

# МЕЖДУНАРОДНОЕ ЧАСТНОЕ ПРАВО

Н.Г. Скачков\*

## КОЛЛИЗИОННЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

**Аннотация.** Возмещение убытков и расходов страхователей из несостоявшейся морской перевозки опасных грузов осложняется иностранным элементом в правоотношениях. Методология выбора права, подлежащего применению, непредсказуема и изобилует многообразием детализирующих факторов. Целостность обязательственного статута определяется не ссылкой к правопорядку базового контракта, а правом той страны, где состоялась передача груза перевозчику. Тогда факторы объема груза, места погрузки, размера фрахта превращаются в конкретизирующие категории. Ни одна из формул прикрепления не показала оптимальной эффективности, если залогом предотвращения страхового случая является безопасная эксплуатация судов. Ставка страховой суммы может достичь масштаба, превышающего стоимость фрахта и самого судна. На этом фоне выбор личного закона страхователя затруднен, а материальное право занимается распределением потерь между стоимостью проблемной грузовой партии и затраченным фрахтом. Отсюда любой правопорядок уязвим, тем более если расходы от существенных условий перевозки понесены во спасение груза. Деликтному обязательству предстоит учитывать эклектику самостоятельного коллизионного решения, чтобы обеспечить тарифную ставку чистой нетто-премии. Не меньшей популярностью будет пользоваться и правопорядок той страны, где судно подверглось регистрации, что упрочнит нестойкую взаимосвязь между последовавшими событиями и фактически оплаченными расходами.

**Ключевые слова:** морские перевозки, опасные грузы, страхование, правопорядок, коллизии, деликты, котировка рисков, общая авария, страховой случай, страховое покрытие.

**DOI:** 10.7256/1729-5920.0.0.8948

**Б**езукоризненное исполнение обязанностей грузоотправителей и перевозчиков невозможно без принятия решений, которые если и гарантируют регулярный характер предоставления услуг, то преимущественно с преобладанием прямого обслуживания без перевалки грузов. Доступность контейнеров подразумевает не просто гарантии

начисления тарифов, но и непреклонность штрафных санкций за просрочку в сдаче груза. Главное, чтобы коммерческое содержание цены или соблюдение всех сопутствующих сроков продолжали оставаться полностью независимыми от сложности маршрута. Между тем предельно экономить на безопасности судоходства тоже не рекомендуется. Одна из

© Скачков Никита Геннадьевич

\* Кандидат юридических наук, доцент кафедры международного частного права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

[skanic@mail.ru]

123995 г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9.

основных особенностей физического перемещения партии опасных грузов морским путем заключается в том, что иной раз приходится удваивать или даже утраивать сумму расходов, хотя сама вероятность компенсации по окончании перевозки является неочевидной.

К сожалению, в вопросе возмещения убытков сложно предугадать, на какую разнovidность затрат и в каком объеме следует рассчитывать и по праву какого государства можно его получить. Отсылка к правопорядку базового контракта подразумевает последующее отыскание права, подлежащего применению, которое должно демонстрировать, как высказался бы Г. Кегель, претворение вектора правотворчества. Отсюда последующее обращение к определенной правовой системе не минуется уточнения всех обстоятельств заключения договора, в котором передача груза перевозчику является решающим фактором. Только таким образом удастся выделить первичные признаки договора перевозки, подчеркивающие консенсуальную его природу, обособить неразрывность двусторонне обязывающего нормообразующего критерия существенным условиям объема груза, места погрузки и размера фрахта<sup>1</sup>.

Если убытки предполагают взаимозависимость правоотношений, какое место тогда отводится довольно неожиданному в рамках настоящей проблематики предварительному коллизионному вопросу? Сам по себе он мало соприкасается с транспортной операцией, осложненной к тому же состоянием груза. Между тем ситуация, когда дилемма выбора права, подлежащего применению, по одному отношению имманентна определению прав и обязанностей по другому отношению, прослеживается постоянно. Достаточно отвергнуть в силу тех или иных причин право, обозначенное в контракте, как основополагающий коллизионный вопрос моментально создаст разнонаправленность последующих исканий. Сомнительно, чтобы идентификация базового отношения не указала в этом плане на адаптацию совокупности предписаний сразу нескольких правовых систем. Но исход гипотетических прений, вполне вероятно, разрешится на основании какой-нибудь самодостаточной коллизионной привязки. Именно подобная самостоятельность и видится предпосылкой для появления означенного вопроса на фоне вторичных, детализирующих правоотношений, слагающих целостность обязательственного

статута морской транспортной операции. Или, как подчеркивал О.Н. Садиков, коль скоро и основной, и предварительный вопросы указывают на присущую им разнородность, то каждый из них должен быть, соответственно, подчинен действию установленной для него коллизионной привязки<sup>2</sup>.

Безусловно, при калькуляции вполне ожидаемых колоссальных потерь общность доминантного и побочного признаков складывается несколько иначе. Квалифицированное обоснование затрат оставляет ощущение неизменности, а драматизму инцидента при транспортировке партии опасных грузов отводится функция конструирования иерархии рисков. Здесь отыскание права, подлежащего применению, в любом случае относится к категории обременительного для страхователя процесса, тем более если очевидные сложности оплаты страхового возмещения составляют резолютивную часть судебного решения. Различные вопросы о том, отождествляется ли вознаграждение с категорией первоначального риска, только усугубляют неустойчивое положение страховщика, который, очевидно, не возражал бы найти способы примирения с агентом – отправителем груза, допуская возможность катастрофы. Но как нестабильная ставка вознаграждения может соотноситься с сутью подобного искового требования? Входят ли выплаты посреднику в структуру иска, предоставлено ли ему право, полностью либо частично, позиционировать себя с выгодоприобретателем?

Конечно, специализированный арбитражный орган вполне способен упростить неизбежную здесь процедуру выбора права, подлежащего применению. Но ни Арбитраж при комитете Ллойда, ни Морской арбитраж Роттердам-Амстердама, ни иная подобная инстанция не в состоянии признать аварийный сертификат как неоспоримое доказательство ответственности страховщика. Ситуация осложняется заинтересованностью того или иного государства в применении «своего», а не «чужого» правопорядка. Сложно оставаться предельно объективным, поскольку фактически предстоит взвесить интересы государства в период, когда обращение к абстрактной правовой системе внезапно становится реальностью. Отыскание ответа на вопрос, какому правопорядку предстоит довериться в наибольшей степе-

<sup>1</sup> Kegel G., Schurig Kl. Internationales Privatrecht : ein Studienbuch. 2 Aufl. München, 2004. S. 133.

