

ВВЕДЕНИЕ

Трансграничный товарообмен представляет собой интегрированный компонент международных торговых связей, где экономические условия теснейшим образом связаны с правовыми нормами. Сегодня он претерпевает период системной идентификации, и дело даже не в глубоких структурных потрясениях первой волны рецессии, хотя данный период успел оставить явный след, отворил русло для вектора перемен. Между тем, если задуматься, к чему привели подобные изменения, то возникает стойкое желание открыть виртуальную дискуссию. Только добиться общности позиций в ней вряд ли удастся; любое суждение *pro et contra* (за и против — *лат.*) неизменно будет рассматриваться как альтернативно истинное по отношению друг к другу. Транспортная парадигма к тому же незыблемо занимает ключевое место в стратегическом аспекте трансграничного бизнеса.¹

Должно, вероятно, последовать какое-то глобальное событие, чтобы произошла полная утрата спроса на грузоперевозки. Тогда самые мрачные настроения станут, к сожалению, очевидной реальностью. Отсылка к Стратегической программе Европейского Парламента и Совета от 21 января 2009 г. «О приоритетах развития морского транспорта до 2018 г.», несомненно, покажется здесь недостаточно убедительной. Но именно этому документу суждено отобразить разноплановые тенденции, выходящие за пределы обособленного региона, показать, в частности, что морской транспорт уверенно выполняет не менее 90% объема общемировых товаропотоков. Неоценим вклад грузоперевозок и в платежный баланс, когда морские коммуникации проявляют себя как мощнейшая экспортная отрасль мировой экономики.²

¹OECD. Globalisation, transport and the environment. Ch. 3. International maritime shipping: The impact of globalisation on activity levels. 2010. P. 55–80.

²Strategic goals and recommendations for the EUs maritime transport policy until 2018. Final Report. Commission of the European Communities. Brussels, 21.01.2009.

Впрочем, всегда найдется повод для сомнений. Кризисные явления в сфере трансграничной морской перевозки, когда многообразие форм воздействия на реальную экономику едва не завершилось утратой прозрачности коммерческих транзакций, успели по-настоящему напугать контрагентов. Будем объективны: о фундаментальной технологической модернизации международных рынков грузоперевозки и эксплуатации судов трудно даже мечтать. Трансграничная морская транспортная операция продолжает во многом оставаться отображением консервативно-прагматического кредо, а именно свободным распоряжением избытком провозных мощностей. Тот же танкер, балкер, любое иное судно, своеобразный *headliner* рынка, по показателям максимальной коммерческой загрузки гарантирует стратегическую надежность энергоресурса, долгосрочность эксплуатации, но воспринимается ли он как стандарт обеспеченной безопасности, учитывая потенциальные особенности товарной партии, в случае перевозки того же сжиженного газа (LNG — liquid natural gas), например. Этот вопрос долго будет актуальным, несмотря на концентрированные усилия международных организаций, на консолидацию норм многостороннего универсального акта — Конвенции по охране человеческой жизни на море. Символично, но Международный кодекс по управлению безопасностью в редакции от 1 июля 2010 г. — наиважнейший компонент Конвенции SOLAS — принимает во внимание очевидную специфику транспортной операции.³

В монографии обобщены причины возникновения рисков, если распространение трансграничного ущерба указывает на максимализацию страховых интересов. Правовая идентификация опасных грузов, многообразие приемов противостояния неожиданно наступающим инцидентам, будь то особые методики предупреждения риска, прогностические технологии, позволяющие предугадать его последствия, манипулирование активами тоже входят в сферу интересов работы. Неизбежная мобилизация страховых платежей призывает с осторожностью анализировать перераспределительные отношения во взаимном страховании и в полной мере обращаться к опыту данной структуры в плане страхового покрытия отдельных компонентов риска.

³IMO. Publications/SOLAS, Consolidated Edition. London. 2010.