

**МЕЖДУНАРОДНОЕ  
ЧАСТНОЕ ПРАВО**

**Н.Г. Скачков\***

**УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ ТРАНСГРАНИЧНОЙ  
МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПРОДУКТОВ  
ПЕРЕРАБОТКИ НЕФТИ; ЭВОЛЮЦИЯ  
МЕТОДОВ НАЧИСЛЕНИЯ КОМПЕНСАЦИИ  
(НА ПРИМЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ IOPC FUND's)**

*Ключевые слова: IOPC FUND, компенсации, морские перевозки, управление рисками, инвестирование*

Перевозка опасных грузов по открытой акватории объективно воспринимается как своеобразный весьма эффективный катализатор сегодняшней страховой практики. Необходимое погашение затрат вынуждает уделять гораздо меньшее внимание демпинговой оценке клиентов при приоритете идеи селекции рисков. Какая-либо индивидуализация программы страхования здесь представляется нежелательной. Сложно рассчитывать на результативность в случае, когда обеспечение качественного страхового покрытия замещается на умозрительную процедуру выбора уникальных качеств выплаты в силу нетипичных, мягко говоря, последствий несостоявшейся транспортной операции.

Конечно, коллизии различных субъективных факторов, когда унификация подходов к квалификации рисков закономерно обуславливает максимальное упрощение методики андеррайтинга, трудно преодолеть.

---

© Скачков Н.Г., 2012

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

Сомнительна сама перспектива, поскольку даже погашение издержек превращается для компании-перевозчика в жизненную необходимость воспользоваться в том числе и ненадежными инструментами погашения убытков по страховому случаю, лишь бы вовлечь средства в оборот. При этом кредитная организация вряд ли пожелает распрощаться с ролью классического монополиста в плане распределения предстоящего займа.

Тем не менее проблема избыточного финансирования ожидаемой компенсации в случае страхового инцидента представляется первичной. Финансовые ресурсы всегда ограничены, поэтому как гарантии, так и размеры вознаграждения трудно учесть заблаговременно. Привычные фьючерсные контракты предвосхищают существенные проблемы в правоприменительной практике, а экономическая их природа явно доминирует над легальной составляющей, определяя выбор вариантов инвестирования. Действительно, фьючерсная схема отличается известной простотой, но даже этот нехитрый критерий вполне может обернуться против любого из опционов, а приобретение спекулятивной прибыли должным образом повлияет на всю структурную линейку моделей страхования. Динамика базовых активов считается лишь относительно стабильной; вероятность совершения антагонистических друг другу операций на срочном рынке продолжает оставаться достаточно высокой. Вне комментариев также и обстоятельство, что стратегические цели страхового сообщества могут определяться, исходя из порядка применения сугубо условного инструментария – биржевого индекса, например.

Предсказуемо стремление к самокупаемости страховой деятельности как изначально предпринимательской. Тогда становятся несостоятельными доводы скептиков о наличии циклических отношений перераспределения и страхового риска, представляющих из себя слабую альтернативу солидарной ответственности всех страхователей за возможный ущерб. Компенсация приобретает в этой связи заведомо адресный характер, предваряя начало погашения риска, сколь бы обширным он ни был, а осуществление платежей становится неотъемлемой частью состоявшегося эпизода. Страхователи не в силах истребовать обратно даже малой толики перечисленных средств.

Трудно утверждать, какие эмпирические подходы или актуарные расчеты предшествовали учреждению первого трансграничного накопительного фонда риска. Однако концепция консолидированного покрытия, допускающего разноаспектные источники внешнего финансирования, выдержала испытания временем. Пусть Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР-OECD) в Меморандуме от 29 апреля 2008 г. «Об обновлениях проблемы защиты окружающей среды в условиях тотальной глобализации экономики» и предостерегает от чрезмерного увлечения децентрализацией при обособлении резервов и осуществлении ссуд,

структурирующих подобную форму аккумуляции страхового покрытия<sup>1</sup>.

Тем не менее Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью от 29 ноября 1969 г. (*The International Convention on a Civil Liability for a Damage from Pollution by Oil – CLC-69*) указывает на благоприятные перспективы специализированного депозитария. Упомянем и о Лондонском протоколе к Конвенции от 19 ноября 1976 г., подчеркивающим необходимость обоснования специальной меры заимствования, а также единицы, постулирующие ее применение.