<sup>2</sup> Садиков О.Н. Предварительные (побочные) вопросы в международном частном праве // СЕМП 1989–90–91. СПб., 1992. С. 169.

ни, уступив при этом собственному праву дилекта, остается трудной задачей.

Возмещение расходов страхователей заложено в природе убытка. Между тем обособление (расходов) в качестве обоснованного обязательства, где предполагается правоприменительная процедура, меньше всего предусматривает механическое покрытие счетов в застрахованном интересе. Тем более если появление инцидента ровным счетом ничего не предвещало. Однако эпистемология сути основного понятия, потеря груза, обременяется многоаспектностью частных предположений. Так, с точки зрения В. Садурского, утрата в апологетике морской перевозки опасных грузов чаще всего отождествляется с презумпцией ошибки, показывая иллюзорность якобы справедливого контракта<sup>3</sup>.

Напротив, Д. Маркел был убежден, что убыток, независимо от причины его появления, составляет нечто усредненное, близкое к промежуточной гражданско-правовой санкции, где находится место и компенсациям, и ретрибуциям, ярким примером которых видится начисление штрафа<sup>4</sup>.

Ретрибутивный аспект пользуется доверием судебных органов. Неважно, что таким образом учитывается прерогатива предупреждения, сдерживания вредоносного эффекта. В судебных прениях по делу *Exxon Shipping Co. v. B. Baker* звучали отголоски резонансного инцидента почти четвертьвековой давности, когда после крушения у побережья Аляски танкера *Exxon Valdez* потери составили порядка 750 тысяч баррелей сырой нефти. Решение Верховного Суда США от 27 февраля 2008 г. ознаменовало собой завершение еще одного спора в длинной череде слушаний, где определялись крайние лимиты предполагаемого к уплате покрытия. Однако предназначение верхнего предела, помимо изначальной его функции, заключается также и в пресечении непредсказуемости убытков как предтечи спонтанных поступков<sup>5</sup>.

Резюмируя вышесказанное, получим, что явные просчеты при предотвращении страхового случая и адекватности предпри-

нятых мер претендуют лишь на роль гипотетических факторов. Позволительно ли в этой связи высказываться об уязвимости критериев безопасной эксплуатации судов? Представляется, что подобные оценки в лучшем случае скоропалительны и уж точно лишены коллизионной составляющей. Однако почему бы иной раз не преподнести тезис об эффективности мореплавания как аргумент в споре между потенциальной опасностью, аналитическим ожиданием неудачи и ее фактической вероятностью. Международная конвенция от 27 апреля 1979 г. по поиску и спасению на море (SAR Convention, действует в редакции Резолюции MSC 155(78) от 1 июля 2006 г.) не опровергает непоколебимой уверенности в надежности любого судна<sup>6</sup>.

Здесь приходится признать, что частота благополучных рейсов, в том числе и с опасными грузами в товарной партии, эмпирически свидетельствует о мореходности судна. Но стремление выйти на маршрут без промедления и необходимой подготовки тоже формирует некую модель поведения, которая пойдет вразрез не только с нормами Международной конвенции о спасении от 28 апреля 1989 г. (Конвенция Salvage), а иногда и со здравым смыслом<sup>7</sup>.

Уместно заметить, что на заре XX столетия сложился своеобразный антагонизм между компенсациями за груз и страховым покрытием корпуса судна (H&M, H&I), когда игнорируются даже косвенные предпосылки наступления фактической ответственности за ущерб. В данной позиции проще всего уповать на пресловутое стремление воспользоваться всеобъемлющим информационным базисом парадокса. Но попытаемся найти в ней все же некий резон. Обстоятельства трагической утраты груза всегда предполагают подробный анализ инцидента. Страхование каско как целостная правовая материя не слишком благосклонно относится к появлению водораздела между страховым покрытием и страховой ответственностью. Следовательно, тезис о системном многообразии страховых инцидентов видится несколько поколебленным.

Предположим, что страховые события при транспортировке высокотоксических эмульсий либо патогенных составов не сопровождались конструктивной гибелью судна. Но

<sup>3</sup> Sadurski W. Commutative, distributive and procedural justice – What does it mean, what does it matter? // The University of Sydney. Sydney Law Scholl. Legal Studies Research Paper. № 2005–34. P. 6, 9–11.

<sup>4</sup> Markel D. Retributive damages: A theory of punitive damages as intermediate sanction // Cornell Law Review. 2009. Vol. 94. P. 245.

<sup>5</sup> *Exxon Shipping Co. v. Baker*, 128. S. Ct. 2605, 2621 (2008).

<sup>6</sup> International Maritime Organization (IMO). MSC.155 (78) in May 2004, entry into force on 1 July 2006. SAR Convention, London. 2006 Edition.

<sup>7</sup> International Maritime Organization (IMO), International Convention On Salvage, London, 1989.

коммерческое использование всего, что находится на борту, стало невозможным. В этом случае процедура начисления страховой премии усложняется чрезвычайно, поскольку приходится учитывать структурную взаимосвязь всех сумм убытков. При исчислении ущерба необходимо считаться не только с разумностью расходов на проведение полномасштабных спасательных работ, но и со спорадическими исключениями из страхового покрытия, где понятие лимита не действует.

В сущности, появление ограничений изначально предопределено. Оно обеспечивает защиту от рисков, если гарантий традиционного морского покрытия недостаточно. Разумная, казалось бы, эскалация ставки страховой суммы завершается тем, что покрытие по такому страхованию с легкостью превысит стоимость или фрахта, или самого судна. Правда, как заметил Д.С. Ханселль, амплитуда колебаний процентной ставки риска возможных потерь подразумевает собой не более чем одну из первичных стадий перераспределения страхового фонда. Фактор сбалансированности страхового портфеля опосредует долю ответственности по каждому принятому риску. Здесь важно добиться максимального соответствия между уровнем выплаты возмещений по одному или нескольким рискам и финансовым положением компании-страхователя<sup>8</sup>.

Несомненно, подобная позиция заслуживает обсуждения. На фоне множества разновидностей затрат и рискообразующих, инкорпорирующих их критериев возобновление договора страхования обременяется неизвестностью, достаточно новому страховому событию привести к появлению страхового случая. Однако законодательное закрепление каждой новой градации ущерба по сути своей непредсказуемо, поскольку сложно вообразить, чтобы судовладельцы примирились с подобным положением вещей. Особо данный тезис справедлив в отношении коллизионного регулирования, если разобщение близких сфер применения правопорядка начинается на фоне качественного ухудшения состояния партии опасных грузов в ходе транспортировки.

