

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Ульяновский государственный университет»**

На правах рукописи

Паулова Елена Олеговна

**ДОГОВОР КАК ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЕ СРЕДСТВО
УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ**

Специальность 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

Диссертация
на соискание ученой степени кандидата юридических наук

Ульяновск — 2022

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ.....	3
Глава 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СИСТЕМЫ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫХ ОТНОШЕНИЙ ПО УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ В ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ.....	21
1.1. Транспортный договор как основание возникновения транспортного обязательства	21
1.2. Понятие гражданско-правового риска	36
1.3. Система гражданско-правовых отношений по управлению рисками	48
Глава 2. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ДОГОВОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТНОШЕНИЙ ПО УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ В ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ.....	58
2.1. Влияние гражданско-правовых форм на выбор правовых средств минимизации и распределение риска	58
2.2. Методология исследования гражданско-правового механизма управления рисками при возникновении и исполнении транспортных обязательств	82
Глава 3. ДОГОВОРНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ ОТНОШЕНИЙ ПО УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ.....	108
3.1. Неимущественные отношения управления рисками и их договорное регулирование.....	108
3.2. Договорное регулирование транспортно-экспедиционных услуг по управлению рисками.....	132
3.3. Договорное регулирование гражданско-правовых организационных отношений, направленных на управление рисками	151
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	172
СПИСОК НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ, МАТЕРИАЛОВ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ И СПЕЦИАЛЬНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	176

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена важностью договорного регулирования отношений по управлению правовыми рисками в транспортных обязательствах, и проявляется одновременно в четырех аспектах.

Социально-экономический аспект. Сфера транспорта является одной из областей человеческой жизнедеятельности, которую постоянно сопровождает риск. В транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года отмечается, что совершенствование управления в сфере обеспечения безопасности на транспорте должно осуществляться на основе риск-ориентированного подхода¹. И это не случайно. Именно для транспортной сферы характерен риск причинения вреда жизни и здоровью человека, причиненного источником повышенной опасности. И это далеко не единственный риск. Транспортные коллапсы парализуют производство и торговлю, снижают темпы строительства, разрушают коммуникации между людьми, создают невозможность поездки к местам отдыха и обратно.

Реалии современной жизни таковы, что транспортная отрасль сталкивается с глобальными вызовами и учится жить в условиях санкций, наложенных недружественными России государствами. К рискованным ситуациям могут привести изношенность подвижного состава, неразвитость транспортной инфраструктуры и закрытие путей сообщения, погодные условия, снижение спроса на перевозки, человеческий фактор, в том числе ошибки в диспетчерском управлении и управление транспортным средством в нетрезвом состоянии, и т.д.

В этой связи жизненно необходимо выявлять риски, идентифицировать их и совершать иные управленческие действия с ними в целях приведения их

¹ См.: Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 13.12.2021. №50 (часть IV). Ст. 8613.

уровня к допустимому значению. Это в полной мере касается и правовых рисков, возникающих в процессе возникновения и исполнения транспортных обязательств, в рамках которых в подавляющем большинстве случаев осуществляется доставка пассажиров, багажа и грузобагажа, грузов, порожних вагонов и почты.

Доктринальный аспект. Проблемы правового риска уже давно находятся в центре внимания цивилистов. В большей степени это связано с развитием института страхования, затрагиваются и иные отдельные проблемы в данной сфере научных исследований. При этом следует отметить некоторую мозаичность и фрагментарность знаний, накопленных в данной сфере в предыдущие годы. Что касается проблемы управления правовыми рисками, то ее следует отнести к категории новейших. В настоящее время существует лишь одно диссертационное исследование на данную тему, которое следует рассматривать как первый полезный шаг в нужном направлении.

Между тем, в настоящее время не решены следующие научные проблемы, связанные с управлением правовыми рисками. Отсутствует научно обоснованное определение правового риска, которое бы позволяло его отграничить от риска экономического. Не выявлены те признаки, которые позволяют признать риск правовым.

Отсутствует системный взгляд на предоставляемые правом возможности управления правовыми рисками и на их соответствие системе регулируемых гражданских правом отношений. Соответственно не выявлена специфика управления рисками в рамках имущественных и неимущественных гражданско-правовых отношениях. Неоднозначна позиция ученых по поводу включения в предмет гражданского права отношений управления. Не до конца выявлены критерии разграничения гражданско-правовых организационных отношений и отношений управления.

Не до конца выявлен потенциал гражданско-правовых договоров в сфере управления правовыми рисками. Также требуется осмысление роли

иных правовых инструментов, позволяющих воздействовать на уровень риска. В этой связи требуется дальнейшая разработка теории гражданско-правовых средств, необходимых для функционирования гражданско-правового механизма управления правовыми рисками. Отсутствует методология моделирования такого механизма.

