

Мустафина Алсу Рафисовна,
кандидат экономических наук,
зам. заведующего отделением
«Управление проектами и программами»
ИГСУ РАНХиГС

Mustafina Alsu Rafisovna,
PhD in Economics,
Assistant manager of Project and Program Department in
IPACS RANEPА

К вопросу о создании международного фонда компенсации

рисков нанесения ущерба арктической среде

Аннотация: В настоящей статье рассматриваются положения международных конвенций, содержащих положения об ограничении ответственности судовладельцев; анализируется законодательство приарктических государств по морскому страхованию. Проблемы арктических рисков сопоставляются с возможной методикой расчета возможного ущерба. Формулируются основные положения по созданию международного фонда по компенсации ущерба за загрязнение арктической среды в процессе коммерческого судоходства.

Ключевые слова: международные конвенции, нормы внутреннего права, транспортировка нефтепродуктов, арктическая среда, загрязнение, объекты страхования, научная доктрина, обязательное морское страхование, арктический фонд.

Annotation: This article examines the provisions of international conventions containing regulation of ship owner's liability; the legislation of the Arctic states on maritime insurance has been analyzed. The problems of Arctic risks are compared with the possible methodology for damages calculating. The author made an attempt to formulate the basic provisions for the creation of an international fund for compensation damages from pollution of the Arctic environment in the process of commercial navigation.

Key words: international conventions, norms of internal law, transportation of oil products, Arctic environment, pollution, insurance objects, scientific doctrine, compulsory marine insurance, Arctic Fund.

Несмотря на некоторое падение грузопотока по арктическим маршрутам в 2016 г. (по сравнению с 2014 г.), специалисты прогнозируют его рост в следующие 2-3 года до 40 млн т. только на маршрутах в российской части Арктики ¹ Причем значительную часть перевозимых грузов составят углеводороды, имеющие максимальные негативные показатели импакт-фактора на природную среду. Опыт мореплавания уже показал, что в Арктике возможно использовать самые крупные суда танкерного класса. Впервые это был в 2010 г. «СКФ Балтика» - дедвейтом 117 тыс. тонн, а затем еще больший по размерам - «Владимир Тихонов» - дедвейтом 163 тыс. тонн. Танкер «Виктор Бакаев» прошел по

¹ URL: <http://ru.arctic.ru/infrastructure/20160127/277509.html>

Северному морскому пути в 2013 г. в период интенсивного ледообразования, имея на борту почти 70 тыс. т. нефтепродуктов.²

Транзитная транспортировка нефтепродуктов, это не единственное направление перевозки углеводородов полярными маршрутами. Как известно, в прибрежных акваториях Канады и России идет разработка морских ресурсов континентального шельфа, что вызывает необходимость транспортировки нефти из районов добычи. В 2015 г. в российской части этот показатель достиг 7 млн. тонн и в ближайшие несколько лет может возрасти в 2-3 раза за счет использования более крупных судов.

К счастью, статистика арктического мореплавания пока не знает катастроф, приведших к значительному загрязнению окружающей среды. Вместе с тем, угроза таких происшествий вполне оправдывает могущие возникнуть риски. Примером может служить инцидент произошедший 24 июня 2016 г. с норвежским танкером CHAMPION EBONY сел на мель возле Нунивака, Аляска.³ На борту танкера было около более 14 миллионов галлонов нефтепродуктов, но по сообщениям USCG⁴ это не привело к утечке нефти.

Арктическая морская среда и питаемые ею живые организмы имеют жизненное значение для человечества. Все государства, как арктические, так и не прибрежные Северному Ледовитому океану зависимы в обеспечении его экологической безопасности. По мнению ученых ликвидация последствий, даже небольшой по тяжести аварии в Арктике, затруднена или практически невозможна из-за природных условий, плохой видимости, отсутствия береговой инфраструктуры. Дополнительным обстоятельством, определяющим уникальность региона, является неспособность полярной экосистемы полностью ассимилировать и обезвреживать сбросы, а также восстанавливать природные ресурсы, - рекреация и самоочищение в полярных широтах может происходить столетиями.

Международные соглашения специально не определяют правовой режим Арктики. И хотя единства взглядов на применимость к арктическим пространствам Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. нет, тем не менее «Арктический совет» посчитал возможным применения в высоких широтах указанной конвенции.