В сущности, достаточно широко известна ситуация, когда внешне однородные отношения полностью опровергают общность коллизионной привязки и структурируют отдельную ее часть, которой соответствует автономная формула прикрепления. Доктринально

в трансграничной цивилистике допускается и последующее дробление коллизионного статута отношений по нехитрому принципу: каждая коллизионная привязка указывает на пределы обособления своих компонентов.

Но можно ли прогнозировать, какие последствия возобладают исходя из прагматизма данного явления применительно к нашему контексту. Скорее всего, восторжествует эклектика деликтного обязательства, которую С. Симеонидес считал чрезмерно подверженной влиянию той или иной правовой системы и в силу этого уязвимой перед логикой алгоритма применения<sup>9</sup>.

Поэтому приоритетом перевозки взрывчатых веществ либо горючих газов является повсеместный контроль над технологическими циклами погрузки, выгрузки и транспортировки. Неоспорима пагубность воздействия критических событий на остойчивость судна, его управляемость, герметичность помещений, транспортных контейнеров. Неизбежно в таком случае появление предвестников страховой ответственности. Речь идет о структуризации тарифной ставки чистой нетто-премии исходя из состояния общей аварии либо об издержках по статуту частной аварии. Тогда выбор в пользу личного закона страхователя представляется панацеей. Но правовые стандарты сохранения груза в угрожающей ситуации, обеспечение должной дисциплины на борту судна, когда шансы на спасение минимальны, скорее всего, подчиняются самостоятельным коллизионным решениям. Анализ ущерба, вопросы финансовой защиты, ответственности за неисполнение обязательства, убытки из покрытия упрочат сущность фактора разобщения, поскольку каждая из данных категорий явно подчеркнет несхожесть право порядков.

Страховые предпочтения в такой ситуации вряд ли характеризуются стабильностью. Страхуемое имущество склоняется к одному и тому же риску, между тем идея незыблемости сроков совершения платежей сразу привлекает нескольких страховщиков. Тогда как страховые суммы дисгармонируют со страховым интересом, превышая его многократно.

Морское страхование грузов без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения, пользуется в этой связи заслуженной популярностью. Возможное избавление от риска переплаты является слишком значи-

<sup>8</sup> Hansell D.S. Introduction to Insurance. London, 1996. P. 31–32.

<sup>9</sup> Simeonides S.C. Louisiana's new law of choice of law for tort conflicts: an exegesis // Tulane Law Review. 1992. Volume 66. № 4. P. 694.

мым аргументом. Материалы совместных рабочих консультаций Международного морского комитета (СМИ) и Международной рабочей группы сообщества клубов взаимного страхования P&I, состоявшихся в мае 2010 г., находят едва ли не идеальной форму страхового P&I, состоявшихся в мае 2010 г., находят едва ли не идеальной форму страховой защиты, при которой риски деликтной ответственности судовладельца тонко учитывают, удалось ли предотвратить инцидент. Тем более когда увеличение периода существования страхового резерва незаработанной страховой премии порождает болезненную реакцию судовладельца на появление задолженностей перед третьими лицами<sup>10</sup>.

Разумеется, экономическое содержание страховой премии призывает заботливо относиться к накоплению активов, не отказываясь при этом от любых источников прибыли. Поэтому частота изменений страхового взноса включает также проценты по вкладам, структуру результативного баланса к началу появления страхового случая и общность зарезервированных платежей.

Стоимостные страховые коэффициенты вряд ли окажутся лишними, особенно если учитывать многотрудный характер исчисления формулы брутто-ставки. Между тем с возникающими требованиями по покрытию рисков, нетипичных для товарной партии, сложно согласиться. В преддверии неблагоприятного сценария транспортной операции, когда тяжкие последствия неминуемы, модели страхования испытывают давление от предположений об отсутствии профессионализма у страховщика. Скажем, он почему-либо поспешил заявить о риске, но воспользовался откровенно недостоверными данными. Неважно, что в наиболее затруднительном положении оказывается, напротив, перевозчик, если лишить его возможности определиться с реальным состоянием груза, своевременно уведомить об угрожающих тенденциях в основных параметрах транспортной операции.

Обоснования деликта, когда возможность распорядиться его квалифицирующими признаками внезапно утрачивается, усложняют и без того трудные взаимоотношения между страхователем и страховщиком. Потенциально опасные физические свойства груза видоизменяют в какой-то мере святая святых – котировку рисков. Что напомним в таком случае о стоимости груза, если технически сложные виды страхования буквально пронизывают все многообразие страховых продуктов?

Одно только страхование потери дохода поглотит без вариантов страхование буксировок, поскольку принятие риска превращается в нетто собственного удержания из структуры портфеля обособленных активов. Транспортировка аварийного судна для удаления части опасного груза на его борту вряд ли тогда начнется, поскольку страхование отстоя (судна) исключено.

Как справедливо допускает Н. Хели, выбор права, подлежащего применению, должен не только отвечать критерию своевременности, но и обладать гармоничной универсальностью<sup>11</sup>.

Такой подход предоставляет возможность отчасти обособить процедуру исчисления ущерба, преодолеть противоречия выбора, когда лицо лишается права воспользоваться близкой ему юрисдикцией и вынуждено довольствоваться правовыми нормами страны места проведения судебного разбирательства. Отметим, что Г.С. Старинг, выступая с несколькими нетипичных позиций, находит компетентное право, подлежащее применению, субъективным стечением обстоятельств, когда вероятность инцидента воспринимается как флуктуация. Именно поэтому страховые брокеры пренебрегают диапазонами риска, отводя доминирующую роль случайности в структуре страхового эпизода. Вот почему отысканию права, подлежащего применению, предшествуют просчеты при определении адекватного страхового покрытия. Выплатам по компенсациям бывает трудно охватить даже часть страховых событий, но процессная сторона не исключает и обращения к иностранному правопорядку, если он предусматривает максимальную величину убытка.

Что если обращение к такому правопорядку все же произойдет? Означает ли это гарантированное появление высокого уровня страховой защиты? Риск переплаты, как известно, неопасен до той поры, пока он принимается во внимание. Относительность будущих убытков быстрее подвигнет страховщика к завышению размера страховой премии за пределами разумной величины<sup>12</sup>.

Вышеотмеченные исследователи пытаются максимально дистанцироваться от узости восприятия инцидента, тогда как правовая действительность неизбежно несет на себе

<sup>11</sup> Healy N.J., Sweeney J.C. The Law of Marine Collision // Cornell Maritime Press Inc., U.S. 2010. P. 624.

