

**ИНФОРМАЦИОННОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ  
ОПАСНЫХ ГРУЗОВ; ОБМЕН ДАННЫМИ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА**

*Ключевые слова.* Морская перевозка, страхование судов, оповещение, радиовахта, убытки страхователя.

Современная наука и практика управления рисками стремится внедрить способы эффективного менеджизма, хотя бы потому, что универсализация приемов погашения риска пока остается делом отдаленного будущего. Тем не менее среди многих мер, уделом которых является достижение относительного стратегического успеха, заметное место занимает процессный подход, когда риск-менеджмент предстает как серия взаимосвязанных, непрерывных действий. Складывается общая сумма способов, в русле которых главенствующее положение отводится стадиям принятия первичного решения по планированию, организации, мотивации и контролю.

В контексте морской перевозки опасных грузов непреходящее значение приобретает каждая из этих функций. Постоянная неопределенность, присущая этой транспортной операции, призывает не пренебрегать всем, что в той или иной степени соотносится с планированием, но, к сожалению, принимаемые решения редко оказываются безупречными.

Грузоперевозчик целевым методом делегирует свои полномочия, предоставляя право пользоваться многообразными ресурсами, однако и возлагая ответственность за ненадлежащее исполнение функций. Таким образом, судовая команда становится частью некой общности, когда роли распределяются заблаговременно и заранее известно, кто, какие функции обязан исполнять. Без мотивации тоже обойтись непросто: пресловутая премия или надбавка за риск представляют собой констатацию сугубо экономического

---

© Скачков Н.Г., 2012.

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

взгляда на то, что опасный груз может выступить исключительным побуждающим фактором.

Между тем ключевой функцией все же является контроль; он сопровождается перманентными сообщениями, в немалой степени зависит от состояния информационных коммуникаций. Коммуникативный обмен в самом общем виде подразумевает параллели между конкретными концепциями и определенными ситуациями так, чтобы риск-менеджмент не утратил возможности действовать. Слабые уязвимые стороны транспортной операции пользуются приоритетным правом интерпретации текста транслируемого сообщения, когда многое зависит от умения предвидеть наступление последствий. Управление судном, где размещается опасный груз, олицетворяет тогда целостную структуру, которая требует четкой последовательности при осуществлении бизнес-процессов.

Изначально обобщение поступающих данных составляло процедуру, неотделимую от технологического генезиса судоходства. В частности, появление мощных судовых радиостанций оказало решающее влияние на распределение информационных потоков, что позволило добиться известной гибкости в согласовании сроков завершения доставки. Радиопередачи могли осуществляться на протяжении продолжительного периода времени, охватывая при этом значительные расстояния. Но окончательное утверждение принципа достоверности, похоже, так и не произошло: ни один радиообмен не наделяет исходящие сведения всеми критериями требуемой защищенности.

Последующая детализация морских транспортных услуг привела к возложению на агента несвойственных ему функций по сокращению периодов пребывания под разгрузкой, в то время как экспедитору и приходится иметь дело с терминалами ограниченной специализации. Потребность в самостоятельном принятии оперативных решений, их скорейшего направления по инстанциям сделала традиционную систему адресной передачи деловой информации малоэффективной. В результате, пришлось осваивать всевозможные технологические новинки, такие как коротковолновые передатчики, радио, а впоследствии и спутниковые телефоны. Свободные пространства судовых помещений стали полнее использоваться под размещение компонентов новейших телекоммуникационных схем.

Естественные различия в технологии приема, передачи информации, особенности обмена данными в традиционном режиме несения радиовахт вряд ли все же приведут к ожидаемому формированию высокого уровня корпоративности. Проблемы остаются, и принятие правильных решений само по себе представляет весьма нелегкий выбор.

Соглашение «Об электронных диаграммах морской транспортной навигации» от 2 июля 2007 г. родилось в этой связи под эгидой Международ-

ной морской организации; во всяком случае, влияние Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS) здесь бесспорно <sup>1</sup>.

Небезынтересно, что в документе постулируется предупреждение риска как семантическое соответствие коммуникативного обеспечения и поискового запроса, в зависимости от того, чем закончится перевозка, к каким последствиям она приведет. Как только вероятность необратимых изменений в составе товарной партии перерастает в уверенность инцидента, тональность навигационных публикаций сразу меняется. Перевозчик освобождается от необходимости запрашивать какие-либо особые гарантии на предоставление ему исчерпывающих сведений о доступной скорости хода, рациональной возможности маневрирования, исчислении разумной дистанции движения, то есть тех данных, которые способны отдалить отчасти неумолимое приближение катастрофы. Особое внимание уделяется природе угрожающих последствий и обоснованиям грядущей опасности, картографии побережья, если остаются еще возможности направиться к нему.

