, достаточно ей претерпеть искусственную сепарацию разных грузов в силу образования пустот при укладке. В этом плане скрупулезные перечисления последствий (от преждевременного прекращения транспортной операции), которыми буквально изобилует Стокгольмское соглашение, вряд ли исключает всевозможные условности и оговорки. Какой бы критерий для предстоящей классификации опасностей не предполагалось избрать, в любом случае он рассматривается как отражение разнообразных факторов.

В то же время при усилении позиций Роттердамской конвенции Базельскому акту вполне еще возможно извлечь некую выгоду. Пусть эволюция подобной синергетики меньше всего и предрасположена к предметной детализации. Но от идеи консолидации усилий, финансовых и административных мер тоже преждевременно пока отказываться; упоминание о потенциальных возможностях отдельных субстратов воспринимается как риторика. Программа UNEP, озаглавленная как «О приглашении к взаимному сотрудничеству конвенций по перевозке химических веществ и отходов; об обобщении форм взаимодействия и об особенностях документооборота» от 13 октября 2006 г. не успела в этом контексте устареть. Однако в силу излишней гибкости, или, скажем, обтекаемости многих формулировок благополучная отсылка к документу представляется затруднительной¹⁶.

Вряд ли те же пестициды превосходят по степени опасности иные химикаты; к чему тогда обособлять их в отдельную квалифицирующую группу? Сомнительно также, что какие-либо субстанции усиливают свою вредоносность, поскольку окончательное согласование спорных сфер применения трех конвенций пока не произошло. Упоминание о предельной эффективности ответных действий, достаточно произойти инциденту, тоже нуждается в разъяснениях. Имплементация норм природоохранных соглашений является длительной процедурой.

Очевидным представляется намерение Базельской конвенции исчерпывающе определиться с приоритетами сопричастности различных актов там, где они действительно необходимы. Тем более, что актуализация сотрудничества *a priori* сопровождается повсеместной мобилизацией ресурсов, неважно, экономическим либо правовым инструментарием пред-

¹⁶UNEP/FAO/RC/COP.3/25. 13 October 2006. Geneva.

стоит воспользоваться. Главное, чтобы тезис о существовании глобального товарищества при системном взаимодействии конвенционных положений обусловил, если не преодоление самих коллизий между соглашениями, то, во всяком случае, сгладил остроту взаимного сотрудничества. Значительные транзакционные издержки пронизывают методологию среднесрочного финансирования, вынуждая ассоциацию R&I максимально сконцентрироваться на процедуре управления портфелем средств.

Привлечение дополнительных активов означает зачастую новые опасности финансового порядка. Те же высокодоходные ценные бумаги иной раз только позиционируются как исключительно надежные, вложение даже относительной части активов страховой компании в условиях спекулятивной структуры рынка представляется сомнительным актом. Так, очередная Стратегическая инициатива «О механизме реализации Базельского соглашения и о методологии операционного взаимодействия с межгосударственными актами, опосредующими транспортировку опасных материалов полностью либо частично морским путем» от 9 июля 2010 г. призывает к привычной мобилизации ресурсов, если произошла катастрофа. Рекомендации к консолидированному применению ресурсов портфеля страхования относятся к суждениям о широчайшей базе для инвестирования, потенциалом которой следует воспользоваться¹⁷.

Внимание преимущественно акцентируется на форматах государственного регулирования страховой практики в контексте инвестиционной деятельности страховщиков. Уместно здесь упомянуть о Меморандуме UNEP «О систематизации подходов к международному управлению рисками по Стокгольмской конвенции и о безотлагательной консолидации норм Базель-Роттердам» от 26 февраля 2010 г.¹⁸

Настоящий акт (как видно, он состоялся несколько раньше, чем вышеуказанная комплексная стратегия), напротив, полагает, что экологически чистое сопровождение опасных грузов предпринимается всецело в аспекте деятельности страховых посредников. Последним предоставляется возможность преодоления проблемы погрузки отдельных видов химикатов; они также призваны наблюдать, чтобы переработка проблемных товарных партий не осуществлялась непосредственно в пути.

Брокер, как известно, является независимым лицом; но сложно предположить, чтобы предварительные изыскания по установлению страховых или перестраховых рисков четко проигнорировали закономерное его участие. Между тем транспортировка топлива морским путем обнаружива-

¹⁷ UNEP. Strategic Framework 2012–2021. Means of Implementation and Indicators. 9 July 2010. Geneva.

¹⁸ UNEP. Journal of Trade & Environment Studies. Ecologic Policy and Law Special. Ed. 2008–2010. The Basel, Rotterdam and Stockholm Conventions on Chemicals and Wastes – Regulation, Sound Management and Governance. 26 February 2010. Geneva.