Хотя правовая конструкция Международного фонда накопления и выплаты компенсаций начала складываться несколько раньше, отправной точкой считается всё же 1971 г. (*International Fund for Compensation Oil Pollution Damage, IOPC FUND*). Именно тогда впервые обострилась проблема соотношения лимитов страхования, когда максимальные показатели по предполагаемой ставке покрытия открыто противопоставляются страхованию агрегатному, предопределенному конкретным страховым эпизодом. Распределение компенсаций по договорам прямого страхования предпринимается постоянно, страхователю здесь позволительно даже бездействовать. Но вряд ли удастся успешно определить искомые показатели, если пределы собственного удержания остаются открытыми для страховщика. К тому же размеры брутто-премии с началом инцидента обычно неизвестны, а ассоциации R&I могут сколь угодно долго апеллировать к юридической корректности предпринятых дефиниций. В любом случае перевод страховой премии в депозит, переоценка расчетной и ожидаемой ее части оказываются настолько затратными, что ситуацию не спасает даже заключение комплексного страхового контракта; последний только указывает на предполагаемый коллективный характер инвестирования. Отсюда создание операционной структуры, органично вовлекаемой в фундаментальную процедуру кумуляции средств (из любого резидентного источника), более качественно, чем тот же банк – *custody* с низкой себестоимостью. Другие идентифицирующие признаки IOPC FUND немногочисленны, Протокол к Конвенции от 27 ноября 1992 г., действующий в редакции от 18 ноября 2000 г. подчеркивает, что с общностью понесенного ущерба следует считаться особо. Видимо, подобной констатацией предлагается, с одной стороны, всецело и ограничиться.

Другим краеугольным камнем в основании правового фундамента ЮРС считается тогда международный режим осуществления компенсаций, ставший возможным благодаря появлению Конвенции по гражданской ответственности из загрязнения нефтью 1992 г. (Конвенция CLC 1992 г.). Учреждение Дополнительного фонда (2003 г.) в целях осуществления всеобъемлющего страхового покрытия при появлении инцидентов из транс-

---

<sup>1</sup> См.: OECD. Environment and Globalisation. Meeting of the Environment Policy Committee (EPOC). 28–29 April 2008.

портировки нефтепродуктов вряд ли в 2003 г. произошло, не сущестуй к тому времени настоящего унифицирующего акта. Собственно и изначально Международную конвенцию 1969 г. о наступлении гражданской ответственности из экологического происшествия ни в коей мере не целесообразно опровергать. Хотя звездный ее час уже давно наступил, но как минимум сотня случаев катастрофической утраты продуктов переработки нефти не могла бы иначе воспользоваться предполагаемой компенсацией<sup>2</sup>.

Заключительный меморандум форума ОЭСР «О предотвращении случаев неблагоприятного воздействия на окружающую среду в условиях всевозрастающих транспортных и товарных потоков» (состоялся в Гвадалахаре 12 ноября 2008 г.) обосновывает принцип многообразия факторов, которые точно позволяют говорить о зависимости компенсации от финансовой устойчивости страховой операции. Извечная проблема пределов ответственности за ущерб не разрешается однозначно просто и быстро, хотя фундаментальный характер исковых требований подчеркивается неоднократно. В этом случае суброгация определяется непреложной взаимообусловленностью формата выплачиваемого возмещения и депозита.

Последнему, к слову, отводится непростая функция привлечения дополнительных банковских гарантий. Можно ли тогда задаваться вопросом, приобретает ли что-либо существенное процедура формирования множественного страхового резерва, когда любые сомнения в допустимости залога исчезают бесповоротно? Некий резон в подобных рассуждениях всё же есть. Достаточно начаться активной трансформации кредитных продуктов в сберегательные, как неизбежно заявят о себе обременения из методик дистанционного доступа по счетам. Тогда ординарное вынесение на депозит будет подразумевать не просто встречное обеспечение, но и то обстоятельство, насколько подробным представляется в этом аспекте участие правоприменительной инстанции.

Деятельность Международного фонда (IOPC FUND) считается безупречной, без каких-либо изъянов. Об этом свидетельствуют материалы Рамочного акта «О порядке осуществления отчетных операционных, а также административных процедур при загрязнении моря нефтью» от 9 сентября 2009 г.<sup>3</sup>

Следует подчеркнуть фундаментальное значение такого фонда в сфере организации трансграничного страхового дела как такового. При

---

<sup>2</sup> См.: «The IOPC Fund's 25 Years of Compensating Victims of Oil Pollution Incidents», International Oil Pollution Compensation Funds; Annual Report 2007. L., 2003; *Jacobsson M.* The international Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships –International Solutions for a Global Problem // *Tulane Maritime Law Journal*. 2007. Vol. 32. P. 1–33; *Pavliha M.* The 2003 Supplementary Fund Protocol: An Improvement to the International Compensations System for Oil Pollution Damage // *Maritime Law Journal*. 2007. Vol. 58. P. 308–312.

<sup>3</sup> См.: IOPC/OCT 09/2/1 9 September 2009.

