

Н.Г. Скачков\*

## МОДЕЛИРОВАНИЕ РИСКОВ ТРАНСГРАНИЧНОЙ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ, СТРАХОВАНИЕ И ПЕРЕСТРАХОВАНИЕ

*Ключевые слова.* Страхование судов, перестрахование, перевозки, кредитный риск, аналитика рисков.

В статье рассматривается проблема минимизации рисков трансграничной морской перевозки опасных грузов. Логика финансовой оценки рискообразующего обстоятельства приводит к неминуемой диверсификации ссудного портфеля. Данная процедура чревата как реальными, так и потенциальными формами участия в компенсации понесенных убытков, когда амплитуда соотношения минимальных и максимальных значений невелика. Реальные размеры страховой премии слабо отождествляются с многофакторным характером базисного расчета, особенно если не позаботиться о технологии управления рисками.

Ситуация в целом отличается отрицательной динамикой. Появление издержек болезненно, тем более в трудный момент, когда систематизация рисков еще не произошла. В то же время страховые выплаты находятся под бременем колоссальных потерь и сопровождаются непрерывными перерасчетами. Превышение уровня фактического сбора приобретает едва ли не фатальный характер. Дуалистическая природа рисков уязвима, поскольку структурированию убытков предшествует закономерная демонстрация неспособности их избежать. Обособление категории риска от отчасти сходного с ним понятия шанса становится нецелесообразным. Неопределенность как объективно существующее явление работает на прогнозную величину, создавая в какой-то мере действенный вариант противостояния спекуляциям на тему максимально возможного убытка.

Прогнозирование и систематизация рискообразующих обстоятельств изначально относятся к категории опосредованного результата. Специфика груза предъявляет максимальные требования к мониторингу причин утрат в силу

---

© Скачков Н.Г., 2012.

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

трансграничного характера транспортной операции. Очевидно, что последствий неблагоприятного исхода боятся гораздо больше, чем их виртуальной вероятности. Отсюда любое усредненное значение уже не является универсальной статистической реальностью. На фоне актуализации стратегического риска не стоит обсуждать проявления рискообразующего фактора в любом ином контексте: кредитном, рыночном или фондовом. Данный фон служит лишь предвосхищению колебаний того или иного экономического цикла, когда особенности маршрутизации, осложненные географией перевозки опасных грузов, предопределяют появление страновых рисков. В результате возможны непрерывные преобразования рисковой стоимости, когда любая даже самая тщательная калькуляция на деле оказывается субъективной. Проявления риска воспринимаются через призму многочисленных нарушений, ошибок управления и операционных потерь. Разнообразие рисков, в данном случае естественное, пагубно сказывается на их классификации. Категория случайности преобладает, а взаимодействие грузоотправителя, получателя, перевозчика является эфемерным.

Однако именно критерий неочевидности дает все же слабую надежду, что структура рисков по перемещению опасных грузов морским путем пополнится элементами стратегического планирования. Наступлению инцидента будет предшествовать превентивное воздействие целой группы факторов из разряда предупреждения опасности. Тогда отрицательным последствиям в профиле риска действительно не миновать стадии минимизации. Хотя специфические свойства грузов актуализируют чаще всего именно операционные риски, неизбежные перед фактическим коллапсом самой методологии бизнеса, где кабальное изменение конкурентной обстановки составляет меньшее из зол. Мало кому хотелось бы довольствоваться ситуацией, когда даже косвенные сомнения в репутации компании – оператора, перевозчика чреваты утратой доверия, а катастрофические процессы будут прогрессировать ввиду близкого финансового краха. Откровенно конформистское отношение к любому из эмпирических признаков неблагоприятного исхода транспортной операции (вплоть до намерения оспорить состояние технологических резервуаров или даже дизайн корпуса судна), представляется здесь недостаточно уместным.

В этой связи планирование и идентификация документируют системные, рискообразующие характеристики, выявляя при этом те обязательства, что складываются в сбалансированную карту риска. Событиям с преобладающим деструктивным воздействием отводится ведущее место в объективной реальности инцидента. Однако все же часто приходится иметь дело с диссонансом между стратегией удержания на благополучном уровне доходов и рыночной стоимостью транспортной операции. Каждый из подобных показателей претендует на самостоятельность, что затрудняет возможность воспользоваться логическим приемом аналитического обобщения «от общего к частному».