Должного внимания не уделяется системному исследованию гражданско-правовых форм. Как следствие, во главу угла при исследовании отношений управления правовыми рисками ставится правоотношения. Иные формы социально-правовых связей не исследуются, равно также как и их содержание. В результате правовой риск связывается не с правовыми возможностями (невозможностью) достижения правового результата, а с иными явлениями неправового характера.

Отсутствуют исследования, связанные с управления рисками, возникающие при исполнении транспортных обязательств. И это несмотря на то, что именно в транспортном праве особенно проявляется востребованность отношений управления, и именно в этой сфере правового регулирования возникает максимальное количество правовых рисков.

Сфера транспортировки нефти и газа по трубопроводам в аспекте управления правовыми рисками вообще выпала из поля зрения ученых.

Правотворческий аспект. Дефицит правового регулирования отношений по управлению правовыми рисками особо ощущается в сфере транспортно-экспедиционной деятельности. Нормы о договоре транспортной экспедиции нуждаются в совершенствовании. Также требуют модификации некоторые положения законодательства, касающиеся транспортных организационных договоров.

Правоприменительный аспект. В судебной и иной правоприменительной практике возникает множество проблем, связанных с проблемами распределения, передачи риска при возложении обязанности исполнителя транспортного обязательство на третье лицо, при даче согласия на совершении действий, при переадресовке исполнения; при наделении

участников транспортных отношений полномочиями и т.д. Во многих случаях достижение единообразия судебной практики свидетельствует не о совершенстве правового регулирования при управлении рисками, а о выработке единых правил рассмотрения дел, которые возможно выработать в рамках законодательства, страдающего недостатками.

Своевременность данного диссертационного исследования обусловлено тем, что оно призвано решить ряд обозначенных выше проблем в рамках заявленной темы.

Степень научной разработанности темы. Правовое регулирование транспортной деятельности находится в центре внимания цивилистов на протяжении многих десятилетий. Наиболее известными учеными, имеющими труды в данной области научных исследований являются Т.Е. Абова, В.К. Андреев, М.И. Брагинский, В.В. Витрянский, В.Н. Гречуха, В.А. Егиазаров, Г.Г. Иванов, А.Л. Маковский, М.С. Орданский, Г.П. Савичев, О.Н. Садилов, М.А. Тарасов, М.Е. Ходунов, Х.И. Шварц, Б.Л. Хаскельберг, А.И. Хаснутдинов, Б.Б. Черепухин и др.

Проблемам риска в гражданском праве было посвящено ряд диссертаций. За последние 15 лет защищена докторская диссертация: Золотухин А.В. Правовое обеспечение страхования предпринимательских рисков в гражданском праве Республики Таджикистан (Душанбе, 2015). К числу кандидатских диссертаций по данной теме можно отнести: Канев Д.Р. Распределение риска случайных убытков в российском гражданском праве (Санкт-Петербург, 2013), Молчанова И.С. Понятие риска в договоре имущественного страхования (Санкт-Петербург, 2014), Мадагаева Т.Ф. Алеаторные договоры в системе рискованных договоров в гражданском праве Российской Федерации (Томск, 2014), Чемерисова Е.Ю. Договор страхования предпринимательских рисков (Казань, 2015), Тюляков Д.С. Риски и меры защиты в механизме правового регулирования: общетеоретический аспект (Саратов, 2018).

Проблеме управления рисками посвящена только одна диссертация: Горячкина Д.А. Управление рисками в гражданском праве (М., 2013).

Ни в одной из диссертаций не исследовалась проблема управления правовыми рисками в транспортных обязательствах посредством гражданско-правовых договоров.

Таким образом, в заявленном аспекте и объеме исследований по данной теме не проводилось.

Объектом диссертационного исследования являются общественные отношения, возникающие при договорном управлении правовыми рисками в транспортных обязательствах.

Предмет диссертационного исследования составляют труды ученых в сфере гражданского и транспортного права, материалы судебной практики, международные конвенции, отечественные нормативно-правовые акты и нормативно-правовые акты некоторых иностранных государств, характеризующие правовую природу и гражданско-правовой механизм договорных отношений по управлению правовыми рисками в транспортных обязательствах с участием таких исполнителей транспортных услуг, как перевозчики, экспедиторы, владельцы транспортных инфраструктур, операторы железнодорожного подвижного состава.

Цель и задачи исследования. Целью диссертации является формирование комплексного научного представления о договорном регулировании правовыми рисками в транспортных обязательствах.