этом упрочняется значение страхования по восстановлению утраченных материальных благ. Привлекательны и суждения об определении затрат, о преодолении проблемы неуместных рисков, сложность которой мало кто в состоянии опровергать. Учреждение подобного фонда составляет непременную компоненту любого из процессов экономического воспроизводства. Создание IOPC FUND как целостного института структурирует ту часть финансовых правоотношений, где неотделимо тождественны друг другу принципы расходования финансовых ресурсов мирохозяйственного социума в целом.

Любопытно, что все иные действующие регламенты IOPC FUND считают преждевременной базисную предпосылку о целесообразности страхователя сотрудничать с подобным консорциумом. Независимо от размеров вклада в данный фонд презумпция о титуле наибольшего благоприятствовании для участников, регулярно восполняющих взносы, к сожалению, превалирует. Заключительные материалы Международного форума по предотвращению инцидентов из загрязнения моря нефтью (IOSC – состоялся в г. Саванна, США, 5 мая 2008 г.) настойчиво указывают на прерогативу безусловной ответственности, достаточно инциденту произойти. В этой связи немислимо не замечать дилемму перераспределения ущерба между интенсификацией выплат, с одной стороны, и резервированием части платежей – с другой<sup>4</sup>.

Тем не менее политика IOPC FUND неизменно основывается на идеях качественного разобщения разновидностей платежей. Поэтому средствам, исчисляемым строго по смете для погашения задолженностей, противопоставляются капиталы из разряда так называемых ожидаемых доходов. Неоспоримость возмещения довлеет буквально над каждой из групп, внушая парадигму идентичности совершаемых платежей. Хотя Меморандум IOPC Фонда от 16 октября 2009 г. «О методологии финансирования портфеля страхового случая и о применении внутренних регуляторов составления финансового отчета» указывает на достоверность аналогии рискованных обязательств<sup>5</sup>.

Трудно с уверенностью предполагать, где заключается гипотетическая угроза стабильности Фонда. Выявление дестабилизирующих тенденций, имманентных любому работоспособному механизму, напоминает пресловутый казус о «квадратуре круга». Коннотация вероятных пробелов в стратегии страхования Фонда представляет собой неблагодарное занятие, что не исключает предположений, откуда системный кризис может последовать.

Здесь представляется далеко не бесспорной идея перманентной ответственности за ущерб, хотя теоретически концепция могла бы считаться

---

<sup>4</sup> См.: Marine News, Shipping and Training; International Oil Spill Conference 2008. The Official Research Register.

<sup>5</sup> См.: IOPC/OCT 09/11/1 16 October 2009.

совершенной. Почему в документах Фонда прослеживается столь отчетливая тенденция к водоразделу между рисками чистыми и ценовыми? Складывается впечатление, что топ-менеджмент Фонда неожиданно усомнился в жизнеспособности тезиса об абсолютной взаимообусловленности данных видов рискованных обязательств. Одно лишь разграничение рисков позволит пренебречь не только количественной, но и, что немаловажно, качественной оценкой понесенных потерь.

Чистые риски отнюдь не монолитны по своей структуре; там складываются трудно разрешаемые коллизии между правоотношениями процентными, кредитными, из ликвидности, наконец. Однако материалы ИОРС-FUND высказываются в основном о ликвидных рисках, рассматривая их явно схоластически и опрометчиво лишая права на признание. Более того, Меморандум Фонда от 12 октября 2009 г. «О процедуре исчисления дополнительных резервов – источников финансирования, отягощенных лимитами сумм страхового покрытия» упоминает о статистическом моделировании как об одном из ведущих компонентов предстоящего экспертного заключения<sup>6</sup>.

Данный прием и вовсе возводит ликвидные обязательства в категорию латентных рисков. Забывается, насколько затратными оказываются правомерные обобщения наступивших потерь и как непросто бывает определить, какие источники получения прибыли служат их возмещению. Тем более в условиях перевозки опасных грузов, где предотвращение серьезного ущерба иной раз зачастую немислимо, а андеррайтеру жизненно необходимо действовать с максимально возможной объективностью. Интересно, сможет ли он качественно определить базовую ставку исходящей премии по перестрахованию, не обладая алгоритмом исчисления живых ликвидных активов? Вряд ли взносы, страховые выплаты классификации cash – flow исчисляются не из привычной дельты между доходами, расходами и операционными их потоками, а в зависимости от вида риска.

Стратегическое управление рисками по праву относится к наиболее сложнейшей методике гибкого манипулирования страховыми обязательствами, где максимально эффективной защите средств в обороте отводится немалое место. Определение ставок чистой прибыли предполагает некую классификацию понесенных потерь, но почему тогда столь много внимание ИОРС FUND уделяет доле кредитных инструментов в оценке риска? С одной стороны, калькуляция потерь предусматривает переоценку стоимости затрат. В то же время любое из обязательств из страхового эпизода представляется сродни математической задаче, где поправки на ошибку складываются сами собой, неважно то, что предвидеть состояние активов в будущем с высокой точностью затруднительно. Тогда как процедура начисления компенсации по выплатам из инцидента не способствует утверждению какой-либо из пассивных стратегий накопления портфеля страхо-

---

<sup>6</sup> См.: ИОРС/ОСТ 09/11/1 12 October 2009.