<sup>12</sup> Staring G.S. A Modern Mansfieldian Jury : The Global Reinsurance Roundtable on Model Wordings. 2006 // Selected Works of Graydon S. Staring. England. June. 2007.

<sup>10</sup> Comite Maritime International (CMI) Yearbook 2010. Annuaire. Antwerpen, Belgium. P. 499.

отпечаток судебного форума, куда страховщик приглашает страхователя по воле пострадавшей стороны. Можно ли в этой связи открыть прямую полемику с воззрениями Ф. Берлинджери, категорически отрицающего какое-либо предоставление встречного обеспечения со стороны ответчика? Подразумевается, конечно, что исковые требования по страховому эпизоду из несостоявшейся транспортировки опасного груза морским путем генерируют единообразное применение односторонних коллизионных норм<sup>13</sup>.

Подобная позиция безусловно имеет право на существование, но структуризация контраргументов все равно предполагает рациональный подход. Со своей стороны отметим, что сфера существования закона страны суда, несмотря на очевидные различия в контекстах применимого права, отличается известной четкостью. Порядок исполнения судебного постановления исключает многовариантность в толковании состава деликта. К сожалению, обстоятельства наступления ущерба с неожиданной легкостью отвергают и частные принципы статутного права. Самое время вернуться к вопросу, который был предпослан В.П. Звезковым и звучит вполне логично: если правопорядок страны суда не опровергает применение иностранного права, то каким правилам следует окончательно отдать предпочтение: только материальным нормам иной правовой системы либо также коллизионным предписаниям?<sup>14</sup>

В первом случае отыскание применимого права всецело подчиняется иностранной коллизионной норме. Представим себе, сколь неминуема в этом ключе отсылка к праву страны суда. Но причинение вреда и наступление ущерба для данной правовой системы безапелляционно рассматриваются как не более чем констатация неосмотрительного поведения и преодоления его последствий. В то же время иной правопорядок предопределяется целостностью *lex fori*, т.е. субъективизмом отыскания права, подлежащего применению. Материально-правовые нормы тяготеют к устойчивой взаимосвязи *duty and damage*, *damage and breach*, *breach and duty* (форма деятельности, вредоносный эффект, противоправность, основание для возникновения ответственности). Возмещение вреда как та-

ковое приобретает по-настоящему реальный смысл, только когда судебные слушания по причинению ущерба действительно разрешают проблему.

Безусловно здесь недалеко и до неоднозначного заключения, что именно перемещение грузов по дистанции сужает сферу прямой унификации. Не последнюю роль в этом суждено сыграть своеобразному размыванию приоритетов, когда не настолько принципиально, каким способом могут быть созданы те консолидированные нормы, которые, по заключению В. Тетли, более результативны в плане коллизионного регулирования принципа наиболее тесной связи<sup>15</sup>.

Здесь можно воспользоваться целым спектром различных неформализованных критериев отыскания права, подлежащего применению, вплоть до сопоставления воли сторон с законодательством той страны, где многообразные источники правового регулирования инкорпорируются в сущностные качества перевозки по условиям боксовой формы чартера. Материальное право данного государства, где допускается распределение потерь между стоимостью проблемной грузовой партии и затраченным фрахтом, вполне в состоянии потеснить любой иной правопорядок, если расходы были понесены во спасение. Исчисление состоявшихся затрат проще всего поручить тому, кто спровоцировал их появление. Однако убытки от инцидента могут проецироваться главным образом на состояние мореходности. Тогда опасность угрожает непосредственно самому судну, а для акватории она минимальна. В таком случае распределение расходов на покрытие в силу неопределенности при идентификации виновной стороны может оказаться трудной задачей.

К слову, упомянутый выше Н. Хели настоятельно советовал никоим образом не отказываться от разрешения извечной дилеммы выбора в пользу прежде всего национальных правовых норм, которым по силам добиться упрощения рисков в плане постоянно меняющейся инфраструктуры транспортной операции<sup>16</sup>.

Между тем подобная позиция вряд ли получит безоговорочную поддержку того же В. Тетли. Ученый хотя и ратовал за преиму-

<sup>13</sup> Berlingieri F. Analysis of the so-called Montevideo Declaration. *Comite Maritime International (CMI) Yearbook*. 2010. *Annuaire*. Antwerpen, Belgium P 76–192.

<sup>14</sup> Звезков В.П. Коллизии законов в международном частном праве. М., 2007. С. 110.

<sup>15</sup> Tetley W. *International Conflict of Laws. Common, Civil and Maritime, Int'l Shipping Publication* Blais, Montreal. 1994. P. 75–76.

<sup>16</sup> Healy N.J., Sweeney J.C. *The Law of Marine Collision*. P. 640.

щества принципа преодоления коллизии: «избираю право исходя из его предельной достоверности для данной транспортной операции», но призывал при этом всемерно воздерживаться от сомнительного манипулирования потенциалом классических коллизионных конструкций<sup>17</sup>.

Представляется, что острота проблемы здесь обусловлена сложным характером факторов, определяющих начало наступления страхового случая. Одна лишь оговорка Дженсона (Janson clause) дорого обходится, поскольку непреодолим соблазн сразу приступить к распределению убытков, даже при наличии в договоре о чартере условий об освобождении от ответственности. Насколько трудно бывает в этом удостовериться? Нельзя отбрасывать такие аргументы, как способ размещения опасного груза на судне, вариации маршрутов, исходы развития тревожного сценария. Каждый из этих идентифицирующих признаков может оказаться либо крепким доказательством, либо неожиданным препятствием для появления доказательной базы. Резолютивная часть судебного решения становится парадоксальной, стоит хотя бы на йоту усомниться в формальной стороне каждого страхового случая.

Судебная инстанция, с ее первоначальной оценкой интерпретации инцидента, зачастую и символизирует собой едва ли не адвоката бога (*advocatus dei*), каждый вердикт которого предполагает синтез права и безграничной справедливости. Здесь даже притязания на диспозитивность коллизионных норм как предтечу самой возможности не только выбрать компетентное право, но и обособить источники права в рамках сразу нескольких правовых систем тоже подчеркивают корректность выбора подлежащего применению правопорядка. В то время как частота проблемных стадий транспортной операции либо продиктована неординарными подходами к эксплуатации судна, либо связана с попытками извлечь максимальную выгоду.