КМП-82 лишь единожды упоминает страхование и, что представляется важным, - как раз в контексте полярных пространств. В силу положений статьи 234 КМП-82, указанные пространства отнесены к «покрытым льдом районам», в которых прибрежное государство

² Селин В.С. Движущие силы и проблемы развития грузопотоков Северного морского пути // Арктика и Север. 2016 №22. С. 114-126.

³ <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2016/13375/tanker-champion-ebony-grounding-alaska/>

⁴ Falsey, J., 2016. Coast Guard: No spill in grounding of tanker carrying fuel to Southwest Alaska villages. Alaska Dispatch News. Available at: <http://www.adn.com/alaska-news/2016/06/25/coast-guard-no-spill-in-grounding-of-tanker-carrying-fuel-to-southwest-alaska-villages/>

получило право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его. Конвенция не детерминирует значимые, применительно к нашему исследованию понятия, такие как «суровые климатические условия»; «большая часть года»; «тяжелый вред экологическому равновесию».

Статья 235 КМП-82 определяет государство, как субъект ответственности выполнения международных обязательств по защите и сохранению морской среды. Указанная статья определяет необходимость в максимально короткие сроки осуществить надлежащее возмещение или компенсировать ущерб иным способом, если им подверглась морская среда физическими или юридическими лицами под их юрисдикцией.

Третий абзац исследуемой статьи с целью обеспечения быстрого и адекватного возмещения, причиненного загрязнением морской среды, обязывает государства сотрудничать в осуществлении действующего международного права, касающегося ответственности, для оценки и возмещения ущерба или урегулирования связанных с этим споров, а также, когда уместно, в разработке критериев и процедур выплаты надлежащего возмещения, таких, как обязательное страхование или компенсационные фонды.

Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г., имея универсальный характер, с точки зрения района применения, также установила поощрительный характер государственных усилий, имеющих общую заинтересованность в защите конкретного географического района, к заключению соответствующих соглашений, которые бы дополнили Конвенцию.

Вместе с тем, Конвенция 1972 г. в силу положений статьи IV не применяются, когда это необходимо для обеспечения безопасности человеческой жизни или судов, самолетов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций в случае форс-мажорных обстоятельств, вызванных непогодой... и минимизация ущерба при сбросе не может рассматриваться как должная мера по демпфированию опасности, поскольку погодные условия в Арктике сами по себе всегда могут рассматриваться как форс-мажор.

Основными международно-правовыми актами, регламентирующими международную перевозку грузов морским транспортом, являются Брюссельская Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, 1924 г. с изменениями и дополнениями в

Протоколе 1968 г. и Конвенция ООН о морской перевозке груза 1978 г. Ввиду того, что между государствами нет единства в отношении применения вышеперечисленных Конвенций, они действуют не исключая друг друга.

Ответственность перевозчика - ключевые разделы вышеназванных Конвенций. Этот раздел в Гаагских правилах 1924 г. представлен в виде перечня положений, освобождающих его от ответственности. Этот перечень охватывает 17 оснований. В том числе, ни перевозчик, ни судно не отвечает за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом:

- действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;
- пожара, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика;
- рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах;
- непреодолимой силы;
- спасания или попытки спасания жизней либо имущества на море;
- всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика и не из-за действий и не по вине агентов или служащих перевозчика.

Сложившаяся в международном праве система «компенсационных ограничений» также не адекватна угрозам нанесения вреда арктическим пространствам в связи с коммерческим судоходством. Например, предел ответственности в редакции правил Висби составляет 10 тыс. франков за место или единицу груза либо 30 франков за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше. Этот предел ответственности применяется, если стоимость груза не была оговорена отправителем в коносаменте. Хотя Протокол Висби расширил сферу действия Брюссельской конвенции 1924 г., однако это не связано с установлением дополнительных обязательств в области страхования перед третьими лицами, в частности, государствами или иными лицами, которым был нанесен ущерб в связи с перевозкой грузов.