вых выплат. Во всяком случае, показатели по доходности слабо увязываются с длительностью периода индексирования.

Следовательно, риски взаимодействия с инвестирующей компанией составляют лишь малую толику того, с чем предстоит столкнуться реально, по сравнению с неизбежной экстраполяцией акционерного, предпринимательского контракта. Активные стратегии некоммерческого управления рисками инкорпорируются недостаточно быстро и завершаются иной раз полномасштабной реструктуризацией объемов средств. Тогда компенсация превращается в бесконечное ожидание момента поступления более высоких доходов.

Между тем IOPC FUND старается отринуть любые, а не только существенно стратегические, факторы присутствия контрагентского риска. Видимо, допускается, что вторичные источники возмещения, коль скоро ими доведется воспользоваться, можно рассматривать в качестве стабильных показателей фиксированной доходности. Не приведет ли подобное стремление к достаточности капитала в серьезное увлечение финансовыми инструментами, единственное предназначение которых заключается в умелом распределении денежных потоков (по страховому возмещению)? А инновационные кредиты и сложно структурированные облигации в управлении страховыми рисками будут окончательно разобщены.

Множество производных базисного актива иногда предусматривает некое обобщающее определение относительно широкого класса коммерческих контрактов, чья правовая квалификация протекает по открытому сценарию. В этой связи связанная кредитная нота (CLN) иной раз преподносится как кредитный дериватив, грани влияния которого исчерпываются на стадии передачи рисков. Довериться ему по затратной сделке из осуществления проблемной перевозки означает не более чем преодоление ограничений на переуступку долга, в то время как возложения ответственности на другое лицо, как правило, не происходит, и в согласии заемщика тоже никто особо не нуждается.

Одним этим обстоятельством страховое покрытие получает косвенную поддержку, а структурирование избыточной ликвидности обрекается на неудачу. Однако уязвимость такой позиции тоже неоспорима; в условиях сложной транспортной операции продукты взаимного страхования свободно увязываются с любым видом риска. Утрата товарной партии, гибель судна иной раз могут вовсе не произойти, а компания-оператор избежит в итоге тяжких потерь. Но расширение состава рисков, изменение их компонентов становится бесконтрольным процессом. Специфика перевозки опасных грузов в том и заключается, чтобы во множественной эвристической сегментации уровней риска не забыть увидеть исходный момент его реализации.

Управление страховыми обязательствами вовсе не сводится к механическому покрытию выплат, когда о погашении рисков предпочитают даже не беспокоиться. Прежде всего – это управление концентрациями по контрагентам, инструментам с полнейшим пониманием катастрофических

последствий от наступления страхового случая. Повседневная работа с накоплениями и активами создает приоритетную компетенцию IOPC FUND; базис прочности по показателям из ликвидности определяется сравнительно быстро, хотя осознание однородности рисков довлеет иной раз над деятельностью Международного фонда. Недоверие к корреляции рисков отчетливо проявляется. Неясно тем не менее, чем оно может быть обусловлено и к чему приведет. Но гипотеза о толерантном подходе к рисковому обязательству, достаточно субъективной стороне правоотношений напомнить о многообразии выплат из предполагаемого интереса, остается по-прежнему популярной. Здесь уместны положения Бюллетеня IOPC FUND от 29 апреля 2009 г. «Об осуществлении компенсаций по требованиям третьих лиц в контексте действующего статута Конвенции HNS». Аналогичным по подходам представляется и Меморандум от 3 февраля 2009 г. «О вредоносном характере инцидентов и о методике финансирования, предпринимаемой по страховому их покрытию».

Попробуем ответить на вопрос, удастся ли IOPC FUND освоить соответствующую методологию погашения проблемной задолженности? Сложно допустить, что континентальная система права в угоду тезису о минимизации риска усомнится в повсеместном характере распространения международных критериев финансовой отчетности. При проведении трансакций импорта, экспорта, замещающих операций они одни способны определить масштабы финансовой неустойчивости заемщиков. Англо-американская правовая система, напротив, намеревается и впредь инкорпорировать свои спецификации класса GAAP (*Generally Accepted Accounting Principles* – регулирует порядок учета тех или иных практических ситуаций). Соответствующая Резолюция, представленная Комиссией RACE по ценным бумагам и биржам 20 ноября 2007 г., не допускала, видимо, мысли, насколько процедура «примирения» отмеченных стандартов станет обременительной. Покровительство Базельского комитета по банковскому надзору вряд ли этому способствует: 2010 г. завершится в данном аспекте безрезультатно.