Не случайно второе подразделение навигационных публикаций — электронная система диаграмм (electronic chart system, ECS) — слабо увязывается с проблематикой риск-менеджмента, но существенно помогает оптимальному установлению местонахождения судна, когда ситуация с опасными грузами на борту, что называется, выходит из под контроля.

Подобная диаграмма призвана отобразить все перемещения судна по открытой акватории и напоминает нам о приоритете иной раз технологии над юриспруденцией, тем самым отображая первоначальную природу судна как механического устройства. Однако Резолюция Подкомитета по безопасной навигации ИМО «О развитии электронной навигационной стратегии» от 14 мая 2010 года предпочитает систематизировать элементы только с правовой стороны дела. Во всяком случае, сугубо внешне документ полностью придерживается постулатов Конвенции SOLAS. Настоящее многостороннее соглашение неоднократно апеллировало к антологии электронных навигационных диаграмм (SENC), усматривая в разноаспектной системе навигационных датчиков действенную помощь по контролю маршрута, перманентному обмену информацией <sup>2</sup>.

Резолюция Подкомитета по безопасной навигации ИМО «Об эффективной работе систем электронной навигации и о взаимозависимости между структурой навигационной диаграммы и классом судна» от 7 декабря 2010 г. усматривает в подобном взаимодействии немалый потенциал, который не утратит прогрессивной динамики вплоть до 2018 г. <sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ИМО. Fact about electronic charts and carriage requirements.. 2nd edition, may 2007. London.

<sup>2</sup> IMO Resolution 817(19). 2010 / IMO International Code of Signals, 2005 Edition. London/ IMO. Performance Standards, 2011 Edition. London.

<sup>3</sup> IMO. Maintenance of electronic chart display and information system (ECDIS) software. SN.1/ Circ.266/Rev.1. 7 December 2010.

Несомненно, если катастрофа неминуема, вряд ли кто-либо всерьез возьмется проецировать данную взаимозависимость на категорию рисков. Тем более что отнесение тех же процентных рисков к одной из базовых групп моментально заостряет внимание на субъективных аспектах идентификации, когда те же юридические риски, например, с равным успехом отождествляются и с рисками утраты коммерческой репутации. Право, не проще ли тогда выделить обособленную группу рисков, причислить ее к классу привычных операционных рисков, угрожающих транзакции как таковой?

Независимо от того, состоится ли распределение рисков по соответствующим им классификациям, проблема управления на макро- или, напротив, на микроуровне так просто не исчезнет. Методологические подходы к ней еще предстоит отыскать. Какими нормативами достаточности информации желательно при этом воспользоваться? Объемы данных всецело исчерпываются эксплуатационными характеристиками судна, в частности, физическим размещением контрольно-измерительных устройств ближе к тому участку палубы или помещению, где локализованы опасные грузы.

Такая логистическая комбинация меньше всего заслуживает критики, поскольку банальное оповещение о первичных признаках инцидента (задымление, например) на началах открытости, технологической надежности, а главное, непрерывности наблюдения иной раз эффективнее, чем все взятые вместе приемы менеджмента. В этой связи один лишь мониторинг представляется классическим инструментом минимизации того же операционного риска. Информационному обмену предоставляется функция универсального индикатора, который позволяет скрупулезно оценивать все, без исключения, виды рискообразующих факторов. Тем не менее возможно добиться систематизации текущего профиля потерь, рассматривая виды риска, неотделимые от данной стадии перевозки опасных грузов с точки зрения типизации бизнес-процессов. Любая компенсирующая выплата отображает лишь общую картину изменения стоимости груза, тенденцию к флуктуации показателей. Интенсивность отправления грузовых спецификаций лишней в этой связи никогда не будет.

Безусловно тактика взаимодополняющих информационных потоков как инструментарий предупреждения рисков, фактически, опровергает тезаурус классических отчетов, чаще отображающих неизменное, статическое положение дел. Предлагается оперировать динамическими показателями, основанными на презумпции о фактической природе протекающих процессов, не забывая и о гносеологии гипотезы. Поскольку природа рисков аксиоматически не предсказуема, надо ли подчеркивать особо, как данное обстоятельство опосредует процедуру систематизации рисков факторов? Предусмотрительность перевозчика означает проявление аналогичного внимания со стороны грузополучателя, оператора дистанции; здесь важна любая информация, избыливающая предметными отсылками.

