

## ВВЕДЕНИЕ

---

Морская перевозка опасных грузов (речь идет о грузах, физические и химические свойства которых могут быть катализатором драматических событий в ходе осуществления транспортной операции) редко ограничивается одними косвенными затратами. Колоссальные прямые убытки только усиливают общий базис тревог. Трудно в этой связи надеяться на принцип справедливости, если восполнение ущерба и тем более глубина деликта неизбежны. Участникам рискообразующей деятельности сложно избавиться от соблазна переложить бремя погашения убытков на потерпевшую сторону, оставляя себе прямую выгоду. Можно только предвидеть, насколько пострадает тогда фундаментальное разграничение сфер виновной, а также безвиновной ответственности<sup>1</sup>.

При всей категоричности в оценках именно страховая функция обладает высокой социальной значимостью. Даже методологически чистое начисление страхового покрытия полностью преодолевает пагубное многообразие ситуаций, не редких при перевозке опасных грузов — насыпных, навалочных или наливных. Так закладываются предпосылки к уверенному слиянию принципов обеспечения правомерной коммерческой эксплуатации судна и безопасного судовождения, хотя, осознание роли перевозчика или поставщика, всего, что укладывается в прерогативу ответственного хранения грузов на борту невозможно академически точно определить. Проще удостовериться разве что в объективном характере приближающейся опасности, ее взаимосвязи с рисками нетривиальной транспортной операции в целом.

Заметна невооруженным взглядом и органичная способность рискообразующих факторов к многократному превышению по-

---

<sup>1</sup>Богданов Д. Е. Трехединая сущность справедливости в сфере деликтной ответственности // Журнал российского права, 2013. № 7. С. 49–62.

роговых значений, где свойства груза только приумножают всю остроту проблем. Особые обременения начинаются, когда действуют дополнительные факторы риска. По мнению М. Будмана, даже слабоощутимые изменения в первоначальном состоянии груза символизируют собой неблагоприятные преобразования в правоотношениях по доставке и, как следствие, отрицательную динамику всей транспортной операции<sup>2</sup>.

Страхование оказывается тогда в откровенно сложном положении. Транспортировка опасных материалов лишает страховщика возможности позаботиться о стабильной прибыли. Усложнения в перевозке еще и предопределяют состояние общей непредсказуемости, как отмечал П. Миберг<sup>3</sup>.

Бесспорно, трудно апеллировать к разумности юридических рисков, даже если они и заложены в коносаменте. Профили таких рисков, не говоря уже о заявленной страховой стоимости, определяются импортером. Размытость ставки страховой премии только усугубляет ситуацию. Индоссирование, безусловно, предполагается: более того, оно сопряжено с приказной функцией соответствующего товарораспорядительного акта. Однако неясно, какой момент становится тогда ключевым при очевидной легитимации отчуждателя. Содержание последующих обязательств сложно уже предугадать. Приобретатель партии опасных грузов может даже воздержаться от заключения той сделки, целью которой является откровенная уступка права собственности.

Юридическая мысль склонна здесь к чрезмерной избирательности, несмотря на кажущуюся системность страховой функции, неразрывной с рискообразующей составляющей той или иной партии опасного груза. Доктринальные подходы рассматривают защиту от наступления вреда в плане обязательной атрибутики страхования. Адаптации трансграничного характера правоотношений, несомненно, рассматриваются в контексте международной перевозки как таковой. Открытым остается вопрос о том, насколько договоры страхования и перевозки переплетаются с договорами купли-продажи, а также финансирования, не говоря уже о товарораспорядительных документах.

---

<sup>2</sup>Boodman, M. 1991. The myth of harmonization of laws. *Am. J. Comp. L.* 39(4):699–724.

<sup>3</sup>Myburgh, P. 2000. Uniformity or unilateralism in the law of carriage of goods by sea? *VUWLR* 31:355–382.

Специальный порядок оплаты превращается между тем в тяжелое испытание для страхователя. Он должным образом платит. Правда, жесткая прагматика рисков постоянно ставит его перед выбором непрозрачных подходов к участию в распределении имущественной ответственности судовладельца. По существу, предлагается примириться с перезаключением действующих по оферте контрактов, где системное многообразие межгосударственных соглашений не особо и помогает. При этом дело редко отождествляется с конвенционной детерминацией риска. Превысит ли композиция рисков диапазон того или иного базисного актива — ответ на этот вопрос можно дать, только когда картина страхового случая сложится в единое целое. Трудно мириться с иным — явной коллизией в сфере превентивных мероприятий на стадии осуществления транспортной операции. Тем самым одни нормотворческие акты стойко противопоставляются другим, в которых рассматривается ликвидация последствий уже случившегося страхового события. Однако уменьшение вредоносности отнюдь не устраняет, как подчеркивал В. И. Серебровский, ключевые моменты риска<sup>4</sup>.