Предположим, что к технологиям комплексной работы с должниками Международному фонду приобщаться необязательно. Диапазон рисков, разумеется, велик, но диверсификация обязательств, обремененная, помимо прочего, состоянием груза, провоцирует начало изменений в составе доходов. Отсюда обеспечение деятельности кредитного брокера, равно как и вовлечение его в сделку, представляются сугубо риторическими проблемами. Между тем дело редко ограничивается одной лишь постоянно изменяющейся финансовой, фискальной компонентой рискованных обязательств: ни один из инкорпорированных Фондом регуляторов не упоминает о показателях текущей доходности.

Соответственно, фактору риска достаточно иной раз испытать даже слабое воздействие того или иного финансового инструмента, как процедура исчисления капитальных затрат превратится в болезненное испытание для всей системы правоотношений, генерируемых Фондом. Искусственной



представляется принципиальная граница между облигациями на балансе, вовлеченными в ткань страхового покрытия, и кредитным портфелем, вне зависимости от какой-либо аргументации. Первичный риск для них один и тот же, следовательно, любые упрощения правил оборота облигаций становятся для Фонда проблематичными. Доля участия страхователя, себестоимость страховой услуги, любая иная калькуляция стоимости облигации в качестве средства дотации страховой операции сводятся в окончательном итоге к сугубо релятивным показателям.

Предчувствуют ли администраторы ИОПС FUND наступление подобных неблагоприятных обстоятельств? Очевидно да. В противном случае Меморандум от 29 октября 2009 г. «О кредитоспособности подразделений Фонда и об основах управления целевым инвестированием» проигнорировал бы критерий долгосрочной стоимости страхового случая. Строго говоря, такое заключение непросто осуществить. Иные категории оценки здесь маловероятны, вряд ли они получают должный отклик в силу специфики морской транспортной операции, обусловленной растущей опасностью товарной партии. Тем не менее надо признать, что в документе упоминается лишь о фабуле страховой стоимости, о недопустимости искусственных манипуляций с базой налогообложения при исчислении компенсации посредством неоднократно завышенной страховой премии.

Между тем идея страхования при осуществлении проблемной перевозки, неважно, обуславливается ли она нормами права, либо проистекает непосредственно из природы сделки, представляется весьма интересной. Усиливается значение фактора системности в базовых правоотношениях по взаимному страхованию, нивелируются препятствия к согласованию такого существенного условия страхования, как «опасности имущества, составляющего груз». Нефтепродукты, отождествляемые с недвижимостью, отличаются немалой ущербностью правового статуса. Любая квалификация, основанная на государственной их регистрации, не указывает ни на один из возможных идентифицирующих признаков. Скорее здесь отражаются последствия из отнесения продуктов переработки нефти к категории недвижимости.

Можно упомянуть разве что о критерии дискретности, когда размещение имущества, пространственное обособление отличает его от массы однородных вещей, предопределяя всю полноту обязательственных прав. Своеобразно, конечно, но почему бы не воспользоваться и категориями индивидуализации, очевидностью вредоносного эффекта, если в силу линейного перемещения имущества наблюдается нечто вроде его изъятия из привычной среды использования. Именно это, собственно, и происходит, достаточно произойти крушению танкера. Но многогранные функции страхового сертификата при этом как-то слабо определены, а заявка на страхование конкретной партии груза преподносится как безусловная оферта.

Бесполезно даже пытаться составить исчерпывающий перечень внедоговорных обязательств. Тем не менее необходимость установления,

реально ли пострадал интерес к страхованию, представляется очевидной. Идентификация состояния опасности предпринимается неоднократно, и каждый раз заставляет смотреть на стадию описания природы страхового случая иначе. Здесь стоит прикоснуться к одному из самых «тонких» мест в механизме взаимного страхования, все превратности которого трудно полностью преодолеть. А именно, когда следует осуществить конкретизацию состава грузовой партии: с началом погрузки, выгрузки, сразу после отправления судна или в период, предшествующий инциденту? Сложно ответить однозначно, между тем бессмысленно дожидаться момента наступления страхового случая, когда с началом эпизода малейшее обособление утрачивает какой-либо разумный смысл. В то время как начисление страхового возмещения не обходится без изыскания родовых признаков, которыми иные вещи обладают, а другие нет.

Наблюдается ли своеобразная эволюция имущества как правовой категории, если на него возлагается содержательная функция проблемной товарной партии в трансграничной морской перевозке? Конечно, некая внутривидовая дифференциация подразумевается, те или иные объекты приобретают потенциально новые свойства, видоизменяется и правовой режим. Специфика вещей, градация имущественных прав слабо соотносятся с прерогативой IOPC FUND. Меморандум «О страховании из интереса наиболее пострадавшей стороны и о сопутствующих полномочиях ведущих менеджеров IOPC FUND по начислению премии страхового случая» от 11 января 2010 г. ни словом не обмолвился, когда имущество претерпевает изменения, достаточные для возникновения рокового инцидента.