Неважно, почему судно до окончания погрузки обретает, предположим, максимально гарантированную осадку. Грузоотправитель, фрахтователь судна могут быть преисполнены благими намерениями создать себе несокрушимые гарантии безопасности, но именно так складываются бесхитростные предпосылки для катастрофического просчета. Тем не менее возможность воспользоваться географическим опционом, проистекает ли он из чартера, где перевозке опасных грузов отводится эпизодический характер, обуславливается быстротой анализа всех стадий погрузки, заблаговременно до подписания коносамента. Какие ротации последуют тогда в географическом опционе, сложно, признаться, предполагать. Очевидно, что ординарный механизм чартерного ордирования исключает саму вероятность риска как первоочередного обстоятельства, генерируя при этом длительный информационный коннект.

Усложнение ассортимента поставки также вынуждает корректировать отправляемые сообщения. Транспортировка негабаритных грузов увеличивает риски по всему спектру. Сама по себе громоздкая деталь редко относится к категории опасных грузов, но иногда она может служить катализатором катастрофы, где тем же, предположим, химикатам отводится роль завершающего, сокрушительного аккорда. Правда, наибольшее беспокойство исходит от пренебрежительного отношения к предполагаемой диспропорции между массой и надлежащей грузоместимостью судна. В противном случае непросто будет обусловить фрахт в виде люмпсума — общей суммы за все судно на рейс. Однако пребывание в открытом море таким подсчетам только мешает. Судовладельцу остается элементарно подсчитывать фрахтовую ставку, исходя из известных ему и не лишенных рискообразующей составляющей показателей: единиц дедвейта или объема грузовых помещений судна.

В этом плане функция предупреждения риска возлагается на регулярно поступающие запросы о порядке уплаты фрахтовых платежей грузовладельцем против представленных коносаментов. При этом любое уведомление перевозчика, насколько реально по времени получение товарораспорядительного статутного документа, превращается в не более чем частное условие, одно из многих. В то же время перевозчик всегда уполномочен проинформировать в самой широкой форме о внешнем состоянии принятого груза. Данные сведения, выполнены ли они в форме оговорок к транспортному документу, либо доступность их опосредуется иным способом, имеют более важные последствия скорее для грузополучателя, чем для отправителя. Подобная группа контрагентов острее чувствует на себе все нюансы от предъявления транспортного документа при совершении платежа. Своевременные оповещения о состоянии груза сокращают в какой-то мере риски неплатежа; между тем достаточно обусловить выдачу чистого транспортного доку-

мента, как сразу многообразие оговорок перевозчика становится косвенной причиной появления риска уклонения от периодических платежей.

Интенсивность информационного обмена, с точки зрения прогноза рисков, вызывает обоснованный интерес и у страхователей, а также у страховщиков. Сведения об опасностях имеют существенное значение в период срока действия договора морского страхования. Первопричины инцидента сокрыты, зачастую, глубоко, но многочисленные изъяны из упаковки товаров чем не предтеча приближающейся катастрофы? Они безукоризненны в этом своем качестве. Однако суждения о полноте страхового покрытия только подразумевают последовательность выплат, неважно, предшествуют ли таковые возмещению убытков страхователя или показывают тщетность ожиданий страховщика. Последнее обстоятельство даже важнее — так называемые исключенные риски становятся заметны воочию.

Страховщик практически бессилён повлиять на предстоящую катастрофу, в отличие от перевозчика. Старшие офицеры судна при необходимости неотлучно находятся возле груза. Тем не менее в этой взаимосвязи второму субъекту правоотношений предпочтительно постоянно оповещать о состоянии товара первое из поименованных лиц. Таким образом, возрастает весомость рисков убытка страхователя, когда гарантийное письмо преподносится в качестве удостоверяющего свидетельства при получении чистого транспортного документа. Страхователю выгодно скрыть истинное положение дел, причинно-следственные связи в контексте инцидента завуалированы, но этим страховщик и извещается о неблагоприятном повороте событий. В противном случае, неизвестно кому, собственно, будут вверены риски из пренебрежения обратным требованием — либо они адресуются тому, по чьей вине подобное произошло, либо стадия возмещения убытков становится детализирующей функцией.

Принято отдельно рассматривать дифференциацию приоритетов коммуникативного обеспечения, в зависимости от того, насколько неблагоприятной окажется морская транспортная операция и чем она завершится. Здесь уже заложена устойчивая почва для размышлений. Транспортировка опасных грузов несомненно направлена на удовлетворение специфических потребностей грузоотправителей. Линейную перевозку она никоим образом не опровергает, позволяя генеральной товарной партии благополучно соседствовать с относительно немногочисленным разнородным товарным составом, подготовленным к отправке. Каждой такой партионности соответствует свой обособленный коносамент.

Тем не менее ситуация, когда *common* (публичные) и *private* (частные) перевозчики отыскивают зыбкую возможность не доминировать каждый в своей сфере влияния, а сотрудничать в процессе транспортировки, осложненной проблемной товарной партией, вовсе не фантазия. Последняя кате-

гория перевозчиков в состоянии снискать себе даже более обширную клиентуру; однородный характер груза способен, пусть небесспорно, но приуменьшить меру опасности.