Предел ответственности морского перевозчика по Гамбургским правилам составляет 835 СДР за место или единицу груза, либо 2,5 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза. Конвенция 1969/92 устанавливает ограничение ответственности собственника судна, вовлеченного в инцидент в отношении любого одного инцидента общей суммой 133 расчетных единицы на каждую тонну вместимости судна. Однако Конвенция указывает, что общая сумма ни в коем случае не может превышать 14 миллионов расчетных единиц. Заметим для последующих рассуждений, что по курсу на 10 марта 2017 г. эта сумма в долларах США составляет 18, 864 924.45.

Положения об освобождении от ответственности и ее предела применяются к иску к перевозчику только по поводу утраты или повреждения грузов, на которые распространяется договор перевозки, т.е. не содержит положений о пределах ответственности за нанесение ущерба среде в районе плавания.

Положение, связанное с возможностью выгрузить с судна вне предусмотренного коносаментом порта, грузы, легко воспламеняющиеся, взрывчатые или опасные ..., возможность их в любом месте уничтожить или обезвредить перевозчиком ... не создают правовой основы предотвращения таких действий в арктическом плавании. В этом же контексте следует рассматривать такие конвенционные положения как:

- возможность перевозчика осуществить девиацию (включая разумную) для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море... без негативных последствий для него последствий;
- право перевозчика не отвечать за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом не мореходности.

Рассмотрение проблем, связанных с разливами тяжелых фракций нефти (HFO) и оценки возможных компенсаций рассматривались многими экспертами и международными организациями, которые практически единодушны в том, что влияние таких разливов оказывают катастрофическое воздействие на морскую среду и прибрежные районы. Международная Федерация по защите владельцев танкеров (ITOPF), заключила что «.. в тех случаях, когда речь идет о воздействии на среду что последствия тяжелого нефтяного топлива могут быть более продолжительными..., а стоимость очистки одной кв. мили или километра побережья от HFO в полярных и субполярных районах – не возможно подвергнуть оценке в рамках имеющихся методик.

По всей видимости, разработчики Конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г. сознавая опасности загрязнения в следствии морских перевозок и недостаточность регулирующих положений Международной конвенции от 29 ноября 1969 г. о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, приняли дополнительные нормы, нацеленные на обеспечение достаточного возмещения лицам, которым причиняется ущерб вследствие загрязнения, вызываемого утечкой и сливом нефти из судов.

Среди субъектов, которые должны нести экономические последствия ущерба от загрязнения нефтью вследствие утечки или слива нефти, перевозимой наливом на морских судах, Конвенция называет не только судовладельцев, но и тех, кто «заинтересован в перевозке груза нефти».

Для этих целей участники Конвенции создали международный фонд для компенсации ущерба от загрязнения, для того, чтобы обеспечивать компенсацию ущерба от загрязнения в той мере, в какой защита, предоставляемая по Конвенции об ответственности, является недостаточной, а также освобождать собственников судов от дополнительного финансового бремени. Иными словами конвенция принимает дополнительные меры по снижению финансовой нагрузки на судовладельцев и не предполагает страховых выплат пострадавшим субъектам в результате загрязнения моря нефтью.

Кроме того, конвенция применяется в том, что касается компенсации ущерба и возмещения собственникам в случае загрязнения, происшедшего в территориальном море судном, зарегистрированным в одном из государств, участников Конвенции или плавающим под его флагом. В силу статьи 4 (с) положения Конвенции применимы к случаю, когда ущерб превышает предел ответственности собственника судна, предусмотренный любой другой международной конвенцией, вступившей в силу, или открытой для подписания, ратификации или присоединения на день совершения Конвенции. Казалось бы, хотя бы в территориальном море проблема решена. Однако в последующих статьях Конвенция освободила Фонд от выплат в случае если Фонд докажет, что ущерб от загрязнения явился всецело или частично результатом поведения потерпевшего лица, которое действовало или бездействовало с намерением причинить ущерб, либо возник вследствие небрежности этого лица.

Кроме того, общая сумма компенсации, выплачиваемой Фондом в отношении какого-либо одного инцидента или стихийного бедствия «исключительно по своему характеру, неизбежного и непреодолимого², не должна превышать 450 миллионов франков, что представляется достаточно низким возмещением, в сравнении ущерба, могущего быть нанесенному экологии Арктики.