Для достижения названной цели необходимо решить следующие **задачи**:

- сформулировать авторское понятие «транспортный договор»;
- сформулировать авторское определение гражданско-правового риска;
- выявить систему гражданско-правовых отношений по управлению рисками;
- показать влияние гражданско-правовых форм на выбор правовых средств минимизации и распределения риска;

- научно обосновать методологию исследования гражданско-правового механизма управления рисками при возникновении и исполнении транспортных обязательств;

- выявить гражданско-правовые отношения управления рисками и способы их договорного регулирования;

- сформулировать научное представление о договорном регулировании транспортно-экспедиционных услуг по управлению правовыми рисками;

- выявить способы договорного регулирования гражданско-правовых организационных отношений, направленных на управление рисками;

- разработать предложения по совершенствованию действующего законодательства Российской Федерации в сфере договорного регулирования отношений управления правовыми рисками при возникновении и исполнении транспортных обязательств.

Методологическая основа диссертационного исследования представлена такими методологическими подходами, как системный и структурно-функциональный подходы.

В работе использовались такие общенаучные методы как анализ, синтез, индукция, абстрагирование, диалектический метод.

Кроме того, в работе использовались методы правового моделирования, историко-правовой, формально-юридической и сравнительно-правовой. Метод правового моделирования применялся при исследовании и совершенствовании договорных конструкций, используемых при управлении гражданско-правовыми рисками. Так, например, предложены такие новые договорные конструкции, как договор оперативного управления правовыми рисками в транспортном обязательстве, договору на оказание услуг по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве, договору о совместной деятельности по управлению рисками. Кроме того, данный метод использовался при выработке методологии моделирования гражданско-правового управления рисками при исполнении транспортных обязательств.

Историко-правовой метод применялся в параграфе 1 первой главы, посвященной понятию транспортного договора. На протяжении всего исследования использовались научные труды, характеризующие развитие гражданского и транспортного права, начиная с XVIII в.

Формально-юридический метод применялся по ходу всей работы для выработки новых и уточнения имеющихся понятий, выявления признаков правовых явлений, толкования содержания нормативно-правовых предписаний, анализа действующего законодательства. Например, в первом параграфе первой главы на основе выявленных признаков сформулированы понятия «транспортный договор», «транспортное обязательство» и «транспортный процесс». Во втором параграфе данной главы научно обосновано понятие «правовой риск».

Сравнительно-правовой анализ применялся при исследовании законодательства таких стран, как Англия, Германия, Индия, Турция, Республика Беларусь, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, а также Канадской провинции Квебек.

Теоретической основой диссертационной работы послужили труды Т.Е. Абовой, М.М. Агаркова, М.К. Александрова-Дольника, С.С. Алексеева, А.А. Ананьевой, В.К. Андреева, С.И. Аскназия, Г.Б. Астановского, М.А. Бажиной, Н.А. Баринаова, И.В.Бекленищевой, В.А. Белова, В.С. Белых, М.И. Брагинского, С.Н. Братуся, А.Г. Быкова, Е.В. Вавилина, В.А. Вайпана, В.В. Витрянского, Ф.А. Вячеславова, А.В. Габова, Б.М. Гонгалло, Д.В. Гончаровой, М.В. Гордона, Д.А. Горячкиной, В.Н. Гречухи, О.В. Гутникова, В.В. Долинской, В.А. Егиазарова, В.Р. Идельсона, О.С. Иоффе, М.Ф. Казанцева, В.П. Камышанского, Д.А. Керимова, Н.И. Клейн, О.А. Красавчикова, О.А. Кузнецовой, В.В. Кулакова, В.В. Лазарева, Д.В. Лубягиной, А.В. Малько, А.Г. Мартиросяна, М.Г. Масевича, М.Н. Махибороды, Д.И. Мейера, В.В. Меркулова, Г.А. Моргуновой, Н.В. Морозовой, С.Ю. Морозова, И.Б. Новицкого, К.П. Победоносцева, Е.Б. Подузовой, Б.И. Пугинского, И.М. Рабиновича,

А.Н. Романовича, Н.Г. Рыженковой, Р. Саватье, Г.П. Савичева, С.В. Сарбаша, В.И. Серебровского, В.И. Синайского, В.Т. Смирнова, П.И. Стучки, Е.А. Суханова, М.А. Тарасова, Ю.А. Тихомирова, Ю.К. Толстого, И.Н. Трепицина, Е.М. Тужиловой-Орданской, Н.Н. Тютриной, С.Ю. Филипповой, Р.О. Халфиной, Ю.С. Харитоновой, А.И. Хаснутдинова, Н.В. Хохлова, А.М. Хужина, Б.Б. Черепахина, В.К. Шайдуллиной, Г.Ф. Шершеневича, К.К. Яичкова и др.

Также потребовалось обращение к трудам таких иностранных авторов, как Ф. Бернгефт, А.Э. Вормс, Э. Зеккель, И. Колер, Врох, А. Hawkins, Sherry F. Colb, .