Однако, с позиций предупреждения риска как одного из элементов стратегии менеджмента старшим офицерам судна целесообразно строжайшим образом определять, кому единообразно вверяется подписание коносамента, тем более, если данная процедура предусматривается и в чартере. Сообщения фрахтователя о скорейшем предоставлении чистого коносамента вряд ли повлекут за собой трагический инцидент, но они могут вынудить проигнорировать некие оговорки, обусловленные штурманской распиской. Допустим, что там были перечислены особо неблагоприятные свойства груза, пренебрежение даже их частью чревато катастрофой.

Здесь коренится проблема более общего, принципиального характера: как в рассматриваемом контексте соотносятся договор перевозки груза по коносаменту и договор фрахтования судна? Наделение грузоотправителя чистым коносаментом может банально рассматриваться как некий своеобразный план фрахтователя. Грузополучатель приобретает таким способом *carte blanche*, беззастенчиво обвиняя судовладельца во всех мыслимых нарушениях правил складирования, хранения, пребывания опасных грузов на борту. Судовладелец сколь угодно долго может заявлять об уязвимости договора, поскольку данными штурманской расписки распорядились неверно; мера ее влияния на коносамент недопустимо мала. Он обращается во имя справедливости с исковым заявлением к фрахтователю. Ну, это скорее «жест отчаяния», чем действенная мера; предотвращению инцидента, преодолению последствий она, наверное, мало способна помочь. Не говоря уже том, что факт нарушения договора фрахтователем бывает очень непросто доказать. Фрахтователь ссылается на все тот же неизменный чартер, где подчеркивается право простого уведомления старшего офицера судна о распоряжении коносаментом, а пресловутая расписка даже не фигурирует. Утрата судна, груза, широкий общественный резонанс (исходим из наихудшего варианта развития событий) являются плохими ассистентами для той правовой эквилибристики, что неизбежна при подобного рода исковых требованиях.

Процедура выдачи чистого *bill of lading* в обмен на гарантированное возмещение убытков вряд ли соотносится с коммуникативными аспектами предупреждения рисков. Однако именно она призывает с максимальной аккуратностью относиться к пространности уведомлений о грядущей инкорпорации требований грузополучателей в содержание чартера. В противном случае судовладельца извещают об изменениях конъюнктуры фрахтового рынка, а фактически отлучают от права участия в транспортной операции. Как проявление лояльности и преподносится чистый коносамент. Однако

такое положение дел сродни подписанному приговору, поскольку хорошее состояние груза, включая, разумеется, опасные материалы, после поступления на борт определяется лишь внешне, согласно записям в товаросопроводительных документах. Можно в любой последовательности провозглашать, насколько предварительные проверки были затруднены, но при наступлении инцидента судовладелец представляет собой идеальную кандидатуру на возложение всего массива бремени обличающих доказательств. Подобное *onus probandi* (бремя доказательств — лат.) оказывается отнюдь не на его стороне.

Искусство управления рисками отождествляется с процессом определения самой вероятности неблагоприятного развития событий, где средствам минимизации негативных проявлений придается основополагающее значение. Информационному обмену отводится одна из функций в общем контексте контролирования риска (*risk handling*), когда различные, преимущественно организационно-технические мероприятия призваны вычислить размеры предполагаемого ущерба. Однако идентификация риска несомненно важнее; собственно *hazard identification* позволяет деятельно разъяснить, чего следует бояться, как множатся элементы опасностей. И, наконец, наступает осознание риска (пресловутое *risk awareness*), когда приходит время задуматься, с ростом частоты угроз прослеживается ли уровень потерь, или они сразу квалифицируются как безоговорочно запредельные.

Между тем предвосхищение инцидента предусматривает успешное определение стоимостной величины между предполагаемой вероятностью наступления опасностей и вполне осязаемыми затратами. По сути это квинт-эссенция гипотетического моделирования риска, где нормам права приходится обосновывать меру своего участия среди целой плеяды методов, по отраслевой принадлежности весьма далеких от юриспруденции. Отсюда не сложно предвидеть своеобразную гиперболизацию вечной проблематики правового регулирования, неважно, говорим ли мы о восполнении пробелов, весьма предсказуемых, или апеллируем к устранению коллизий, перманентно присутствующих противоречий.

Имплементация международно-правовых актов предусматривает подлинное многообразие позиций. Тогда многостороннему соглашению предстоит обосновываться применительно даже не к протоколам, либо, скажем, регламентам, или резолюциям международных организаций, а скорее к констатациям того положительного опыта регулирования, что несомненно в них заключается.

*Материал поступил в редакцию 27 июня 2012 года.*