В Конвенции ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» 2008 г. предел ответственности определены в Главе 12. В статье 59 указанной Конвенции определяется, что ответственность перевозчика за нарушения его обязательств по ... Конвенции ограничивается 875 расчетными единицами за место или другую единицу отгрузки или 3 расчетными единицами за один килограмм веса брутто груза, являющегося предметом иска или спора, в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда стоимость груза была заявлена грузоотправителем.

С учетом пункта 2 статьи 61 размер компенсации за утрату или повреждение груза, обусловленные задержкой, исчисляется в соответствии со статьей 22, и ответственность за экономические потери, причиненные задержкой, ограничивается суммой, эквивалентной

2,5-кратному размеру фрахта, подлежащего уплате в отношении задержанного сдачей груза. Общий размер суммы, подлежащей уплате согласно настоящей статье и пункту 1 статьи 59, не может превышать предел, который был бы установлен согласно пункту 1 статьи 59 в отношении полной утраты соответствующего груза.

В силу положений статьи 61 перевозчик утрачивает право на ограничение ответственности, даже если на это есть ссылка в договоре перевозки, если истец докажет, что ущерб, причиненный в результате нарушения обязательства перевозчика по настоящей Конвенции может быть отнесен на счет личного действия или бездействия лица, претендующего на право ограничить ответственность, совершенного с намерением причинить такой ущерб, или вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

Для наших дальнейших рассуждений весьма важным представляется применяемая международным правом методика расчетов понесенного ущерба. Конвенция 1969/92 определяет вместимость судна как чистую вместимость с добавлением к ней объема машинного отделения, который был вычтен из валовой вместимости при определении чистой вместимости. В случае, когда обмер судна не может быть произведен по обычным правилам обмера судов, вместимость судна должна считаться равной 40 процентам выраженного в тоннах (2240 фунтов) веса нефти, которую судно может перевозить.

Хотя применимые расчетные показатели не соответствуют положениям Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. воспользуемся положениями Конвенции 1969/92 для приблизительной оценке возможного предела ответственности судовладельца в случае инцидента на примере танкера ПАО «СОВКОМФЛОТ» ТИМОФЕY GUZHENKO. Танкер имеет чистую вместимость 21075 т., что с учетом расчета ограничения ответственности составит 2 802 975 расчетных единиц, что составит в долларах США (на 10 марта 2017 г.) сумму в 3 776 993.69. что явно значительно меньше 14 млн. SDR, установленных Конвенцией 1969/92.

Другое обстоятельство, имеющее важное значение для настоящих заметок связано с тем, что Конвенция 1969/92, определяет, что финансовое обеспечение риска загрязнения должно быть основано на страховании ответственности судовладельца путем создания специального фонда. Собственник судна, перевозящего более 2000 т. нефти наливом в качестве груза, должен для покрытия своей ответственности за ущерб от загрязнения осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение, как, например, гарантия банка или свидетельство, выданное международным компенсационным фондом, на сумму, отмеченную выше, устанавливаемую путем применения пределов ответственности, описанных выше.

Поскольку грузом судна в Арктике могут быть углеводороды, принятые на борт не только в порту, но и в месте добычи с установки, размещенной на арктическом континентальном шельфе, то обратим внимание также и на положения Конвенции 1977 г. «О гражданской ответственности за загрязнение нефтью в результате разведки и разработки морских минеральных ресурсов».

В статье 3(3) указанной конвенции указывается на то, что оператор не отвечает за ущерб от загрязнения, если докажет, что ущерб явился результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления по своему характеру исключительного, неизбежного и непреодолимого. В контексте нашего анализа важным представляется необъясненность таких понятий как «стихийное явление» и его характер с точки зрения исключительности и неизбежности применительно к естественным и навигационным характеристикам Арктики.

Совершенно неприемлемыми выглядят и дальнейшие положения, связанные с отказом от ответственности оператора покинутой скважины за ущерб от загрязнения, предусмотренный положениями Статьи 3(4); частичным или полным освобождением оператора при условии, что он докажет, что ущерб от загрязнения произошел всецело или частично в результате поведения или небрежности потерпевшего лица (Статья 3(5)).

Обратим внимание на еще один документ, вступивший в силу с января 2017 г. – «Полярный кодекс» (далее – ПК). Наиболее близкими к предмету нашего исследования являются положения главы 9 («Безопасность навигации») и части II-B.