Нормативную основу исследования составили международные конвенции в сфере транспортного права, Гражданский кодекс РФ, транспортные уставы и кодексы, а также иные федеральные законы и подзаконные нормативно-правовые акты, регулирующие общественные отношения, заявленные в предмете исследования. В работе использовано 17 действующих нормативно-правовых актов, 2 утративших силу, а также Гражданские кодексы Республики Казахстан, Квебека, Германское уложение, и нормативно-правовые акты Великобритании.

Эмпирическую базу исследования составили постановления пленума Верховного суда РФ, иные судебные акты Верховного Суда, Высшего Арбитражного суда, федеральных арбитражных судов, Верховного суда Литвы.

Научная новизна работы состоит в том, что впервые на монографическом уровне сформировано комплексное научное представление о договорах как гражданско-правовых средствах управления правовыми рисками в транспортных обязательствах.

Концепция договорного регулирования управления правовыми рисками в транспортных обязательствах представляет собой систему взглядов о применении договоров как элементов гражданско-правового механизма управления рисками в зависимости от вида общественных

отношений, в рамках которого такое управление происходит, когда каждый правовой риск соотнесен с конкретными правовыми возможностями и необходимым поведением участников транспортного обязательства, возникающими на определенных этапах его исполнения.

В рамках концепции впервые сделан вывод о необходимости отражения в определении транспортного договора одновременно следующих его обязательных признаков: 1) возможность участия в качестве стороны договора не только организации, но и индивидуального предпринимателя, осуществляющего транспортную деятельность на профессиональной основе; 2) использование ими не только транспортных средств, но и транспортной инфраструктуры; 3) невозможность осуществления транспортной деятельности вне рамок транспортного процесса; 4) осуществление деятельности не только в рамках перевозочного процесса, но и в рамках процесса транспортировки энергоресурсов. Это создает потенциальную возможность регулирования посредством транспортных договоров не только перевозку грузов, пассажиров и багажа, но и отношений транспортировки нефти и газа, использования несамоходных транспортных средств, а также возможность перевозки порожних вагонов, грузобагажа и почтовых отправлений.

В работе даны понятия транспортного договора, транспортного обязательства, транспортного процесса и правового риска.

Концепция позволила рассмотреть деятельность по управлению гражданско-правовыми рисками через призму общественных отношений, входящих в предмет гражданско-правового регулирования. Система общественных отношений по управлению рисками признана производной от системы гражданско-правовых отношений, а именно от таких ее составляющих, как: 1) имущественные отношения; 2) отношения управления; 3) организационные отношения.

Доказано, что все три вида несовпадающих между собой гражданско-правовых отношений управления рисками, возникающими при

возникновении и исполнении транспортных обязательств, могут быть урегулированы посредством транспортных договоров.

Обоснована необходимость применения гражданско-правовых средств в рамках нового вида гражданско-правовых механизмов, а именно гражданско-правового механизма управления правовыми рисками, возникающими при возникновении и исполнении договорного обязательства.

Положения, выносимые на защиту:

1. Сформулировано авторское определение транспортного договора: Под транспортным договором понимается соглашение, в котором хотя бы одной из сторон является организация или лицо, осуществляющее транспортную деятельность на профессиональной основе, использующие транспортные средства и (или) транспортную инфраструктуру в целях обеспечения непрерывной деятельности по перемещению материальных объектов в пространстве в рамках транспортного процесса, либо организующие эту деятельность.

При этом, под транспортным процессом следует понимать совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок либо транспортировок материальных объектов в пункт назначения с использованием транспортной инфраструктуры и транспортных средств одного или нескольких видов транспорта.

2. Сформулировано и научно обосновано авторское определение гражданско-правового риска: Гражданско-правовой риск – санкционированная нормами гражданского права потенциальная возможность (вероятность) благоприятного либо неблагоприятного для участников гражданских отношений отклонения от желаемого правового результата в случае наступления случайных событий и (или) действий.

В отличие от экономического риска гражданско-правовой риск: связан с достижением правовой, а не экономической цели; представляет собой возможность отклонения от желаемого правового, а не экономического

результата; санкционирован нормами гражданского права; непосредственно связан с невозможностью реализации имеющихся у субъекта гражданского права правовых дозволений либо с невозможностью осуществлять свое поведение необходимым образом в соответствии с установленными гражданским правом запретами и обязываниями; проявляется исключительно в рамках гражданско-правовых форм.

3. Доказано, что в предмете гражданско-правового регулирования возможно выделить два основных вида отношений управления рисками: имущественные и неимущественные. Первый вид отношений возможен при возмездном оказании услуг по управлению рисками. Второй вид общественных отношений может быть дифференцирован на неимущественные отношения управления и организационные отношения, направленные на организацию услуг по управлению рисками. При управлении рисками следует учитывать, что организация гражданско-правовых форм возможна внутри обязательственного правоотношения.