Хотя предпосылками к преобразованию ситуации Международный компенсирующий фонд, объективности ради отметим, определенно располагает. Не случайно упоминается о таких немаловажных аспектах, как предстраховочный осмотр кризисного имущества с позиций наиболее вероятных сценариев появления убытков. Тем не менее почему своевременная их оценка воспринимается IOPC FUND не иначе как обременительное занятие? Понятие груза сложно оспорить даже в мельчайших деталях, настолько тесно оно отождествляется с дефинициями Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила), действующей в редакции от 21 декабря 1979 г.

Положения унифицирующего акта между тем обуславливают некоторые сомнения, поскольку потенциальное состояние опасности преследует буквально любое изделие, неважно, перевозится ли оно в отведенной тому части внутрисудового помещения, технологической емкости, либо в танке-контейнере. Состояние опасности увязывается иной раз даже с изолирующими материалами, если они, конечно, применяются, проистекает также из обстоятельств погрузки, выгрузки. Соответствующие им технологии преподносятся в качестве неотъемлемой части товарной партии. Произойди тем не менее страховой эпизод, угроза моментально материализуется из наименования грузов, из его качеств, а отдельные свойства приобретают особую значимость.

Исчисление обособленной единицы груза не является сколь-либо тяжким бременем для контрагента перевозчика. Всегда можно воспользоваться действующим контрактом. Хотя даже ИОПС FUND вряд ли окажется в состоянии заставить перевозчика с большим вниманием заниматься распределением товарной партии (сколь бы условно для нефтепродуктов это не прозвучало). Воспользовалась ли команда танкера технологическими возможностями нефтяного погрузочного терминала самостоятельно либо позволила себе принять чью-либо помощь, держатель коносамента безраздельно распоряжается полнотой административной власти. Отсюда прослеживается необходимость точного указания на ставки погрузочных коэффициентов, определение массы в этой связи не предполагается, а в соглашениях о минимальном, равно как и о максимальном количестве груза злоупотребляют сугубо ориентировочными подходами, пресловутым «около», например. Чаще всего приходится рассчитывать на максимальное усреднение состава товарной партии, соизмеряемое с относительными процентами от пределов отклонения веса груза.

Обобществление количественных характеристик товарной партии предполагает и некую индивидуализацию эксплуатационных качеств судна. Что если неблагоприятные аспекты транспортной операции развиваются в силу пренебрежения к обязательственным требованиям перевозки опасных грузов, в частности внезапной утраты экономической эффективности самого судна. Подобные характеристики относятся к сфере техники, между тем в сохранении заведомо высокой ставки потребительской стоимости на фрахтовом рынке компания-оператор фактически не заинтересована. Юридические последствия данного шага между тем не всегда удается предвидеть. Тогда проблема заменяющих расходов обостряется, а к ней Международный фонд относится необычно. С одной стороны, обоснованно предпринимается квалификация убытков, где определяющее значение отводится затратам по диспаше. Однако дополнительные расходы покрываются исключительно как предотвращенные потери. Трудно сразу установить, распределяются ли общеаварийные затраты пропорционально либо безальтернативно погашаются на балансе.

В условиях необратимой конвергенции рисков сложно даже виртуально рассчитывать на наступление заведомо иного результата, но к чему тогда все эти сомнения в многовариантном характере появления страхового события из перевозки опасных грузов и отрицании совокупности действующих факторов. Конечно, прогнозирование всех сценариев динамики инцидента составляет основу эффективной стратегии страхования. Но проблемы иной раз оказываются присущи даже высочайшему уровню управления, достаточно хотя бы единожды встретиться с явлением аллокации капиталов.

Тогда при любом повышенном риске (а в условиях неординарной товарной партии любое страховое обязательство представляется достойным данного эпитета) различия в показателях по активам пагубно воздействуют на лимиты ликвидности. Портфелю страхования, вероятно, пред-

стоит довольно длительный период правовой нестабильности. Приемы оперативной ревизии будут пересматриваться каждый раз, достаточно избавиться от ненадлежащих активов по компенсациям. Насколько удачно сопоставление уровня доходов, рисков, инвестиций после их обновления инкорпорирует элементы того же свопинга, можно определить, проанализировав лишь сам метод управления этим портфелем. Однако спонтанную оценку финансового инструмента для целей страхования, когда соотношение цены к дивидендному доходу на уровне балансовой стоимости удерживать так и не удалось, IOPC FUND находит несостоятельной.

Зачем тогда Меморандуму от 3 апреля 2009 г. «О классификации сферы компетенции Международного фонда по выплате компенсаций при покрытии состоявшегося ущерба» указывать на возможное уменьшение ставок покрытия; достаточно страховой выплате состояться в виде паушального платежа?