Но какие трансформации в таком случае сопровождают отыскание моделей компетентного правового регулирования, когда правопорядок, тождественный флагу судна, считается предпочтительным? Закон флага судна (*lex banderae*), весьма специфическая формула прикрепления, является неопценимым вкладом в трансграничную цивилистику.

Конвенция UNCLOS от 10 декабря 1982 г. неоднократно подчеркивает значение юрисдикции той или иной страны в морской акватории как критерия неразрывности, несмотря на расстояния между государством, предоставившим, по сути, свою национальность, и собственно судом.

Нельзя не увидеть, что принцип закона флага несомненно выходит за рамки тривиального установления права, подлежащего применению. Технологические попытки исключить инциденты одним только разумным размещением тех же опасных поллютантов на борту судна не защищают от фиаско. Логистические мероприятия интегрируются между тем настолько глубоко, что они уже неотделимы от правовой ткани трансграничной перевозки.

Однако специфика товарной партии на борту (а все издержки исходя из положений Свода Lloyd's Maritime Information (LMIS) не просто предугадать) обязательно напомнит о превратностях предстоящего рейса. Тем более если предполагается транспортировка, скажем, газового конденсата либо тяжелых углеводных фракций. Допустим, что судну, и это отягчающее обстоятельство, предстоит разделить акваторию с паромной переправой либо с маршрутом круизных лайнеров. К слову, тот же Регистр Ллойда выделяет подобные, пусть прогнозируемые пока происшествия в обособленную группу тяжелых инцидентов. Возгорание опасных химических составов на борту суда, фатальное повреждение корпуса в силу внешних или внутренних факторов с позиций воплощенной опасности в какой-то мере даже проигрывают таким страховым случаям. Официальная точка зрения здесь – консолидированный текст Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция SOLAS) 1974 г., принятый по инициативе ИМО в 1992 г. Большой интерес представляет одна из последних редакций данного документа от 1 июля 2010 г., где максимум внимания переносится на обстоятельства потери управления кризисным судом. Трагический характер подобного события, достаточно ему состояться, хотя и не удостоился серьезного внимания в обновленной версии главы V/18 Конвенции SOLAS (вступила в силу с 1 января 2014 г.), но закономерно преподносится как предтеча подавляющего большинства страховых случаев<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Tetley W. Jurisdiction Clauses and Forum Non Conveniens in the Carriage of Goods by Sea // Kluwer Law International, The Hague, 2005, Chapter 6 at pp. 183–263.

<sup>18</sup> International Maritime Organization (IMO). International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), entry into force on 1 July 2010. London ; Rilic T.

Столкновение судов нередко сопровождается угрозой пожара и огневого риска. Международный кодекс по системам пожарной безопасности (текущие изменения были внесены согласно Резолюции Ассамблеи ИМО MSC.327 (90) от 25 мая 2012 г.) как можно более широко квалифицирует логику такого происшествия, относя к этому риску также и физический контакт с подводным сооружением, деталями транспортного терминала<sup>19</sup>.

Подобная детализация порождает желание заметить, что трансграничное сообщество перевозчиков, операторов, судовладельцев извлекло в полной мере горькие уроки из крушения танкера «Вектор», когда после столкновения в открытой акватории воспламенились порядка 8 000 баррелей сырой нефти. Пассажирское судно «Донья Пас» (тоннажем 2 602 р.т., следовало под флагом Филиппин) волей несчастливой судьбы оказалось буквально в эпицентре колоссального пожара. Катастрофа произошла в водах Японского моря 20 декабря 1987 г. Тяжелейший, ставший одним из самых крупномасштабных в трагической палитре торгового флота инцидент унес жизни более чем 4 300 человек.

Между тем рано или поздно отчетливо осознается, сколь поверхностно на фоне такого катаклизма звучат сентенции, предупреждающие от подобных происшествий. Неважно даже, что аналитические бюллетени специалистов по-прежнему отдают предпочтение утрате тех или иных опасных взвесей, продуктов переработки нефти и т.д. как наиболее опасному компоненту каждого инцидента. Так, 4 апреля 2010 г. произошло столкновение контейнеровозов CMA CGM Verlaine и Odessa Star, когда оба судна маневрировали в заливе Измит. Судно Odessa Star (25 000 р.т., под флагом Мальты) получило незначительные механические повреждения, в то время как CMA CGM Verlaine (под флагом Германии, дедвейт 79 501 т) повезло гораздо меньше. Лишь оперативное вмешательство спасателей помогло избежать угрозы кораблекрушения, которое было бы чревато распространением высокотоксических составов грузовой партии. Однако получение

страховых бондов по общей аварии не сопровождалось безусловным предоставлением гарантий выплат страхователю; фрахтователи CMA CGM слишком поздно связались с диспашерами.

Участь рыболовецкого сейнера Saint Jacques II могла бы в этой связи сложиться просто ужасно. Столкновение случилось 16 марта 2010 г. в Дуврском проливе, при отличной видимости. Итоги сильного удара не заставили себя долго ждать: возникла опасная деформация танков – контейнеров на борту второго судна, Manas. Начнись утечка химикатов, многострадальный траулер получил бы тогда все шансы попасть в более тяжкую катастрофу.

Чудесным спасением можно назвать и судьбу танкера Flandre, когда удалось избежать загрязнения акватории у побережья Объединенных Арабских Эмиратов продуктами переработки нефти после инцидента с неустановленным судном в ночь на 31 августа 2010 г. Хотя некоторые технологические емкости оказались основательно повреждены, а герметичность запорных устройств была серьезно нарушена. Сразу после столкновения второе судно – возмутитель спокойствия – предпочло с максимальной скоростью покинуть место событий<sup>20</sup>.

Настоящие инциденты безусловно отличаются несхожестью, но тем не менее они демонстрируют и общие черты. Влияние известного изречения П. Манчини ощущается здесь очень глубоко. Конечно, менее всего хотелось бы искать изъяны в суждениях признанного мэтра юриспруденции, тем более что действительно «море с его опасностями не изменяется, по-прежнему призывает к тому единообразию, что жизненно необходимо для правовых режимов»<sup>21</sup>.

Но вопросы остаются. Ротация в опционе фрахтователей и судовладельцев необходима, поскольку различные варианты оплаты фрахта, включая альтернативные, не приносят искомым результатов. Немаловажно, например, что по угольному чартеру сложно разрешается проблема загрузки удаленных мест, где концентрация взвесей превышает допустимые значения (уголь,

The news of International Maritime Organization (IMO). Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea IMO bodies cover selected decisions. London. 2012. P. 13.