4. Методология моделирования гражданско-правового механизма управления рисками при возникновении и исполнении транспортных обязательств основана на том, что управление должно осуществляться рисками неосуществления каждой из правовых возможностей и каждой юридической необходимости, являющихся содержанием каждой из гражданско-правовых форм, образующихся на пути движения транспортного обязательства к его правовой цели. Она включает в себя определение следующих этапов: 1) определение интегративного свойства механизма, как преобразование неопределенного уровня вероятности благоприятного либо неблагоприятного отклонения от желаемого правового результата обязательства в приемлемый уровень отклонения; 2) идентификация и оценка правовых рисков; 3) определение функций элементов внутренней структуры (предупреждение (предотвращение) правового риска; препятствие распространению риска (локализация); диверсификация правового риска; принятие и удержание правового риска; снижения последствий

наступившего рискованного события; эксплуатация риска); 4) определение гражданско-правовых средств, способных выполнять выявленные функции; 5) прописывание свойств компонентов (правовых средств); 6) определение стадий механизма.

5. Поскольку любой этап исполнения обязательства всегда сопровождаются те или иные гражданско-правовые формы, в целях эффективного управления рисками следует: 1) выявить все возможные гражданско-правовые формы, образующиеся при исполнении каждого этапа транспортного обязательства на пути достижения желаемого правового результата; 2) выявить их взаимосвязи внутри обязательства и с гражданско-правовыми формами взаимозависимых обязательств; и 3) соотнести риски неосуществления возможностей и отклонения поведения лица от необходимости, составляющих содержание каждой гражданско-правовой формы, с этой правовой формой и конечным правовым результатом.

Выявлены следующие основные гражданско-правовые формы социально-правовых связей, образующиеся при исполнении транспортных обязательств и нарушение которых грозит риском недостижения желаемого правового результата: правоотношение; кредиторские обязанности; секундарные права; ограничения.

При этом гражданско-правовая форма секундарных прав в транспортных обязательствах обнаруживается при: 1) получении акцептантом оферты; 2) возложении обязанности на третье лицо; 3) даче согласия на совершении действий; 4) переадресовке исполнения; 5) отчуждении субъективного права пассивного субъекта (секундарное право лишающего действия); 6) наделении полномочиями.

6. Для идентификации правовых рисков при возникновении и исполнении транспортного обязательства, необходимо выполнить, как минимум, шесть шагов: 1) идентифицировать транспортное обязательство, определить правовые цели его участников и его правовой результат; 2) выявить все гражданско-правовые формы, образующиеся на каждом этапе

возникновения и исполнения обязательства на пути к правовому результату; 3) определить конкретный этап исполнения обязательства и идентифицировать соответствующие этому этапу существующие гражданско-правовые формы и их взаимосвязи; 4) выявить все правовые возможности и юридические необходимости, входящие в содержание этих гражданско-правовых форм; 5) в зависимости от того, в чьих интересах осуществляется управление правовым риском, определить те возможности и (или) необходимости, вероятность отклонения от которых определяет риск только для заинтересованной стороны; 6) для каждой правовой возможности выявить возможные правовые риски для ее осуществления, оценивая сквозь призму норм гражданского права и на соответствие желаемому правовому результату; то же самое необходимо сделать, если речь идет о рисках, связанных с нарушением правил юридически необходимого поведения.

7. Неимущественные гражданско-правовые отношения управления правовыми рисками в транспортном обязательстве могут регулироваться посредством гражданско-правового договора. Сформулировано следующее авторское определение такого договора: «По договору оперативного управления правовыми рисками в транспортном обязательстве управляющий на основании переданных ему должником управленческих полномочий имеет право управлять правовыми рисками в рамках транспортного обязательства путем совершения односторонних управляющих воздействий (команд) на поведение должника, а должник (подчиненный) в рамках делегированных им полномочий обязуется выполнять команды управляющего в целях достижения желаемого сторонами правового результата».

Неимущественный характер регулируемых договором отношений исключает возможность его квалификации в качестве договора возмездного оказания услуг.

8. Впервые сформулировано и научно обосновано следующее авторское определение услуги по управлению правовыми рисками в

транспортном обязательстве: Это деятельность по целенаправленному волевому воздействию исполнителя (управляющего) на поведение одного или нескольких участников транспортного обязательства (управляемых субъектов) в целях приведения отклонения уровня правового риска от желаемого управляемыми субъектами правового результата транспортного обязательства к допустимым значениям.

Специфика данной услуги проявляется в особом виде деятельности, который характеризуется: спецификой правовой цели ее оказания; спецификой отношений управления, составляющих суть деятельности; специфическим объектом управления (правовыми рисками); обусловленностью наличием транспортного обязательства, с исполнением которого связаны правовые риски.