В сущности, разовые начисления не способны значительно повлиять на комбинаторику расходов при наступлении страхового случая. Хотя излишне частая коррекция состава операционных доходов Международного компенсационного фонда покажется кому-то нежелательной. Куда легче в данной ситуации выявить цикличность привлечения источников средств. Масштабные инциденты заставляют прислушаться к перспективе преодоления коллизии между двумя и более факторами риска; правда, здесь потребуется проявить завидное административное упрямство в арсенале риск-аудита. Применительно к товарной партии, отягощенной к тому же опасными грузами, периодичность начисления страховой стоимости в контексте эластичной процентной ставки обязательно заставит усомниться в самооценке страхового случая как одного из ключевых показателей риска. Тогда рейтинг покрытия потерь закономерно обрушится, количественная характеристика концентрации рисков на фоне того или иного негативного бизнес-процесса спровоцирует крайне низкий уровень капитализации. Даже идеальные прогнозы по выплатам из компенсации элементарно устареют, едва миновав стадию первичного мониторинга.

Менеджеры IOPC FUND отчетливо осознают, чем подобные затруднения чреватые, могут ли они вылиться в осязаемую угрозу репутации Фонда. Но предварительно не помешает, наверное, несколько пересмотреть достаточно прохладное отношение к проблематике повторной калькуляции финансовых ассигнований. Бюджетный Устав, принятый 16 октября 2009 г. в окончательной редакции по итогам обсуждения Дополнительного Протокола к Конвенции об учреждении Международного фонда, компенсирующего загрязнение нефтью (1992 г.), предпринимает действенную попытку несколько переломить ситуацию.

Предлагается ввести в итоге благоприятные комбинации цен, чтобы иметь возможность воспользоваться ресурсами облигаций со слабым кредитным риском. Вместе с тем ни единым словом не упомянуто, что следует предпринять, если появлению лишнего источника финансирования внезапно воспротивится сама рыночная конъюнктура, а надежды на возможность

скорейшей реализации подобного бестелесного имущества по цене выше номинала ожидает полнейшее разочарование.

Безусловно покрытие инцидентов, связанных с утратой нефтепродуктов на обширной акватории, не оставляет даже тени сомнения в сбалансированности не только кредитных, но и рыночных рисков. Множественность финансовых инструментов только усиливает те повышенные требования к достаточности капитала, которым IOPC FUND объективно старается соответствовать. Хотя инвестиции как способ привлечения субсидиарного капитала крайне чувствительны к частым колебаниям ставок страхового случая.

Сложно вообразить, чтобы и облигации как компоненты предстоящей страховой компенсации благоприятствовали откровенно неуважительному отношению к минимизации диверсифицируемых рисков, складывающихся в ходе стратегического управления активами (*strategic asset allocation*). Для того же инвестора данный принцип формирования портфелей представляется правомерным в силу острейшей необходимости горизонтов инвестирования. Между тем структура сегмента облигаций в архитектонике покрытия, выстраиваемого уже при непосредственном участии менеджеров IOPC FUND, обоснованно рассчитывает на большую осмотрительность. В частности, если показатели доходности удастся определить пусть на гипотетическом уровне, то вероятность переоценки процентного риска необычайно высока. В итоге совокупная оценка рисковых обязательств напомнит со всей очевидностью о появлении печальной закономерности, в силу которой с ощутимо частыми колебаниями доходной части выплаты по страховым компенсациям справиться трудно.

В то же время от приобретения купонных выплат административные регуляторы Международного фонда по выплате компенсаций вряд ли предрасположены отказать. Поэтому пока сохраняется даже незначительная вероятность погашения без последствий кредитного риска, IOPC FUND не перестанет заниматься популяризацией высокодоходных облигаций, рассчитывая в итоге выиграть на преимуществах последующего реинвестирования высвобождаемых платежей.

Эта стратегия, возможно, и позитивна, но обуславливает лишь периодические поступления. Приобрести значительный, с точки зрения Международного фонда по выплате компенсаций, капитал маловероятно, поскольку перевозка опасных грузов предполагает еще и некое преобладание критического риска. Не важно, как именно развивается инцидент; падение стоимости капитала ниже целевого уровня инвестиционного горизонта начинается в любом случае и становится безальтернативным.

Организация экономического сотрудничества и развития достаточно далека от политики IOPC FUND, тем не менее надежду на преодоление риска ликвидности без потерь не разделяет. Меморандум Инвестиционного комитета ОЭСР от 16 июля 2009 г. «О модификациях Кодекса либерализации движения капитала и текущих невидимых операций как инструмента

международной торговли» упоминает о рискованных инвестициях, как о принципиально новом источнике привнесения капитала.

Такие вложения действительно компенсируют понесенные затраты, однако потери темпов наполнения портфеля IOPC FUND, воспользуясь он этой технологией, не удастся избежать.