Как отмечено в п. 9.1, целью положений главы 9 ПК является обеспечение безопасности мореплавания за счет применения функциональных требований, включающих, касающихся навигационной информации (9.2.1) и функционирования навигационного оборудования (9.2.2). Примечательно, что в соответствии с положениями части II-A, в частности Главы 1, любой сброс нефти или ГСМ – запрещается (1.1). В дальнейшем ПК детерминирует требования в зависимости от конструктивных особенностей судов и года постройки. Поскольку судно является искусственным сооружением, эксплуатация которого имеет вполне прогнозируемые технические риски, полагаем, что отсутствие в Кодексе положений об обязательном страховании арктических рисков существенно снизит эффективность его применение.

Оценивая национальные нормы приполярных стран можно констатировать, что вопросы регламентации морского страхования в США инкорпорированы в Кодекс США, в частности раздел 46, где регулирование заключается в том, что судовладельцы как американские, так и иностранные, осуществляющие мореплавание в американских водах могут заключать договора страхования в письменной форме.

Интерес представляет закон США «О загрязнении нефтью» 1990 г. (ОРА). Хотя закон не содержит положений об обязательном страховании в процессе судоходства в Арктике, однако содержит положения об учреждении специального фонда, который может использоваться в качестве компенсации потерь, не охватываемых загрязнителями, предусмотренными на момент катастроф законом. ОРА позволяет штатам принять свои собственные законы по вопросам ответственности и борьбе с загрязнением.

Канадский Закон «О загрязнении арктических вод» был принят в 1970 г. в качестве реакции на дополнительные риски окружающей среде в связи с началом интенсивных работ по научно-исследовательскому бурению арктического шельфа и дальнейшей промышленной разработке ресурсов. Канадский закон запрещает сброс опасных отходов с судов и дает право губернатору прибрежных территорий объявлять отдельные участки арктического шельфа и покрывающих вод «районами безопасности», где устанавливать повышенные технические требования к судам, а также полный запрет на транспортные операции.

Норвежский морской кодекс 1994/2013 представляет собой документ достаточно подробно детерминирующий коммерческое мореплавание. Однако Кодекс практически не устанавливает особых требований для судов при плавании в высоких широтах и не определяет порядок компенсации ущерба в случае его нанесения природной среде. Статья 72 норвежского кодекса озаглавлена «Требования о возмещении ущерба. Страхование», однако содержит лишь общую формулу о возмещении ущерба.

Датский закон «О договорах морского страхования» был принят в 1930 г. и действует в редакции 2014 г. Часть 2 закона определяет положения, связанные с освобождением от ответственности страхователя. В частности, в статье 35 указано, что любой законный интерес выраженный деньгах может быть предметом освобождения от ответственности, ...страховка может быть использована ... для защиты интересов третьей стороны. Статья 36 устанавливает, что ... если страхование осуществляется без какого-либо конкретного имущественного интереса, страховое покрытие ... должно покрывать стоимость имущества ..., но не несет ответственности за косвенные убытки или потери из-за того, что объект не мог быть использован по назначению. Раздел 39 указывает на неправомерность взыскания со страховщика суммы большей, чем предусмотрено договор страхования (39 (1)), а если последний предусматривает возможность дополнительной оценки компенсации, то страхователь обязан мотивировать свои претензии (39 (2)).

Непосредственно морскому страхованию, датский закон посвящает весьма скромные положения, заключенные в статью 59, которая гласит, что под «морским страхованием» он понимает страхование от опасностей, которым застрахованный субъект подвергается

во время транспортировки по морю. Однако, что несомненно важно для наших рассуждений, так это то, что вторая часть указанной статьи гласит, что если договор страхования в дополнение к морским опасностям включает в себя и другую опасность, связанную с транспортировкой, то риски должны включаться в полном объеме в морское страхование и при отсутствии каких-либо особых исключений, сделанных на основании закона ... договор морского страхования должен содержать все риски, которому может подвергаться застрахованное лицо.