<sup>19</sup> International Maritime Organization (IMO). International Code for Fire Safety Systems (FSS) (2007 Edition), entry into force on 1 July 2010. London. P. 351. IMO. MSC 90/28/Add.1 MSC.206 (81) and MSC.217 (82), P. 365.

<sup>20</sup> Beamer B. Collision between the trawler Saint Jaques II and the chemical tanker vessel Manas on 16 March 2010 in Dover Straits. 16 March 2010. Collision between the French tanker Flandre and the ro-ro coaster HUA CHI 8 on 31 August 2010 in Ningbo Entrance Fairway (China).

<sup>21</sup> Lilara et Van den Bosch C. Comité Maritime International 1897–1972. Anvers, 1973. P. 5–7.

топливные брикеты, угольный порошок как производные навалочного груза относятся к категории легковоспламеняющихся составов). Переоформление всей транспортной документации на груз или на рейс, вопреки воле правопредшественника, вряд ли отразится на конечном статусе сегодняшнего владельца судна. При этом по Конвенции о международных правилах предупреждения столкновения судов в море от 1972 г. разъяснения, не сопровождалась ли перевозка индивидуализацией опасных грузов на стадиях погрузки, автоматически апеллируют к приоритету закона государства флага, независимо от маркировки<sup>22</sup>.

Приведенный выше документ отличается определенностью позиций и не требует дополнительных обоснований. Между тем проблема иерархии различных регламентов, форм нормотворчества является достаточно острой. Закономерно ожидаемой становится идея устранения конкуренции между различными объективными факторами, когда риски отрицательного исхода транспортной операции возрастают с каждым новым маневром судна. Близость инцидента, где результат оправдывает действие, видится для того же К. Гудмана сродни своеобразной индульгенции, поскольку освобождает участников сделки от особого отношения к транспортировке опасных грузов и формирует генезис упрощений фабулы страхового эпизода. Упущенная возможность предотвращения страхового случая всегда преобладает, и не остается иного выхода, кроме как обратиться к примату закона страны – места концентрации активов.

Не меньшей популярностью пользуется и правопорядок страны – места регистрации судна, когда правоотношениям присуща некая гибкость, а экономическая связь между последовавшими событиями и фактически оплаченными расходами уступает критериям внешнего признания подлинности флага<sup>23</sup>.

Циркуляр Комитета по безопасности на море Международной морской организации от 1 июня 2010 г. COLREG.2/61, где оценивается состояние угрозы при сближении судов и лишь впоследствии конструируются схемы их

расхождения на дистанции, непреклонно декларирует приоритет флага судна<sup>24</sup>.

Тщетно при этом искать в документе хотя бы косвенное упоминание об особенностях перевозки опасных грузов по открытой акватории. Тем не менее непоколебимость, с которой упомянутой формулой прикрепления рекомендуется распоряжаться и впредь, заставляет задуматься.

Рост товарных потоков и числа инцидентов сказываются, безусловно, на общей картине убыточности. Зная, что перемещение в определенной акватории встречным с боковых азимутов курсом представляет собой полноценный набор рисков, перевозчик просто обязан проявлять повышенную внимательность. Однако очень сложно надеяться на рентабельность бизнеса на данной дистанции, поскольку падение премий по перестрахованию становится закономерной реальностью. Надо ли удивляться, что именно позиции сообщества специализированных перестраховщиков пользуются здесь едва ли не абсолютным доверием.

Емкость рынка несомненно относится к разряду субъективных критериев и в принципе сама по себе мало способствует появлению коллизий. Между тем 90-я сессия Комитета по безопасности на море Международной морской организации не напрасно ознаменовалась появлением особого Циркуляра COLREG.2/64 от 4 декабря 2012 г. «Об обновлениях и изменениях существующих схем разделения движения», где приводится типизация опасностей сближения судов. Настоящий акт является прямым следствием Резолюции Ассамблеи Международной морской организации А.858 (20) от 27 ноября 1997 г. «О порядке принятия и изменения схем разделения движения, а также мер по установлению путей их разделения и замены отдельных существующих маршрутов». В циркуляре содержатся рекомендации о систематике перечня судов, классификация товарных партий осуществляется исходя из предполагаемой, а не реальной опасности. Но и последняя идентификация угроз тоже представлена в изобилии. Очевидно, что прибрежная зона требует особенной организации движения, где транспортировка активных вредоносных составов должна подчиняться закону страны государства флага<sup>25</sup>.

<sup>22</sup> COLREG: Convention on the intern. regulations for preventing collisions at sea 1972 // Intern. Maritime Organization. L. : IMO, 2009. 4rd consolidated ed. P. 180.

<sup>23</sup> Goodman C. The Regime for Flag State Responsibility in International Fisheries Law – Effective Fact, Creative Fiction, or Further Work Required? // Report of the Expert Workshop on Flag State Responsibilities. 2009. Canada. P 57–169.

<sup>24</sup> International Maritime Organization (IMO). COLREG.2 / Circ.61. London, 1 June 2010. P. 25.

<sup>25</sup> International Maritime Organization (IMO). COLREG.2 /Circ.64. London, 4 December 2012.

Жаль только, что изменения коммерческих свойств товарной партии, особенно на начальных стадиях появления рисков, и сегодня рассматриваются как основание для привлекательных льгот. Коллизионному принципу *lex banderae*, к сожалению, все чаще отводится основополагающая, если не абсолютная роль. Подразумевается феномен «удобных флагов», или открытой регистрации. Этот давний в исторической ретроспективе прием и сегодня далеко не безупречен. Настоящая проблема насущным образом отождествляется с Манильской сессией UNCTAD, которая состоялась летом 1979 г. Следующей вехой оказался уже июньский – 1981 г. – форум Комитета по судоходству Конференции ООН по торговле и развитию<sup>26</sup>.

В итоге возобладала некая стратегия, когда отыскание компромиссов дополняется тенденцией к максимальной размытости формулировок. Так называемая классификационная оговорка вряд ли когда-либо будет отторгнута договором страхования, но аварийность – фактор, как известно, всеобъемлющий. Продолжительность периодов эксплуатации, когда степень амортизационного износа возрастает, превращается в отягощающую категорию, тем более если сам груз с присущим ему постоянным риском всецело тому сопутствует. Перспектива доплаты страховой премии определенно никого не прельщает. Удивительно, но любые иные варианты сокращения эксплуатационных затрат тоже воспринимаются довольно отвлеченно.

