

Мустафина Алсу

главный редактор журнала «Бизнес и Страхование», издательство «Анкил», г. Москва

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СТРАХОВОЙ ЗАЩИТЫ ОТ РИСКОВ, СВЯЗАННЫХ С ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ АРКТИЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА

Морское страхование наряду с глобальной и национальными системами безопасности мореплавания, продолжает оставаться одним из действенных механизмов снижения транспортных рисков. Еще совсем недавно основную угрозу мореплаванию составляли бурное море, столкновения судов и поломки, однако сегодня морская индустрия становится все более чувствительна к меняющимся глобальным экономическим условиям, усложнением технической оснащённости судов, увеличением стоимости перевозимых материальных средств и неадекватности в оснащённости портовых терминалов требованиям временных рамок обработки грузов.

На протяжении столетий морское страхование рассматривается как достаточно эффективное средство защиты от рисков, связанных с осуществлением судоходства. В Арктике морское страхование рассматривается как способ обеспечения обязательств, обусловленных договорно-правовыми отношениями, которые возникают между участниками транспортного процесса, однако, в высоких широтах возможный ущерб природной среде не адекватен доступным ресурсам национальным страховым компаниям.

В арктическом мореплавании сложилась практика взаимного страхования по принципам P&I Club, однако по характеру страховых правоотношений между страховщиками и страхователями и исходя из особых условиях среды, капитализация страхового покрытия не будет адекватна размерам ущерба.

С целью ликвидации указанного пробела следует заменить добровольное страхование гражданской ответственности перед третьими лицами на обязательное страхование коммерческого судоходства, в случае включения в полис права на эксплуатацию судна в арктических водах.

Сохранив основной принцип Конвенции CLC 1969 - «тот, кто загрязняет должен выплатить компенсацию...» в части компенсации необходимы корректуры текста Протокола к Конвенции 1992 г. В виду возможности нанесения катастрофического ущерба следует отказаться от исключения из оборота конвенционных положений категории «государственных судов» и внести изменения в Конвенцию, распространив ее положения и на военные корабли и государственные некоммерческие суда.

Ключевое положение CLC 1969 о праве ограничивать свою ответственность определенными пределами должно быть исключено при условии захода судна в полярные воды.

Следует также дополнить положения статьи 6 Протокола 1992 г. пунктами:

2(1) «...Собственник судна не имеет права ограничить свою ответственность по настоящей Конвенции, если осуществляет мореплавание в районах отнесенных Полярным кодексом к полярным районам».

3(1) «... Для компенсации ущерба и обеспечения должного страхового покрытия при осуществления мореплавания в полярных районах, упомянутых в статье 2(1) ...собственник должен иметь свидетельство о страховом покрытии выдаваемом Международным компенсационным фондом (по нашему предложению – «Международным Арктическим фондом»).

Также Статья 7 Конвенции об ответственности 1969 г. должна быть дополнена в следующей редакции: «Применительно к плаванию в полярных водах, Свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, имеющего силу в соответствии с положениями настоящей Конвенции, выдается «Международным Арктическим фондом» или удостоверяется соответствующим

органом государства регистрации судна; в отношении судна, не зарегистрированного в Договаривающемся Государстве, оно может выдаваться или удостоверяться соответствующим органом любого Договаривающегося Государства». И далее. «При плавании в полярных водах страхование ответственности является обязательной».

Таким образом:

- обеспечение страховой защиты арктических пространств неразрывно связано с формированием страхового фонда;

- 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;

- «обязательно страхование ответственности коммерческого судоходства в полярных водах» означает «комплекс отношений по защите имущественных интересов страхователей (владельцев судов, перевозчиков грузов, пассажиров), возникающих в результате причинения вреда жизни, здоровью, имуществу и иным имущественным интересам третьих лиц, а также арктической окружающей среде в процессе эксплуатации морских судов или других искусственных сооружений, подъема или иных спасательных операций с затонувшими судами».

- понятие «арктические риски» означает опасность неблагоприятного исхода предприняемого морского предприятия на ожидаемое явление, связанное с загрязнением пространств, расположенных севернее полярного круга (66° 33' 39" N), где фактор риска и необходимость возмещения катастрофического ущерба в результате его проявления вызывают объективную необходимость в обязательном морском страховании».

«Арктические риски судоходства» должны быть отнесены к «катастрофическим» и положения об обязательном страховании должны найти свое воплощение в международных договорных источниках, включая нормы Полярного кодекса.

Кроме корректиры действующих международных норм необходимо разработать международную конвенцию, направленную на введение обязательного страхования коммерческого судоходства в Арктике и создания компенсационного международного страхового фонда. В качестве рабочего названия такого документа, предложено: «Конвенция об обязательном страховании трансграничного судоходства в Северном Ледовитом океане».

Как уже отмечалось, финансовые возможности национальных страховых компаний или клубов взаимного страхования недостаточны для демпфирования «арктических рисков». В связи с чем предлагается капитализировать возможности приарктических государств, государств флагов – регистрации и иных стран, заинтересованных в осуществлении использования Арктики в качестве транспортной среды путем создания международного фонда.

Указанный фонд, который мы предлагаем называть «Арктический обязательный страховой фонд», может быть создан под патронажем Арктического совета или на основании обособленных дипломатических усилий. «Обязательным» он должен стать в виду введения отказа от признания других полисов или иных документов не свидетельствующих о его наличии.

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.

В уставе АСФ не должно предусматриваться ограничения ответственности в отношении ущерба окружающей среды. Вместе с тем, могут быть предусмотрены компенсации за конкретный инцидент незначительного характера. Однако общая сумма не может 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:

- (a) название судна и порт приписки;
- (b) название и местонахождение главного предприятия собственника судна;
- (c) 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.

В отличие от большинства международных конвенций, по нашему мнению, 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.

Список использованной литературы:

1. Демьянченко А. Г. Конспект лекций по курсу «Инвестиционная деятельность в судоходстве». Мариуполь, 2013 / URL: <https://pandia.ru/text/79/500/45349.php>
2. Полярное право. Монография. / Т.Б. Мордвинова, А.С. Скаридов, М.А. Скаридова. М.:Юстиция, 2017. 398 с.
3. Скаридов А.С. Морское право: Учебник для магистров. М.:Юрайт, 2012. С. 389-402
4. Скаридов А.С. Морское право. В. 2 т. Т. 2. Международное морское коммерческое право. М.: ЮРАЙТ, 2017. 255 с.
5. Корчагин Ю. А. Инвестиции и инвестиционный анализ: Учебник. М.: Феникс, 2010 г. 605 с