Данная услуга может быть оказана в рамках самостоятельного договора по управлению рисками либо в рамках договора транспортной экспедиции. Применительно к первому случаю впервые сформулировано и научно обосновано следующее определение договора:

«По договору на оказание услуг по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве управляющий на основании переданных ему полномочий кредитором либо должником (должниками) транспортного обязательства, обязуется по заданию заказчика совершать целенаправленное волевое воздействие на поведение уполномочивших его лиц, в случаях обнаружения отклонений уровня правового риска от допустимого значения и от желаемого правового результата, в целях совершения уполномочившими управляющего лицами необходимых действий (бездействий) по приведению отклоненных параметров к требуемым значениям, а заказчик обязуется уплатить за оказанные услуги установленную цену».

9. Доказано, что следует различать случаи, когда в рамках услуги управляющее воздействие совершается в отношении одного перевозчика, и когда оно осуществляется в отношении множества лиц, участвующих в осуществлении транспортного процесса. Первый случай характерен для

оказания услуг по управлению правовыми рисками в обязательстве по перевозке экспедитором, не являющимся ОСПГ.

Исходя из того, что цель любой современной экспедиторской компании - устранение или максимальное снижение всевозможных рисков, доказана необходимость расширения круга транспортно-экспедиционных услуг по договору транспортной экспедиции (ст. 801 ГК РФ), за счет возможности возложения договором на транспортного экспедитора обязанностей по совершению управляющего воздействия на поведение перевозчика в целях приведения обнаруженных отклонений уровня правового риска в обязательстве по перевозке груза к допустимым значениям.

Данное обязательство смоделировано как условное, поскольку зависит от факта делегирования перевозчиком полномочий экспедитору по совершению в отношении перевозчика управляющих воздействий.

На основании сделанных выводов предложены следующие изменения в действующее законодательство:

1. Предлагается в ст. 801 ГК РФ, посвященную договору транспортной экспедиции внести правило следующего содержания: *Договором транспортной экспедиции на экспедитора при условии делегирования ему перевозчиком необходимых полномочий, могут быть возложены обязанности по совершению управляющего воздействия на поведение перевозчика в целях приведения обнаруженных отклонений уровня правового риска в обязательстве по перевозке груза к допустимым значениям.*

Договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено право экспедитора при управлении правовыми рисками давать обязательные указания клиенту, в случаях, когда такие указания способствуют устранению рискованных ситуаций при исполнении клиентом кредиторских обязанностей по договору перевозки грузов.

Не допускается возложение договором транспортной экспедиции на экспедитора обязанностей по управлению собственными правовыми

рисками, связанными с выполнением экспедитором иных обязанностей по договору, за неисполнение которых законом или договором уже предусмотрена ответственность экспедитора.

Клиент обязан оказывать содействие экспедитору в исполнении обязанности по управлению правовыми рисками».

2. Статью 7 федерального закона от 30.06.2003 №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»² следует дополнить п. 8 следующего содержания: *«Условие договора транспортной экспедиции о запрете клиенту осуществлять проверку количества и веса навалых грузов при их получении от экспедитора считается недействительным».*

3. Следует также дополнить ст. 7 закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» пунктом 9 следующего содержания: *«В случаях, когда существует конкуренция между собственными правовыми рисками экспедитора, и рисками, возникающими в процессе оказания экспедитором услуг по управлению рисками в обязательстве по договору перевозки, клиент имеет право требовать от экспедитора возмещения большего по размеру из возникших убытков».*

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что его положения в совокупности формируют комплексное научное представление о договорном регулировании правовых рисков, возникающих при возникновении и исполнении транспортных обязательств, путем: определения понятий правового риска и транспортного обязательства; выявления особенностей имущественных, организационных отношений, а также гражданско-правовых отношений управления, в рамках которых происходит управление правовыми рисками; формирования понятия и определения видов договоров, которые могут быть востребованы при управлении правовыми рисками в зависимости от вида общественного отношения; выявления особенностей содержания гражданско-правовых

² См.: Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (ред. от 18.03.2020) // Собрание законодательства РФ. 2003. № 27. (ч. 1). Ст. 2701.

форм, образующихся при исполнении транспортного обязательства; определения методики моделирования гражданско-правового механизма управления правовыми рисками в транспортном обязательстве и установлении его стадий, а также определения функций элементов данного механизма.

Представляется, что наши выводы послужат развитию учения о гражданско-правовых формах, поскольку впервые в науке гражданского права установлена взаимосвязь правовых рисков с правовыми возможностями и юридическими необходимостями, образующимися в рамках конкретного вида правовой формы и составляющими ее содержание.