ет довольно низкий уровень диверсификации рисков. Меморандум ссылается на Роттердамскую конвенцию, пытаясь таким образом разнообразить схему рискованных обязательств. Собственно, Стратегическая инициатива вряд ли опровергает привлечение сразу нескольких финансовых инструментов, пусть риски портфеля инвестирования определенно учитывают одну лишь сумму рисков по портфелям различной доходности. Позволяет ли в таком случае диверсификация снизить хотя бы отчасти отношение риска инвестиций к доходности, этот пресловутый коэффициент дисперсии? Честно говоря, неуверенность остается. Волатильность страховых операций преподносится без учета вероятной убыточности страховой операции, вне зависимости от того, каким образом покрываются убытки. Подобные подходы должны не только определять тренды инвестиционной политики страховых компаний, но и влиять в целом на тарифную политику страховщиков как субъектов правоотношений.

Однако ни Базельское соглашение, ни тем более Роттердамский межгосударственный акт не поясняют, чем обычно заканчивается выплата компенсаций по различным финансовым инструментам. Стратегическая инициатива, видимо, исходит из предпосылки, что корреляция цен является постоянно действующим фактором. Стокгольмская конвенция, напротив, поддерживает распространенный тезис о специфичности страховых обязательств, проистекающий из прогнозируемых особенностей товарной партии. Стабильное ее состояние с положительной динамикой сказывается на частоте колебаний риска, хотя диверсифицировать все риски по перевозке опасных грузов абсолютно невозможно. Ликвидация специфических рискованных обязательств теоретически может быть и предпринята, однако рыночные-то риски в любом случае сохраняются. Меморандум UNEP поэтому изыскивает некий альтернативный вариант, в частности, надеется на скрытые резервы акционерного финансирования, пусть возможности заемного инвестирования не настолько безраздельны, как представляется иной раз.

Безусловно подобный подход можно рассматривать лишь в плане канонической интерпретации финансовых последствий от инцидента, который окажет незамедлительное воздействие на показатели стоимости акций. Наверное, если воспользоваться прямолинейными категориями финансовой отчетности, то некую выгоду стоит постараться извлечь. Правда, надо еще добиться, чтобы портфели ценных бумаг классифицировались по низкому риску. Тогда возрастание стоимости акций, которые, к слову, еще только предстоит оценить в будущем, оказывается той мощной поддержкой, когда средств для покрытия потерь явно недостаточно, а ценные бумаги на балансе являются единственным ресурсом.

Гуманистическая идея гармонизации усилий в деле защиты окружающей среды для населения всего Земного шара безапелляционно переводит данный документ в политическую, макроэкономическую плоскость. Тем не менее реплика о жизнестойком характере финансирования, достаточно перевозке завершиться с претензией на серьезный экологический

инцидент, представляется небезынтересной. Какие бы события не произошли из неудачной транспортной операции (опасная товарная партия утрачена), сложно воздержаться от построения структурированного продукта; обременительного мероприятия, чреватого появлением дополнительного риска при пассивной модели финансирования. Правда, комплексная генерация активов в сочетании с рисковыми обязательствами позволяет рассчитывать на долговые инструменты, иначе сумму инвестиций трудно приумножить. Следовательно, производный инструментарий лишним вряд ли окажется, поскольку именно он сочетает в себе более высокую степень риска с доходностью.

Конечно, Базельскую, а также иные конвенции подобного порядка можно при желании упрекнуть в поддержке социальных интересов; отсюда следуют различные сферы применения актов, специфика норм и способов регулирования. Однако самокупаемость целевого фонда денежных средств, где элементы расходования неразрывно дополняются накоплением – это слишком тонкая правовая материя, чтобы воздержаться от манипулирования границами между публичным и частным. Данное соотношение ассоциируется с идеей бесперебойного поступления выплат при наступлении страховых случаев. Сбалансированности доходов с расходами отводится весьма значительное место, и в непреходящем значении конвенционного регулирования не приходится тогда сомневаться.

Тройственному союзу конвенций предстоит сосуществовать еще довольно долго. Неважно, что постулируемая ими координация норм носит иной раз искусственный характер. Однако в ситуации, когда комплексная реализация сразу нескольких страховых продуктов затруднена, востребованной окажется та динамичная внешняя среда, в пользу которой конвенции неосознанно высказываются. Только подобным образом можно подвести опасные грузы под профиль страхового продукта с позиций и потребностей целевого клиента. Конечно, проблемные товарные партии сложно сопоставить между собой не только по размерам страховой премии, но и по таким размытым параметрам, как предельные размеры страховой премии в период действия договора страхования. Тем не менее именно конвенции, а также документы, сопутствующие им, выполняют чрезвычайно важную миссию: максимизируют прибыль на уровне риска, не препятствуя при этом сохранению капитала.

Материал поступил в редакцию 06.04.11.