Методология управления рисками претерпевает несколько ключевых этапов, таких как изучение первопричины его появления, определение максимально

возможного убытка и стремление воздержаться от его потенциального проявления. Выбор последующей стратегии не опровергает обширного инструментария управления рисками, посредством которого достигается поэтапная минимизация наиболее тяжелых последствий. Между тем в традиционной концепции «предвидеть, чтобы избежать, успеть, чтобы спасти» определяющей стадией становится именно предвидение риска, когда активными действиями на начальных этапах транспортной операции можно действительно избежать инцидента<sup>1</sup>.

Предупреждение опасностей, или превентивное воздействие на обстоятельства, является тем немногим, что можно противопоставить уровню риска. Насколько это согласуется с процедурой юридической легитимации и в чем здесь заключается функция права? Либо это констатация какого-нибудь эмпирического признака, который характеризует неудачное завершение перевозки, либо все сводится к банальной рутине с многообразной детализацией специфики коммерческого рейса, отягощенного наличием проблемной товарной партии на борту. Естественно, ни единый правовой опыт не в состоянии пояснить, какая судьба ожидает судно, что послужило причиной инцидента. Помимо потенциально опасных свойств груза, деструктивному процессу не в меньшей степени способствуют стечения неблагоприятных обстоятельств и роковые совпадения. Истории известны немало эпизодов, когда при безупречности стадий погрузки, выгрузки и формально высоком профессионализме оператора дистанции были опрометчиво приняты отдельные решения<sup>2</sup>.

Вспомним лишний раз события зимы 2007–2008 гг. в Керченском проливе, когда поверхностные заключения о состоянии корпуса судна возобладали над юридической логикой коммерческого договора контракта. В последнем не были учтены такие факторы, как высокий амортизационный износ оборудования и особенно правомерность использования этого класса судна в неблагоприятной для него акватории. Нефтепродукты, агрессивные суспензии – загрязнили побережья Черного, Азовского морей на протяжении многих десятков миль.

Первопричиной гибели контейнеровоза « M/V Torm Birgitte » в порту Даккар (26 января 2006 г.) явилась и вовсе частность: неверная оценка массы -нетто одного из контейнеров. Компания-перевозчик, к сожалению, мало доверяла сюрвейеру в период, предшествующий отправлению судна. Печальный итог был предопределен – размещение негабаритного груза на верхней палубе привело к катастрофическим последствиям: опасный крен и затопление судна с химикатами на борту. Кому известно, какие просчеты допустили загрузку наливом печальной памяти танкера Prestige? Устаревшее судно полностью разрушилось при сильном волнении моря 19 ноября 2002 г. На борту было

---

<sup>1</sup> MO. Manual on Maritime Safety Information (MSI Manual), 2010 Edition London.

<sup>2</sup> 2<sup>nd</sup> Maritime Risk Management Conference 04/15/2008 – 04/16/2008. London, UK.

порядка 77 тысяч тонн нефтепродуктов. Катастрофа, крупнейшая для европейского Средиземноморья, прочно вошла в анналы морских происшествий. Не помогло тогда даже вмешательство London Steamship Owners' Mutual Insurance Association (London Club) – одного из наиболее рейтинговых клубов взаимного страхования, чья деловая репутация считается безукоризненной. Танкер претерпевал многочисленные технические модификации; разумные сомнения в необходимости внешних усовершенствований были принесены в жертву идее максимального увеличения грузовместимости<sup>3</sup>.

Анализ уровней риска в этом плане аналогичен интерпретации модели усреднения затрат. Сложно защититься от появления тех или иных досадных случайностей, когда стремление к уменьшению риска воспринимается как едва ли не идефикс. Представления о существовании приемов, призванных довести рискованное обязательство до нулевых значений, часто не учитывают капитальную стоимость активов, обособленных от размеров требуемых затрат. Складывается простой алгоритм, где любое атрибутивное суждение указывает на неизбежность потерь, а предикативный тезис призывает максимально воспользоваться результативным критерием оценки. Для этого необходимо установить критический уровень затрат, без вложения которых катастрофа становится вероятной<sup>4</sup>.