Анализ российского законодательства⁵ позволяет утверждать, что, нормы гражданского кодекса РФ регулируют лишь гражданско-правовые страховые отношения – обязательства по страхованию, устанавливая для любой их разновидности общие правила. При этом страховые обязательства урегулированы кодексом исчерпывающе, и поэтому они не могут включаться в предметную сферу каких-либо иных законов. ГК РФ, закрепляя общее правило о возникновении страховых обязательств из договора и возможности определения его условий в стандартных правилах страхования соответствующего вида, тем самым выдвигает данные правила в разряд специфических регулятивных норм.⁶ Кроме того, согласно ст. 970 ГК правила ГК РФ о страховании применяются в субсидиарном порядке к специальным видам страхования, установленным отдельными специальными законами (с безусловным соответствием их содержания нормам ГК РФ), принятие которых прямо предусмотрено кодексом и, в частности морскому страхованию.

Морскому страхованию посвящена глава XV Кодекса торгового мореплавания,⁷ согласно которой по договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки.

Заметим, что КТМ 99 не ссылается на особые правила, страхования, применяемые к арктическим пространствам, однако распространяет действие главы XV на суда,

⁵ В рамках работы над статьей анализировались законы как непосредственно регулирующие вопросы, связанные с ее предметом, так и иные законы (например, «Об организации страхового дела в Российской Федерации»), постановления Правительства РФ и ведомственные акты (например: Приказ Федеральной службы страхового надзора от 24 марта 2005 г. № 26 «О размере (квоте) участия иностранного капитала в уставных капиталах страховых организаций»)

⁶ п. 1 ст. 943 ГК РФ.

⁷ КТМ РФ 99 устанавливает форму договора морского страхования (статья 249), определяет условия страхования (Статья 251), страховую премию (Статья 253), возможность двойного страхования (Статья 260), освобождении страховщика от ответственности при страховании судна (Статья 266), груза (Статья 267) и фрахта (Статья 268); ответственности страховщика сверх страховой суммы (Статья 276), последствий возмещения убытков третьими лицами (Статья 283) и проч., - т.е. достаточно подробно регламентирует вопросы морского страхования, особенно в части документооборота.

осуществляющие плавание в акватории Северного морского пути. В отличие от западных аналогов Кодекс подчеркивает включение пространств Арктики в границы предприятия, однако распространяет их лишь на Северный морской путь.

Научная доктрина как отечественная, так и зарубежная предпочитает в большей мере исследовать общетеоретические вопросы нежели прикладные, особенно в том, что касается арктического судоходства и его страхования.

В вопросах теории значительное количество исследований по страховому праву - как российских, так и зарубежных – указывают на принцип наивысшей добросовестности как основополагающий принцип в страховании, однако по-разному детерминируя его содержание и конкретное проявления в правах и обязанностях участников страховых отношений. По мнению канадского ученого Дж. Лоури английское и канадское законодательство о морском страховании, понимают «расширенные» обязанности страхователя по предоставлению информации страховщику при заключении договора страхования (*duty of disclosure*) и при этом страхователь не просто должен вести дела со страховщиком честно и откровенно - он должен сообщить все сведения, которые средний, разумный человек - разумный торговец - мог бы счесть существенными. Заметим, что проявлением указанного принципа может служить доверие в том, что, уплачивая страховую премию или делая взносы в обязательный страховой фонд страхователь может быть уверен, что страховщик обеспечит покрытие расходов, связанных с нанесением экологического ущерба третьим лицам и оценка страхового риска будем носить максимально открытый характер.

Применительно к адекватности покрытия в рамках действующих систем морского страхования и особенностей арктического региона, обращают на себя внимание выводы канадского ученого Ф. Лассерр, который указывает на неадекватность международно-правового регулирования существующим вызовам опасностей арктического мореплавания и не соответствия страхового покрытия демпфированию возникающих рисков. В доказательство он приводит внушительный перечень аварий, начиная от трагедии с *Exxon Valdez* (1989), происшедшей в субарктической области; катастрофой пассажирского судна «Максим Горький» возле Шпицбергена 1989) и *MS Explorer* в Антарктиде (2007); посадке на мель круизного судна *Clipper Adventurer* при плавании в Северо-Западном проходе (2010), танкера *MV Nanny* в канадских арктических водах в 2010 и 2012 годах; столкновение с льдиной танкера *Nordvik* в районе СМП в 2013 году.

К пересмотру сложившейся системы правового регулирования страхования в арктических водах призывали многие учены. Об этом, в частности, говорил на конференции в Токио Ю. Миура и писал немецкий ученый Е. Магнус.