Надо признать, что Конвенция ООН 1982 г. по морскому праву обладает в этом плане исключительным даром убеждения. Она отрицает любую дискриминацию, основывается ли та на категории национальности либо на местопребывании оператора иностранного судна. В Резолюции Юридического комитета Международной морской организации LEG/MISC.6 от 10 декабря 2008 г. «Об обеспечении безопасного судоходства согласно Конвенции UNCLOS и документам IMO» сразу провозглашается эффективная юрисдикция того государства, которое распоряжается долей в доходном владении судном. Универсальность многообразных контрольных механизмов с легкостью преодолевает тогда все изъяны «удобного флага», превращая его в нормальный инструмент национального судового регистра. Однако тень сомнения неуклонно

присутствует; регистрация «удобного флага» отображает стратегические интересы тех, кто вынашивает идею воспользоваться значительной частью тоннажа<sup>27</sup>.

Лейтмотивом здесь остается, наверное, тезис о пагубности не просто утраты груза, а скорее конструктивного повреждения судна, которое было застраховано по балансовой стоимости. Но возможно ли с неоспоримой достоверностью определить, какие численные показатели возобладают в окончательном сценарии? В Резолюции Юридического комитета Международной морской организации LEG/MISC.7 от 19 января 2012 г. «Об общности значения конструктивных, унифицирующих особенностей регламентирующего инструментария Конвенции UNCLOS и IMO» отражаются ожидания Секретариата IMO, но тональность документа достаточно пессимистична<sup>28</sup>.

Так, регулярные исчисления корреспондируют обычно к сводным, комплексным обобщениям, призванным предупредить появление отклонений в оценочных страховых нормативах единицы товара. Стоимость всей грузовой партии откровенно проигрывает совокупной калькуляции отдельных деталей узлов и оборудования. Последние в сумме зачастую оказываются выше стоимости судна, что уже явно за гранью здравого смысла.

Страховщик тем не менее чаще всего следует за обстоятельствами. Расчеты объективно воспринимаются им как признаки респектабельности, платежеспособности судовладельца, что отнюдь не устраняет трудностей самой концепции перестрахования. Изменения условий договора страхования крайне сложно проследить. Они обуславливаются глобальностью риска, а клиенты вовлекаются в острейшее конкурентное противостояние, где сущностный смысл понятия «значительные льготы» означает уверенное сокращение затрат. Мало снизить до максимума ставку премии. Приемлемый уровень франшиз предусматривает также возврат страховых взносов с зачетом для погашения и бонус за безубыточное плавание.

Притязания кредиторов в любом случае нежелательны. Юридический статус владель-

<sup>26</sup> United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) TD/B/C. 4/209.1980. Geneva. P. 3. UNCTAD TD/B/C. 4/220.1981. Geneva, P. 111.

<sup>27</sup> International Maritime Organization (IMO). LEG/MISC.6 . Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization. London. 10 September 2008. P. 49.

<sup>28</sup> International Maritime Organization (IMO). LEG/MISC.7 . Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization. London. 19 January 2012 P. 71.

ца судна вступает тогда в опасный период экстраполяции любого коммерческого опыта. Дело даже, как справедливо предполагает Р. Роджерс, не в предстоящей эскалации затрат; хуже другое – материальные доказательства титула лица как судовладельца могут утратить в этой связи здравый смысл<sup>29</sup>.

Как отреагирует в этом случае страховая компания? Нельзя исключать, что она оставит большую часть риска на собственном удержании, а следовательно, будет рассчитывать на потенциал перестраховочной защиты. «Удобные флаги» видятся здесь действенным механизмом, чтобы «перебросить» иной юрисдикции часть реального ущерба.

В промежуточном итоге представляется уместным заметить, что страховщик и страхователь стараются отдать предпочтение вариациям на тему личного закона. Но если им вдруг сопутствует неудача, то отыскание права, подлежащего применению, становится крайне обременительным процессом. При этом

страхователь явно страдает от неясностей, обусловленных природой покрытия страхового возмещения. В то же время страховщик вынужден без особого успеха сопоставлять переменчивые показатели предполагаемого вознаграждения с категорией первоначального риска. Предотвращение страхового случая не выходит на пределы умозрительного спора о возможностях, тогда как возмещение расходов страхователей вытекает из естественной природы убытка. Между тем, когда предстоит воспользоваться правоприменительной процедурой, менее всего принято рассчитывать, что она означает сугубо механическое покрытие счетов расходов в застрахованном имуществе или интересе. Компенсация обычно тем и уязвима, что предполагает лишь некий слепок страхового события. Здесь, действительно, одна надежда на обращение к иностранному правопорядку, который, быть может, предусмотрит максимально возможную величину убытка.

#### Библиография:

1. Звеков В.П. Коллизии законов в международном частном праве. – М., 2007.
2. Садиков О.Н. Предварительные (побочные) вопросы в международном частном праве // СЕМП 1989–90–91. – СПб., 1992.
3. Kegel G., Schurig Kl. Internationales Privatrecht : ein Studienbuch. 2 Aufl. – München, 2004.
4. Wojciech Sadurski. Commutative, distributive and procedural justice – What does it mean, what does it matter? // The University of Sydney. Sydney Law Scholl. Legal Studies Research Paper № 2005-34.
5. Dan Markel. Retributive damages: A theory of punitive damages as intermediate sanction // Cornell Law Review. – 2009. Vol. 94.
6. Exxon Shipping Co. v. Baker, 128. S. Ct. 2605, 2621 (2008).
7. International Maritime Organization (IMO). MSC.155(78) in May 2004, entry into force on 1 July 2006. SAR Convention, London. 2006 Edition.
8. International Maritime Organization (IMO), International Convention On Salvage, London, 1989. Hansell D.S. Introduction to Insurance. London, 1996.
9. Comite Maritime International (CMI) Yearbook. 2010. Annuaire. Antwerpen, Belgium.
10. Nicholas J. Healy, Joseph C. Sweeney. The Law of Marine Collision // Cornell Maritime Press Inc., U.S. 2010.
11. Graydon S. Staring. A Modern Mansfieldian Jury : The Global Reinsurance Roundtable on Model Wordings. 2006 // Selected Works of Graydon S. Staring. England. June 2007.
12. Francesco Berlingieri. Analysis of the so-called Montevideo Declaration. Comite Maritime International (CMI) Yearbook. 2010. Annuaire. Antwerpen, Belgium.
13. Tetley W. International Conflict of Laws. Common, Civil and Maritime, Int'l Shipping Publication Blais, Montreal. 1994.
14. Nicholas J. Healy, Joseph C. Sweeney. The Law of Marine Collision // Cornell Maritime Press Inc., U.S. 2010.
15. William Tetley. Jurisdiction Clauses and Forum Non Conveniens in the Carriage of Goods by Sea // Kluwer Law International, The Hague, 2005, Chapter 6.
16. International Maritime Organization (IMO). International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), entry into force on 1 July 2010. London.