Выводы и положения диссертации имеют теоретико-методологическое значение для развития таких разделов гражданского права, как:

- обязательственное право;
- перевозка и транспортная экспедиция;
- предмет гражданско-правового регулирования.

Практическая значимость работы заключается в том, что разработанные в диссертации предложения:

- внедрены в учебный процесс юридического факультета Ульяновского государственного университета;
- могут быть использованы в практике судебных органов и транспортных организаций;
- сформулированы предложения по совершенствованию действующего законодательства в исследуемой сфере: научно обоснованы новые редакции.

Апробация результатов работы. Диссертация выполнена и обсуждена на кафедре гражданского и предпринимательского права ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет».

Апробация результатов исследования также прошла на всероссийских научно-практических конференциях: «Актуальные аспекты развития современной науки» (г. Самара), 19 декабря 2019 г); «Российская наука: актуальные исследования и разработки» (г. Самара), 10 октября 2019 г);

«Российская наука: актуальные исследования и разработки» (г. Самара), 15 марта 2020 г.);

Также апробация происходила в рамках: Круглого стола с международным участием «Юридическая наука в XXI веке: актуальные проблемы и перспективы их решений» (г. Шахты), 30-31 мая 2020 г.); «Юридическая наука в XXI веке: актуальные проблемы и перспективы их решений» (г. Шахты), 30-31 августа 2021 г.); Международного правового банковского форума «Актуальные вопросы права в банковской сфере» (г. Самара), 24-25 сентября 2020 г.); II Международного юридического научного симпозиума «Актуальные проблемы развития правовой системы в цифровую эпоху» (г. Самара), 15 сентября 2020 г.); Международной конференции «Международная и региональная интеграция в условиях пандемии: экономические, социокультурные и правовые проблемы» (г. Самара), 25 июня 2020 г.)

Основные теоретические выводы и положения нашли отражение в 16 опубликованных работах, из которых 4 в изданиях, рекомендованных ВАК, а также использованы при проведении семинарских занятий по курсу «Транспортное право».

Структура работы обусловлена поставленными задачами и состоит из введения, трех глав, разбитых на восемь параграфов, заключения и библиографического списка.

Глава 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СИСТЕМЫ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫХ ОТНОШЕНИЙ ПО УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ В ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ

1.1. Транспортный договор как основание возникновения транспортного обязательства

Гражданско-правовые договоры являются одними из основных инструментов современной рыночной экономики. Неудивительно, что им уделено достаточное внимание цивилистов³. Сложность и многогранность этого правового явления позволяет исследовать его в разных аспектах. Традиционно договор рассматривается в качестве документа, в качестве разновидности сделки и в качестве правоотношения. Но в настоящее время наблюдается смещение акцента на исследование гражданско-правового договора в качестве соглашения, являющегося регулятором общественных отношений⁴. Отмечается, что «в любом обществе договор всегда являлся и является главным средством регулирования частноправовых отношений»⁵. Позиции ученых, которые полагают, что условия договора являются мининормами, регулируемыми общественные отношения, являются предпочтительными. Действительно, если договор рассматривать как полноценное правовое средство, то данная точка зрения наиболее полно раскрывает его потенциал⁶. Кроме того, договор, будучи соглашением, является средством разрешения конфликта интересов сторон, и, в этом плане, он является правовым средством самоорганизации правоотношений. Пожалуй, на сегодняшний день это единственное правовое средство,

³ См.: Бекленищева И.В. Гражданско-правовой договор: Классическая традиция и современные тенденции. М., 2006. С. 63; Меркулов В.В. Гражданско-правовой договор в механизме регулирования товарно-денежных отношений: автореферат дис. ... д-ра юрид. наук. Саратов, 1994. С. 7.; Халфина Р.О. Значение и сущность договора в советском социалистическом гражданском праве. М., 1952. С. 106

⁴ См.: Казанцев М.Ф. Концепция гражданско-правового договорного регулирования: автореферат дис. ... доктора юрид. наук. Екатеринбург, 2008. 41 с.

⁵ См.: Золотухин А.В. Правовое обеспечение страхования предпринимательских рисков в гражданском праве Республики Таджикистан: автореферат дис. ... доктора юрид. наук. Душанбе. 2015. С. 24.

⁶ См.: Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования. М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. С. 42-44.

имеющее синергетический потенциал⁷. Несмотря на пристальное внимание к гражданско-правовому договору, никто ранее его не рассматривал как правовое средство управления правовыми рисками, хотя о том, что рискованной ситуацией нужно управлять в научной литературе уже заявлялось⁸. Данная работа является первой попыткой рассмотреть возможность применения договора в этом качестве.