Правомочия страхователя вполне укладываются в общеюридическую концепцию возмещений как квинтэссенции цивилистики. Последняя всецело основывается на стойкости правовых норм применительно и к позиции страхового интереса: прежде всего, формулируется степень его вовлечения в сферу страхового правоотношения. Аспекты правоприменительной деятельности как ведущие компоненты страховой функции заложены в той же плоскости. Стоимость, безусловно, первична, но коммерческая эффективность устанавливается по более высокой ставке, определяя юридическую судьбу страховой услуги в целом.

Комплексный характер исследований, несомненно, затрагивает многообразие межотраслевых правовых категорий. Отсюда, наверное, проистекает и глобализация стратегии управления рисками. Типология рискообразующих событий тоже начинает пользоваться повышенным вниманием, что нередко подразумевает обратное — некое пренебрежение их сущностью. Как

---

<sup>4</sup> *Серебровский В. И.* Избранные труды по наследственному и страховому праву. — М., 1999. С. 434; *Кулаков В. В.* Обязательство и осложнение его структуры в гражданском праве России. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Волтерс Клувер, 2010. С. 113.

следствие, оставление лишь части застрахованного имущества на риске страхователя, если трансграничная перевозка связана с опасным грузом, не вызывает сомнений. Вместе с тем отыскание как можно большего числа классифицирующих признаков при формировании страхового интереса (достаточно затронуть ответственность судовладельца) вполне может вылиться в антагонизм рекомендаций по ограничению оферирования или акцептования страховой сделки.

Остается только надеяться, что те колебания по прибыльности, на которые обрекается компенсирующее покрытие, фатальными не окажутся. В противном случае, невозвратность показателей по ликвидности страховых резервов обусловит наступление откровенно печального исхода. Но и изменения страховой суммы, если опасные грузы действительно подводят под трансграничной сделкой из морской перевозки некую черту, сами по себе воспринимаются как сосредоточение проблем. Предположим, что страховое возмещение складывается непосредственно на стадии инцидента. Тогда вектор расходов отождествляется с серьезным истощением объемов страховых ресурсов, а фиксация страхового случая в договоре склонна к известной диспозитивности.

Доля перестраховщика тем временем трудноуловима. Сложно определить действительную стоимость застрахованного имущества, если нормальный ход событий нарушается одновременно с утратой системной связи между реальным ущербом и упущенной выгодой. Ожидаемая прибыль *lucrum cessans* (упущенная выгода — *лат.*) как составная часть *damnum emergens* (действительный убыток — *лат.*) уже фактически потеряна. Выгодоприобретатель потратит в разы больше по одной только восстановительной стоимости.

Позиция страховщика на стадии моделирования рисков, напротив, снискала себе достойное место. Однако для того же андеррайтера гораздо важнее ценовые показатели операционной деятельности, упрочняющие структуру портфеля страхования. В этом плане функции страховщика поколеблены настолько, насколько содержательные условия договора воспринимают прогностику страхового риска. Риски привносятся в структуру того же чартерного контракта, а безусловность закрепления обязательств устанавливается исходя из потенциальной достоверности их возникновения.

Отсюда очевидно, что субъективная оценка денежного выражения операционных рисков вряд ли избежит перспективы трудноосуществимых дополнительных операционных затрат. Надеяться на снижение кредитного риска, близкого к вышеупомянутой группе, уже сложно. Да и вся сопутствующая тому аналитика моментально обратится, едва ли не обрушится, на установление имущественной ответственности либо судовладельца, либо перевозчика, либо иного участника транспортной операции. Исследование трагических событий из практики перевозки опасных грузов будет тогда отличаться узостью подходов, вне зависимости от проблемных качеств товарной партии.

Начнется ли в этой связи модификация страхования, где предпосылки к безубыточности интерпретируются как можно более широко, а любая последовательность действий при наступлении страхового случая усложняет договор страхования, вносит в его правовую ткань элементы так называемого контракта открытого покрытия? Вопрос, признаться, не праздный, поскольку свобода выбора риска подразумевает аналогичным образом и комбинирование платежей. Какой договор подлежит исполнению в первую очередь: только тот, где сохраняются пропорции страховых платежей, либо тот, что был подписан изначально, — данный тезис представляется сугубо казуистическим.