Однако в дилемме о минимизации рисков, или попыткам полностью их избежать, компания-перевозчик, разумеется, выбирает последнее. Правда, вопросу, какие приемы обеспечивают при этом еще и максимум доверия, пока не уделяется большого внимания.

Передача приоритета лимиту рисков отражает логически устоявшийся подход, хотя это лишь косвенно связано с реалиями трансграничной морской перевозки опасных грузов. Если, скажем, отправлению судна предшествовала сделка с участием целой группы связанных заемщиков, то вряд ли удастся избежать большого количества транзакций. Каждая сделка предполагает известную обязательность по обеспечению в виде залога имущества, прав на него, а также иных гарантий. Риски в этом плане рассматриваются как традиционное сосредоточение всевозможных убытков и их влияния на совокупную платежеспособность контрагентов. Накопление резервов на случай неспособности возврата долга преподносится как полноценный способ приумножения риска, с излишним, правда, универсализмом. Изменить что-либо кардинально в этой схеме пока непросто. Консорциальное разделение рисков, портфельная либо иная диверсификация тоже позволяют иногда добиться предотвращения наиболее тяжелых последствий.

<sup>3</sup> Commission of the European communities. COM(2002) 681 final Brussels, 3.12.2002. Communication from the commission to the European parliament and to the council on improving safety at sea in response to the prestige accident.

<sup>4</sup> Svein Kristiansen. Maritime Transportation: Safety Management and Risk Analysis. Germany. Jan 1, 2009.

Между тем приобщение к кредитному риску, а аналогия с ним очевидна, воспринимается как небесспорная процедура. Оттенок умозрительности модели поручительства будет существовать еще довольно долго. Схема не поощряет стабильность денежных потоков, а для проблемной товарной партии, когда активы консолидируются без промедления, такое положение вещей вообще недопустимо. Сложности финансирования исключают базу ретроспективных данных, необходимую при прогностическом обобщении, что равносильно приговору для всей стратигемы в целом. В этой связи именно подготовительные операции представляются тем важнейшим механизмом, что служит идее минимизации рискообразующих обязательств. Здесь процессы выявления и недопущения справедливо возводятся в ранг парадигмы.

Своеобразным лейтмотивом становится рекомендация Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS) от 10 декабря 1982 г., где такие простые обязанности, как поддержание строжайшего порядка на судне, непреложная сохранность грузов, постоянное наблюдение за проблемной товарной партией считаются естественными условиями предотвращения инцидентов. Оповещение капитана, суперкарго, иных старших офицеров о начале опасных изменений в товарной партии (тот же температурный режим, предположим) тоже относятся к традиционным превентивным мероприятиям. Оснащение судна всем необходимым для столь специфического рейса, включая сигналы и маркировку, а также огни, призвано показать, какой груз предстоит перевезти, какими фактическими свойствами он располагает, насколько недопустимо пренебрежение международными актами безопасного мореплавания<sup>5</sup>.

Данные рекомендации, надо заметить, и поныне не утратили актуальности. В Резолюции ИМО «О внесении поправок к приложению к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (STCW)» от 24 июня 2010 г. подчеркивается, что истоки предотвращения рисков из транспортировки проблемных грузов следует искать в высоком уровне профессиональной подготовки членов судовой команды, их умении действовать по обстоятельствам<sup>6</sup>.

Искусство управления судном, способность без проволочек воспользоваться оборудованием для минимизации вероятного ущерба тоже вполне заслуженно преподносятся как решающие элементы системы предупреждения катастрофических инцидентов.

Однако размышления о характере угроз, отягощенные к тому же презумпцией о возможных затруднениях при оказании помощи, воспринимаются скорее как форма логической софистики *periculum in mora* (в промедлении – опасность. – *Н.С.*). Следовательно, любые, даже неординарные способы пре-

<sup>5</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982. Last updated 21 July 2010. Hague.