В разное время доктор Л. Бригман и профессор А. Чокуит указывали на необходимость включения в Полярный кодекс положений об обязательном страховании мореплавания в арктических водах, а профессор А. Чиркоп в связи с ростом арктического судоходства делает вывод о необходимости дополнительных мер международно-правового характера для предотвращения негативного воздействия на морскую среду. Е. Голд указывал на необходимость дополнительных мер безопасности при повышении интенсивности мореплавания по СМП, а Е. Гую делал примерно такие же выводы применительно к коммерческому судоходству по Северо-Западному проходу. Рассуждения профессора В. Мусина об адекватности страховой защиты угрозам, связанным с мореплаванием по СМП могут быть дополнены выводами профессора Е. Моленаара и У. Остренджа о недостаточности правового регулирования арктического судоходства с точки зрения нанесения ущерба акваториям и территориям приарктических государств.

Таким образом, изучение доктринальных источников также приводит к выводу о неадекватности существующего международно-правового регулирования страхования коммерческого судоходства в полярных водах возможным угрозам.

Перечень конвенций, национальных норм и научных доктрин, имеющих отношение к нашему предмету довольно значителен и объемы статьи, позволяют подробно описывать результаты анализа всего нормативного материала, однако можно сделать некоторые обобщающие выводы. А именно:

- (1) Ни одна из универсальных международных конвенций (Конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов сбросами отходов и других материалов 1972 г., Международная конвенция по предотвращению загрязнения судов 1973 г. (МАРПОЛ); Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и управления ими 2004 г.; Международная конвенция о контроле вредных противообрастающих систем на судах 2001 г.) не понуждает судовладельцев принимать дополнительные обязательства в области страхования перед третьими лицами, в частности, государствами или иными лицами, которым был нанесен ущерб в связи с перевозкой грузов;
- в соглашениях, регламентирующих перевозку морем опасных грузов также отсутствуют какие-либо специальные нормативные положения в области обязательного страхования ответственности за ущерб третьим лицам или среде перевозки;
- не находим мы указанных положений и в международных кодексах, таких, например, как Международный кодекс морской перевозки опасных грузов - МКМПОГ (IMDG CODE); Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ); Кодекс безопасной практики перевозки не зерновых навалочных грузов (BC Code), ни в

правилах МАГАТЭ (например, - Правила безопасности перевозки радиоактивных материалов МАГАТЭ).

(2) Национальное законодательство приарктических государств содержит положения о возможности учреждения компенсационных фондов, но не вводит требования к обязательному страхованию ответственности за ущерб окружающей среде в процессе коммерческого мореплавания в Арктике.

(3) Как международные соглашения, так и национальные нормы приарктических стран допускают возможность создания собственником судна специального фонда, по сумме равный пределу его ответственности, в суде или любом другом компетентном органе государства, в котором предъявлен иск. Этот фонд может быть создан либо путем внесения суммы в депозит, либо путем представления банковской гарантии или любого другого обеспечения, приемлемого по законодательству государства-участника соглашения.

Вопрос возмещения должен решаться как в частноправовой плоскости (полис страхования), так и публично-правовыми обязательствами государств обеспечить незамедлительную ликвидацию последствий негативного воздействия на арктическую среду.

С этой целью полагаем вполне обоснованным при плавании судов и разработки ресурсов континентального шельфа в Арктике страхование осуществлять в том числе и с применением государственных ресурсов как приполярных стран, так и государств регистрации судов и иных искусственных сооружений.

С этой целью полагаем необходимым создание «Арктического страхового фонда».

«Собственником судна» должно признаваться не только юридическое или физическое лицо, но и государство. В случае, когда судно принадлежит Государству и эксплуатируется компанией, которая зарегистрирована в этом Государстве в качестве оператора судна, «собственник судна» должно означать такую компанию.

Применительно к компенсационному покрытию «районом эксплуатации» следует признать не только пространства, находящиеся под юрисдикцией приарктических государств, но и ту часть Арктики, которая в силу положений КМП-82 может быть отнесена к пространствам открытого моря.

В силу положений устава АСФ ограничение ответственности в отношении любого инцидента не должно быть менее стоимости совокупных ресурсов, необходимых для демпфирования ущерба.