Отыскание адекватных показателей максимального убытка является изначально трудноразрешимой задачей. Формула расчета риска основывается на предикате о материализации издержек через призму предопределенности потерь. Вместе с тем практическая реализация данной формулы ожидаемо предпринята. В противном случае когнитивная компонента риска будет стремиться к прекращению контрактных обязательств для любого страхового события.

Безусловно, методика определения размера страховой суммы не претендует на устойчивость. Эскалация риска оборачивается усреднением показателей страхового обеспечения для всех подлежащих страхованию объектов. В итоге попросту исчезает уверенность в гарантированности покрытия, а страховщик отказывается от заключенного договора страхования<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Захарова Н. А., Бевзюк Е. А., Кабанцева Н. Г., Ларионова В. А., Слесарев С. А. Комментарий к Закону РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (постатейный). — Специально для системы ГАРАНТ. 2014.

Но однородность чистой прибыли и так утрачивается, если морская перевозка партии опасных грузов завершается неудачей. В этой связи остается заботиться, чтобы возмещение убытков страхователя не оказалось полностью во власти формально-юридического подхода, где внедоговорные критерии основываются на репрезентативности затрат.

В свою очередь, обеспечению стабильности страхового тарифа сложно обойтись одними краткосрочными финансовыми вложениями. В этом плане приходится довольствоваться любым способом перекрытия лимита кредитования, будь то испытанный аккредитив либо вексельный кредит, т. е. все, что предусматривает эволюцию страхового депозита. Он послужит своеобразным индикатором применения так называемого кредитного плеча. Следовательно, размеры убытков если и склонны к увеличению, то строго пропорционально свойствам этого инструментария. Правда, драматизм страхового случая сразу напомнит о безысходности спекулятивных манипуляций обстоятельствами наступления ущерба.

По большому счету, вряд ли кто-либо станет всерьез систематизировать, какие ухищрения позволяют себе страховщики, чтобы не уронить платежеспособности. Разве только если провозглашается юридическое верховенство строго поименованного риска. Последующее распределение авансовых выплат осуществляется тогда в составе свободных резервов. По мысли С. В. Дедикова, лучшего основания для фактического ограничения страховой защиты искушенным страховщикам просто не отыскать<sup>6</sup>. Но неизвестно, какие риски в таком случае удастся предотвратить и насколько в этом ключе состоятельна альтернатива более надежной методики оценки стоимости страхового покрытия. Между тем, как подчеркивает А. Ш. Ахмедов, одна лишь внешняя реакция на вариативную оценку страховой емкости — сомнительное занятие<sup>7</sup>.

Причинность, к сожалению, по-прежнему относится к категории универсума: здесь и продолжительность пребывания под

---

<sup>6</sup> Дедиков С. В., Клоченко Л. Н. Договоры имущественного страхования: гражданско-правовой аспект: Методическое пособие в 2-х т. / Под общ. ред. С. В. Дедикова. — М.: Регламент, 2007. Т. 1. С. 166.

<sup>7</sup> Ахмедов А. Ш. Значение принципа *causa proxima non remota spectatur* для страховой юриспруденции в России // Юридическая и правовая работа в страховании, 2010. № 4.

загрузкой, и ее антипод — та скоропалительность, с какой может последовать оставление терминала порта. Иными словами, одно событие свидетельствует о прочном покрытии риска, а другое едва ли не опровергает его. Все параметры причинения ущерба при морской перевозке партии опасных грузов проще квалифицировать, если неизбежно появление искового требования в силу наступления вреда. Здесь страховое покрытие формируется под углом зрения системности, присущей отражению страхового случая в договоре страхования. Корень объективности заключается в установлении именно причины преобладающего действия, предшествующего страховому событию.

Как представляется, покрытие партии опасных грузов по полису уже указывает на непреодолимость приближения страхового случая. Но граница между рисками бывает настолько тонка, что последовательность начисления потерь нарушается, едва сложившись. Страхователю трудно, в свою очередь, согласиться с отлучением его от покрытия в благоприятном соотношении к страховой сумме.