<sup>6</sup> IMO. Adoption of amendment to the ANNEX to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978. STCW/CONF.2DC/1, 24 June 2010.

дотвращения рискообразующих факторов, такие как крайние формы маневрирования судном, своеобразная, но цельная разновидность риск-менеджмента, могут найти почву для последующего применения. Впрочем, еще Гаагские правила – Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, действуя в последней своей редакции от 21 декабря 1979 г., – справедливо подчеркивала, что во имя предотвращения комплексного структурного риска утраты судна, гибели людей и непосредственной угрозы открытой акватории любые средства воспринимаются как непреложно обязательные<sup>7</sup>.

Допускается даже полнейшее уничтожение таких грузов перевозчиком, удаление их за пределы судна, неважно, что начисление компенсации тогда будет явно не в пользу собственника судна или фрахтователя. Столь категорические действия чаще всего случаются при погрузке и транспортировке взрывчатых и горючих веществ, легко воспламеняющихся взвесей.

Конвенция ООН о морской перевозке грузов, более известная как Гамбургские правила, принятая дипломатической конференцией 31 марта 1978 года, устанавливает единообразный правовой режим, регулирующий права и обязательства грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей. Конвенция вступила в силу 1 ноября 1992 года и отличается, напротив, всеохватностью сферы применения; одних дополнительных реквизитов товаросопроводительных документов утверждается не менее тринадцати<sup>8</sup>.

Немаловажно, что подавляющее большинство ее норм обладает сугубо императивным характером. Фактическому перевозчику предоставляется свобода действий, если он усматривает угрожающие обстоятельства, видит осязаемый риск. При этом обозначение опасного груза подходящим способом безапелляционно возлагается на грузоотправителя. Он же незамедлительно информирует перевозчика, какие меры предосторожности необходимо предпринять. От того, насколько полно уведомили перевозчика, настолько же эффективны будут действия при эволюции самого инцидента. При этом подтверждается официальное согласие на первоочередные меры, когда малейшая несогласованность превращает катастрофу в свершившийся факт. Во всяком случае, на скрытые пороки товара уповать более не приходится.

Остается отыскать последнее звено в цепочке перепродажи коносамента, а лучше – декларации грузоотправителя на перевозку опасного груза (FIATA SDT), распределяя таким нехитрым способом риски из пробелов качества. Перенесение права собственности и, в какой-то мере, спекуляция товаром на плаву (пресловутое *afloat*) опосредуются конечным характером взаимосвязей контрагентов, но вряд ли рассматриваются как нечто предосудительное.

---

<sup>7</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading («Hague Rules»), and Protocol of Signature. Brussels, 21 December 1979.

<sup>8</sup> United Nations Convention on the carriage of goods by sea, 1978 (Hamburg Rules) United Nations . 1994, A/CN.9/306. p.34. 2011 UNCITRAL.

Безусловно сопоставление двух вышеприведенных многосторонних соглашений, сколь скрупулезно оно бы не предпринималось, является отчасти механистической процедурой. Достаточно состояться внезапному обновлению карты рисков, как все последующие рассуждения об убытках, вероятных или обязательных, покажутся не вполне компетентными. Гамбургские правила по крайней мере воздерживаются от умозрительных предположений, откуда следует опасность, предотвращением каких рисков целесообразно заняться в первую очередь. Как бы то ни было, но транспортировка опасных грузов не исключает и покорности судьбе. Особенно если возмещение убытков по рискам, предотвратить которые не удалось, выходит за пределы договора страхования или перестраховочного контракта, поскольку предусматривает так называемые компромиссные выплаты (*ex-gratia*). Преодоление риска посредством ординарной ликвидации опасного груза означает торжество тезиса об исправлении ошибки (Errors and Omissions Clause).