Начисление купонных сумм платежей в силу появления страхового случая является довольно длительной процедурой. Немалых усилий потребует и сохранение фиксированной доходности при преобладании средне-взвешенного характера притока платежей. Международному фонду помимо прочего сложно будет работать с рынком акций второго эшелона в качестве вспомогательных источников страхового покрытия. Перспектива приобщиться в итоге к тому же уровню низкой ликвидности, либо к ординарной нестабильности по котировкам определенно не покажется благоприятной.

Здесь представляется уместной одна существенная оговорка. Неспособность к мобилизации активов обременением по большему счету даже и не является; обрести IOPC FUND подобные качества означает окончательное его отождествление с депозитарием, любой иной бизнес-структурой классификации *start up*. Сложно поэтому вообразить, чтобы функции Международного фонда по выплате страховых компенсаций внезапно пополнились такими операциями, как экономическое стимулирование ранней оплаты дебиторской задолженности, или как мониторинг долгов. Каким образом Фонд в состоянии распорядиться кредитами квалификации овердрафт? Они, стоит отметить, не приветствуют залоговое обязательство как средство обеспечения платежа, но сильно зависят от лимитов всё той же пресловутой ликвидности.

Переменная рисков возлагает на IOPC FUND высокую категорию финансовой нагрузки. Последствия инцидента обеспечивают иной раз самый настоящий кризис неплатежей, и уже не столь важно, услугами каких контрагентов имеет смысл воспользоваться, чтобы реализация страхового покрытия состоялась. В этой связи Международный фонд рекомендует прибегнуть к общей благосклонности ассоциаций взаимного страхования P&I. Между тем природа такого взаимодействия опосредует самые различные начала, вплоть до относительного неприятия самой идеи совместного сотрудничества. Поэтому вопрос о соотношении компетенций создает серьезные преграды из всевозможных отлагательных условий и дополнительных оговорок. Скажем, *Hellenic Protecting and Indemnity Club* в Меморандуме от 20 октября 2009 г. «О порядке уточнения предназначения судов в плане имплементации Конвенции CLC» рассматривает сакраментальный вопрос, как классифицируется судно-буксир, эскортирующее суда с опасными грузами в устье портовых терминалов без помощи лоцмана. Утверждается, что участие в формировании страхового покрытия окажется по настоящему возможным только после того, как IOPC FUND представит исчерпывающие рекомендации по существу.

Ассоциации взаимного страхования P&I удалось добиться протекции столь влиятельного морского форума, как Балтийская и Международная морская конференция (BIMCO). Настоящая инстанция провозгласила в Меморандуме от 15 марта 2010 г. «Об упрочнении форм взаимодействия между страхователем и оператором судна для целей скорейшего начисления страховой компенсации» едва ли не неограниченный перечень лиц в интересе судна.

Обязанности из страхового случая по субъектному составу страхования проявляются по мере участия в реализации того же бербоут – чартера как договора по долевой ответственности из солидарного членства судовладельцев. IOPC FUND предлагается примерить на себя титул senior member (старшего участника), субъекта правоотношений, функции которого не только слабо определены, но и полностью исчерпываются после завершения диалога между всеми собственниками и клубом.

Подобная позиция, мягко говоря, способна вызвать недоумение, если не серьезную тревогу за судьбы IOPC FUND в относительно близком будущем. Размывание истинного предназначения Фонда в угоду вспомогательных финансовых функций, которые преподносятся как едва ли не единственно возможные, в состоянии поставить под сомнение превалирующее положение принципа изначально ответственной стороны. Тогда способность к осуществлению платежей маскируется дискуссией о виновности, где преобладает множественность противоречивых аргументов. Умение грамотно воспользоваться заемными средствами не означает еще, что системообразующие институты обязательно послужат идеям извлечения прибыли по процентам, а отсюда вряд ли возможно создание надежного базиса для финансовых инструментов.

Политика Фонда зиждется на приоритетности различий в существующих интересах, но таковой она становится лишь после того, как судовладелец докажет, что приобретение полиса равнозначно началу решающих преобразований в структуре чартера. В противном случае самодостаточные по своей сути факторы риска отойдут в область перестраховочной конъюнктуры. Опасно, если последующие годы существования IOPC FUND подтвердят иллюзорность добровольных взносов, превратившись на деле в откровенное страховое лобби государств. Хотелось бы по возможности избежать и начисления компенсаций просто в силу слабости активов, растущих противоречий между скоростью расходования средств и длительностью их накопления. Равновесие между частотой, размерами вложения, с одной стороны, и масштабами страхового покрытия – с другой, представляется довольно хрупким. Но консолидированное финансирование, пренебрегая которым не просто выйти из потерь, возможно лишь при непосредственном участии Международного фонда.

*Материал поступил в редакцию 07.11.10.*