Судно или иное искусственное сооружение, может эксплуатироваться в полярных пространствах только в случае, если оно зарегистрировано в государстве, являющегося

участником «Арктического Фонда Страхования», на основании свидетельства, выдаваемого классификационными обществами, установленными на основании решения исполнительного органа АФС. Указанное «свидетельство», должно по форме соответствовать образцу, принятому исполнительным органом Фонда и включать следующие сведения:

- (а) название судна и порт приписки;
- (б) название и местонахождение главного предприятия собственника судна;
- (с) название и местонахождение главного предприятия страховщика, предоставляющего добровольное страховое обеспечение;
- (d) срок действия свидетельства.

Свидетельство должно находиться на борту судна, а копия его должна быть сдана на хранение органу, ведущему судовой реестр.

Государства-члены АФС в своем национальном законодательстве должны запретить судам, плавающим под его флагом, осуществлять коммерческую деятельность, если оно не имеет свидетельства, а также обеспечить, чтобы в силу его национального законодательства страхование, имелось независимо от места регистрации в отношении каждого судна, входящего в порт на его территории или покидающего его, либо прибывающего к рейдовому причалу в его территориальном море или отходящего от него, если судно имеет на борту не менее 500 т. ГСМ для собственных нужд или в качестве груза.

Данное ограничение носит расчетный и оценочный характер. В настоящее время отсутствуют какие-либо международные или российские нормативные требования, определяющие методику и порядок расчета сил и средств, необходимых для проведения аварийно-спасательной операции по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов.

Применительно к оценке, сделанной в рамках настоящей статьи, автором использованы расчеты, сделанные на основе научных исследований по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на море и внутренних акваториях.⁸ На основе указанных разработок можно сделать следующие допуски:

- расчет должен выполняться с учетом арктических условий, учитывающих наиболее неблагоприятные условия возникновения ЧС(Н) а также учитывающих гидрологические и климатические особенности района, поверхностное течение и иные метеорологические параметры;

⁸ С.В. Маценко, Г.Г. Волков, Т.А. Волкова. ликвидация разливов нефти и нефтепродуктов на море и внутренних акваториях. Расчет достаточности сил и средств. ФГОУ ВПО «Морская государственная академия имени адмирала Ф.Ф. Ушакова» Новороссийск 2009 г.

- при расчете достаточности сил и средств действующие документы, положенные в основу расчетов⁹ должны быть адаптированы к полярным требованиям.

Завершающая часть устава или иного документа, положенного в основу создания Фонда должна касаться разрешению споров в рамках деятельности АСФ. Разрешение противоречий возможно как в рамках специально созданной судебной инстанции, так и на условиях применения судебных органов государства, в юрисдикционном пространстве которого произошел инцидент.

В отличие от большинства международных конвенций, страховое возмещение должно применяться и к военным кораблям и другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данный момент исключительно для правительственной некоммерческой службы.

Литература

1. Селин В.С. Движущие силы и проблемы развития грузопотоков Северного морского пути // Арктика и Север. 2016 №22. С. 114-126.
2. Маценко С.В., Волков Г.Г., Волкова Т.А. Ликвидация разливов нефти и нефтепродуктов на море и внутренних акваториях. Расчет достаточности сил и средств. // ФГОУ ВПО «Морская государственная академия имени адмирала Ф.Ф. Ушакова», Новороссийск 2009 г.
3. Falsey, J., 2016. Coast Guard: No spill in grounding of tanker carrying fuel to Southwest Alaska villages. Alaska Dispatch News. Available at: <http://www.adn.com/alaska-news/2016/06/25/coast-guard-no-spill-in-grounding-of-tanker-carrying-fuel-to-southwest-alaska-villages/>

Интернет источники

1. <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2016/13375/tanker-champion-ebony-grounding-alaska/>
2. URL: <http://ru.arctic.ru/infrastructure/20160127/277509.html>

⁹ При расчете достаточности сил и средств за основу принимаются следующие документы: РД № 153-39.4Р-125-02 «Табель оснащения нефтепроводных предприятий ОАО «АК «Транснефть» техническими средствами для ликвидации аварийных разливов нефти» и РД № 153-39.4Р-122-02 «Табель технического оснащения нефтеналивных терминалов ОАО «АК «Транснефть» оборудованием для ликвидации аварийных разливов нефти».