Излишний радикализм перевозчика при недостатке информации страдает отсутствием алгоритма действий. Непредсказуемость состояния груза при развитии инцидента только усиливает размеры возможного убытка. Тогда как изменение роли перестраховщика в правоотношениях декларирует независимость от суммы страхования, отдельно для каждого полиса в пределах абсолютного размера обязательств по риску обособленной классификации. Соответственно, доля участия перестраховщика будет определяться независимо от того, состоялась ли полная гибель объекта страхования, либо случай ограничивается малозначительными повреждениями груза и судна.

Между тем перестраховочная защита остро реагирует на многообразие обременений транспортной операции, в частности на неспособность предотвращения риска. Ограничения перестраховочной емкости основываются на стабильности балансовых показателей, когда процедура начисления операционной прибыли выступает в нетрадиционном для себя амплуа. Показатели отдельных рисков объективно разобщаются между собой, лишь провозглашая зыбкое намерение воспользоваться рыночной ситуацией. Опровергается, таким образом, сама способность к осуществлению платежа. В этом случае оценка состояния груза, глубина выявления его опасных качеств довлеют над ситуацией, но астрономические суммы рисков непоправимо нарушают приоритеты чрезвычайного покрытия. Тогда любое условие страхования, кроме детерминированного периода погашения, смело рассматривается как дополнительное или аксессуарное.

Страховое возмещение не является надежным эквивалентом инцидента, учитывая неопределенность, присущую страховому, перестраховочному обязательству. Международная конвенция об удалении затонувших судов (открыта для подписания в Найроби, начиная с 23 мая 2007 г.) призывает воспользоваться пределами ответственности перевозчика в качестве гипотетической

верхней границы компенсационного покрытия, где сумма финансового обеспечения вносится во все страховые выплаты<sup>9</sup>.

Избранная методология необычна и оставляет ощущение некоторой растерянности. Она очерчивает не более чем контуры граней предупреждения рисков в механизме управления ими. Страхователю предлагается смириться со статусом пассивного наблюдателя. Между тем достаточно предположить, что процедура согласования размеров страховой премии постоянно претерпевает модификации порядка начисления. Конвенцию ООН о договорах полностью или частично морской перевозки грузов от 2 февраля 2009 г. сложно в этом плане отнести к актам, определяющим приоритеты кризисной товарной партии<sup>10</sup>.

Но и упомянутый документ выступает против многовариантного подхода к приемам привлечения свободных активов, если диверсификация ответственности как правовое явление не произошла. Стадия реальной опасности приобретает тогда свойства фундаментального принципа, едва ли не единственного, абсолютно независимого от существующих лимитов возмещения. Между тем даже в первичном приближении неясно, возможно ли выявлять децентрализованные неблагоприятные признаки, определяющие угрозу для транспортной операции в целом? Вопрос не праздный. Тем не менее наличие стабильных эксплуатационных, инфраструктурных характеристик судна тоже становится доминирующим атрибутом предотвращения риска, если эффективность трансграничной морской перевозки опасных грузов зависит от информационного обмена. Непредсказуемость рисковых факторов подчеркивается безукоризненно часто, что органично усиливает стимулы к безопасной морской транспортировке. В этом плане ключевое место отводится тому неуловимому моменту, когда методика качественной оценки фактора риска трансформируется в технологию его последующего прогнозирования. Постоянная реновация каталога рисков, умение отслеживать различные модели их развития вовлекаются в категорию первичных бизнес-процессов, что предъявляет повышенные требования к содержанию информационных сообщений.

Неоспоримым является выделение всех модуляций рисков для международных коммерческих контрактов таким образом, чтобы издержки не доминировали над прекращением сделки исполнением. Важно также выяснить у грузоотправителя, какие объемы прямых убытков он в состоянии покрыть. Стратегии управления рисками, где особые приемы, предложенные самой жизнью, не в состоянии иной раз пояснить, позволительно ли комбинировать различные варианты менеджмента, закономерно нуждается в системной координации.

*Материал поступил в редакцию 27 июня 2012 года.*

---

<sup>9</sup> IMO. Nairobi Convention on Removals of Wrecks, 2008 Edition. London

<sup>10</sup> United Nations – Convention Treaty on Maritime Goods Transportation – Maritime law. A/ RES/63/122.Feb. 2, 2009.