Перечисленные в малой своей толике затруднения, скорее всего, преодолеваемы, если совокупность имущественных интересов опосредовалась строго согласно законодательству только одной страны. Вместе с тем, прерогатива коллизионного регулирования превращает уведомление перевозчика о получении товарораспорядительного ордера в откровенно частное условие. Даже слабые отголоски логики и те потеряются невосвратно на фоне катастрофических изменений в ландшафте рисков при конкуренции правопорядков. Тогда новации договора страхования, очевидно, приводят к нежелательным метаморфозам. Усложнения юридического состава страхового случая не избежать, а передача принимаемых рисков провозглашается привилегией цедента. Перестраховщик, напротив, остается связанным обязательствами по начислению компенсации за убытки. Поневоле скорее избавишься от опасного груза, как от нереализованного риска, чтобы не вовлекаться в отыскание той или иной формулы прикрепления. Выбор права, подлежащего применению, должен учитывать специфику страхового эпизода, следуя логике Дж. Чешира и П. Норта<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup>Cheshire, J., P. North, and J. J. Fawcett. 2008. *Private International Law*. 14th ed. Oxford: Oxford University Press. 1536 p.

Однако комплексность природы взаимного страхования проявляется и в этом ключе. Хотя его инкорпорированность в страховое обязательство, если перевозка партии опасных грузов сулит столь колоссальное покрытие, уже полностью произошла. Проще элементарно согласиться с диаметрально противоположной позицией законодателя иной страны, вплоть до распределения рисков эксцедента убытка, уже отторгнутых перестраховщиком, когда решается судьба нетто-премии. Либо надо признать, что кумуляция потерь осуществляется по праву той страны, где страхователь испрашивает процессуальную защиту. Однако эта же процедура вполне может состояться и там, где недостаточное резервирование только очерчивает размеры предполагаемого ущерба. Между тем рекомендации научного форума: кому вверяется обязанность по установлению компетентного правопорядка, а кому — квалификация его содержания, — и проявляются в яркой полемике о роли тарифных ставок в корпоративной практике клубов P&I (Protection and Indemnity). Словом, по-прежнему сохраняется почва для обширных научных изысканий.

Интересы настоящей монографии, как и двух предыдущих работ автора<sup>9</sup>, связаны с проблемой идентификации рисков трансграничных морских перевозок опасных грузов. Автор считает своей задачей обратить особое внимание на их фундаментальную цивилистическую составляющую, (прежде малозаметную на фоне суждений о предпосылках возникновения рисков). Метаморфозы коллизионного регулирования вряд ли способны преодолеть максимум страховых интересов. Однако дифференциация взаимного страхования по отношению к коммерческому слишком заметна. Коллизионной составляющей целостного состава правоотношений, напротив, суждено уже воздействовать на что-либо определенно большее, чем просто приращение активов, поскольку затрагивается стоимостное выражение величины риска опасного груза. Бесспорно, искусство управления рисками в аспекте безопасного судоходства вряд ли выйдет из сферы влияния той правовой среды, что генерируется непрелож-

---

<sup>9</sup> Скачков Н. Г. Правовые основы управления рисками в морских трансграничных перевозках опасных грузов. — М.: ТОРУС ПРЕСС, 2012. 206 с.; Скачков Н. Г. Взаимное страхование ответственности судовладельцев в морских трансграничных перевозках опасных грузов: правовые приоритеты, перспективы, тенденции. — М.: ТОРУС ПРЕСС, 2012. 244 с.

но быстро. Между тем возможности частноправового подхода, где ключевое место отводится вовлечению потерь в методологию преодоления коллизийной проблемы и отыскания иностранного элемента, еще далеко не исчерпаны. Насколько межгосударственные соглашения в состоянии помочь, если презюмируемая реализация сразу нескольких страховых продуктов не завершается классификацией опасных грузов, а приводит к концептуализации профилей рисков? Наконец, какие свойства внедоговорного обязательства, когда оно актуализируется в трансграничном коммерческом контракте, позволяют даже малой толике потерь преломить на сторону страхователя ресурсы клубов взаимного страхования? Аналитика страховых поступлений рассматривается приоритетно, однако презумпция страхователя неразрывна от природы внешнеэкономической сделки. Следовательно, формулам прикрепления приходится как-то соизмерять свое предназначение применительно к источникам внешнего финансирования, а выстраивание линейки страховых продуктов составляет собой лишь первоэлемент иерархии погашения затрат. Обобщение существа понятия страхового интереса в интерпретации клубов R&I подразумевает в этой связи поддержание платежеспособности страховщика, как то немногое, что можно еще противопоставить сомнительным перспективам распыления капиталов. Так, в окончательном итоге, и формируется парадигма настоящего исследования.