<sup>29</sup> Rogers R. Ship Registration: a Critical Analysis // Maritime Law and Policy. Malmö, Sweden. 2010. P. 9

17. Krilic T. The news of International Maritime Organization (IMO). Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea IMO bodies cover selected decisions. London. 2012.
18. International Maritime Organization (IMO). International Code for Fire Safety Systems (FSS) (2007 Edition), entry into force on 1 July 2010. London. IMO. MSC 90/28/Add.1 MSC.206 (81) and MSC.217 (82).
19. Beamer. B. Collision between the trawler Saint Jaques II and the chemical tanker vessel Manas on 16 March 2010 in Dover Straits. 16 March 2010. Collision between the French tanker Flandre and the ro-ro coaster HUA CHI 8 on 31 August 2010 in Ningbo Entrance Fairway (China).
20. Lilara et Van den Bosch C. Comite Maritime International 1897–1972. Anvers, 1973. COLREG: Convention on the intern. regulations for preventing collisions at sea 1972 // Intern. Maritime Organization. L. : IMO. 2009. 4rd consolidated ed.
21. Camille Goodman. The Regime for Flag State Responsibility in International Fisheries Law – Effective Fact, Creative Fiction, or Further Work Required? // Report of the Expert Workshop on Flag State Responsibilities 2009. Canada.
22. International Maritime Organization (IMO). COLREG.2/Circ.61. London, 1 June 2010.
23. International Maritime Organization (IMO). COLREG.2/Circ.64. London, 4 December 2012. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) TD/B/C. 4/209.1980. Geneva. P. 3. UNCTAD TD/B/C. 4/220.1981. Geneva.
24. International Maritime Organization (IMO). LEG/MISC.6. Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization. London. 10 September 2008.
25. International Maritime Organization (IMO). LEG/MISC.7. Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization. London. 19 January 2012.
26. Rhea Rogers. Ship Registration: a Critical Analysis // Maritime Law and Policy. Malmö, Sweden. 2010.

#### References:

1. Zvekov V.P. Kollizii zakonov v mezhdunarodnom chastnom prave. M., Volters Kluver» 2007.
2. Sadikov O.N. Predvaritel'nye (pobochnye) voprosy v mezhdunarodnom chastnom prave // SEMP 1989-90-91. SPb., 1992.
3. Kegel G., Schurig Kl., Internationales Privatrecht: ein Studienbuch. 2 Aufl. München, 2004.
4. Wojciech Sadurski. Commutative, distributive and procedural justice-what does it mean, what does it matter? // The University of Sydney. Sydney Law Scholl. Legal Studies Research Paper № 2005-34.
5. Dan Markel. Retributive damages : A theory of punitive damages as intermediate sanction // Cornell Law Review. 2009. Vol. 94.
6. Exxon Shipping Co. v. Baker, 128. S. Ct. 2605, 2621 (2008).
7. International Maritime Organization (IMO). MSC.155(78) in May 2004, entry into force on 1 July 2006. SAR Convention, London. 2006 Edition.
8. International Maritime Organization (IMO), International Convention On Salvage, London, 1989. Hansell D.S. Introduction to Insurance. London, 1996.
9. Comite Maritime International (CMI) Yearbook 2010. Annuaire. Antwerpen, Belgium.
10. Nicholas J. Healy, Joseph C. Sweeney. The Law of Marine Collision // Cornell Maritime Press Inc., U.S. 2010.
11. Graydon S. Staring. A Modern Mansfieldian Jury : The Global Reinsurance Roundtable on Model Wordings. 2006 // Selected Works of Graydon S. Staring. England. June 2007.
12. Francesco Berlingieri. Analysis of the so-called Montevideo Declaration. Comite Maritime International (CMI) Yearbook. 2010. Annuaire. Antwerpen, Belgium.
13. Tetley W. International Conflict of Laws. Common, Civil and Maritime, Int'l Shipping Publication Blais, Montreal. 1994.
14. Nicholas J. Healy, Joseph C. Sweeney. The Law of Marine Collision // Cornell Maritime Press Inc., U.S. 2010.
15. William Tetley. Jurisdiction Clauses and Forum Non Conveniens in the Carriage of Goods by Sea // Kluwer Law International, The Hague, 2005, Chapter 6.
16. International Maritime Organization (IMO). International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), entry into force on 1 July 2010. London.

17. Krilis T. The news of International Maritime Organization (IMO). Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea IMO bodies cover selected decisions. London. 2012.
18. International Maritime Organization (IMO). International Code for Fire Safety Systems (FSS) (2007 Edition), entry into force on 1 July 2010. London. IMO. MSC 90/28/Add.1 MSC.206 (81) and MSC.217 (82).
19. Veamer. V. Collision between the trawler Saint Jaques II and the chemical tanker vessel Manas on 16 March 2010 in Dover Straits. 16 March 2010. Collision between the French tanker Flandre and the ro-ro coaster HUA CHI 8 on 31 August 2010 in Ningbo Entrance Fairway (China).
20. Lilara et Van den Bosch S. Comite Maritime International 1897–1972. Anvers, 1973. COLREG: Convention on the intern. regulations for preventing collisions at sea 1972 // Intern. Maritime Organization. L. : IMO. 2009. 4rd consolidated ed.
21. Camille Goodman. The Regime for Flag State Responsibility in International Fisheries Law – Effective Fact, Creative Fiction, or Further Work Required? // Report of the Expert Workshop on Flag State Responsibilities 2009. Canada.
22. International Maritime Organization (IMO). COLREG.2/Circ.61. London, 1 June 2010.
23. International Maritime Organization (IMO). COLREG.2/Circ.64. London, 4 December 2012. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) TD/B/C. 4/209.1980. Geneva UNCTAD TD/B/C. 4/220.1981. Geneva.
24. International Maritime Organization (IMO). LEG/MISC.6. Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization. London. 10 September 2008.
25. International Maritime Organization (IMO). LEG/MISC.7. Implications of the United Nations convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization. London. 19 January 2012.
26. Rhea Rogers. Ship Registration: a Critical Analysis // Maritime Law and Policy. Malmö, Sweden. 2010.

*Материал поступил в редакцию 24 июня 2013 г.*