Понятие «транспортный договор» прочно вошло в юридическую лексику, хотя и подвергается критике. В частности, В.В. Витрянский четвертую книгу известного многотомника «Договорное право» начинает с критики понятия «транспортный договор»⁹. Недооценка данного понятия наблюдается и в иных научных трудах. Так, М.А. Бажина пишет, что «... понятие «транспортный договор» хотя и рассматривается нами как одно из важнейших, не относится к основополагающим понятиям в данной сфере»¹⁰. Но и иная точка зрения имеет под собой основания, и мы попытаемся выделить признаки транспортного договора и дать его определение. Действительно, историко-правовой анализ показывает, что понятие «транспортный договор» уже давно использовалось в трудах специалистов в сфере транспортного права¹¹. Такие известные ученые, как Г.П. Савичев в учебнике по гражданскому праву написал главу под названием «Транспортные договоры»¹², А.В.Т. Смирнов и Д.А. Медведев в другом учебнике написали главу «Транспортные обязательства»¹³. Правда, все они понимали транспортный договор по-разному.

⁷ См.: Цветков И.В. Договорная дисциплина в предпринимательской деятельности. Дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 2006. С.51.

⁸ См.: Молчанова И.С. Понятие риска в договоре имущественного страхования: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. С-Петербург, 2014. С. 9.

⁹ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: «Статут», 2003. С. 7-9.

¹⁰ См.: Бажина М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации: дис. ... доктора юрид. наук. Екатеринбург, 2022. С. 86.

¹¹ См.: Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России: опыт, анализ, практика. 2009. № 8. С. 3-8; Тютрина Н.Н. Транспортные обязательства: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005. С. 7; Хаснутдинов А.И. Понятие транспортного договора // Известия вузов: Правоведение. 1990. № 3. С. 4.

¹² См.: Гражданское право: В 2 т.: Учебник / Под ред. Е.А. Суханова. М., 1993. Т. 2. С. 270.

¹³ См.: Гражданское право: Учебник / Под ред. Ю.К. Толстого, А.П. Сергеева. Ч. 2. М., 1998. С. 377-378.

Несмотря на различия в рассуждениях ученых, все они единодушны во мнении о том, что транспортный договор это разновидность гражданско-правового договора. Имеются лишь отдельные исключения, когда данный договор рассматривают как предпринимательский. Например, М.А. Бажина в своей докторской диссертации отмечает, что транспортный договор является разновидностью предпринимательского договора¹⁴. При этом, автор опирается на точку зрения В.С. Белых, считающего транспортное право подотраслью предпринимательского права, учебниках¹⁵ и на судебную практику¹⁶. Между тем, анализ работ сторонников квалификации транспортного договора в качестве предпринимательского показывает, что рассматриваются исключительно гражданско-правовые договоры с участием предпринимателей. Такой подход, на наш взгляд, является несколько однобоким. Цивилистическое понятие «договор» в настоящее время заимствовано другими отраслями права, в том числе и публично-правовыми. Это одно из свидетельств проявления конвергенции права. Представляется, что понятие «транспортный договор» носит межотраслевой характер. Действительно, львиная доля транспортных договоров имеют гражданско-правовую природу. Между тем, не следует забывать, например, о договоре об организации перевозок пассажиров. В настоящее время и отечественная правовая доктрина, и судебная практика исходят из того, что это административно-правовой договор, стороной которого является публично-правовое образование. И хотя мы с такой позицией не согласны¹⁷, пока вынуждены подчиниться мнению большинства. Поэтому, следует отметить, что понятие транспортный договор, несмотря на доминирование гражданско-

¹⁴ Бажина М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации: дис. ... доктора юрид. наук. Екатеринбург, 2022. С. 193.

¹⁵ Белых В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ). М., 2009. С. 12.

¹⁶ См., например: Постановление Верховного Суда РФ от 25 декабря 2018 г. №49 «О некоторых вопросах применения общих положений ГК РФ о заключении и толковании договора» // СПС Консультант-Плюс.

¹⁷ Участие в договорах об организации перевозок пассажиров органов муниципальной власти никак не может свидетельствовать против гражданско-правовой природы договора. Данный договор направлен на организацию исключительно гражданско-правовых договоров перевозки пассажиров. Следует ориентироваться на положительный опыт Республики Беларусь, где гражданско-правовой договор об организации перевозок включает в себя такие его разновидности как договор об организации перевозок грузов и договор об организации перевозок пассажиров.

правовых договоров является межотраслевым. В этом плане неточным следует признать позицию С.Ю. Морозова, который считает, что транспортные договоры – это система самостоятельных договоров, входящая в систему гражданско-правовых договоров¹⁸.

Представляется, что ключевым словом в понятии транспортный договор, выражающим его специфическую особенность, является слово «транспортный», на котором и следует сосредоточить внимание. Следует исходить из того, что не всякий договор, в котором фигурирует слово «транспорт» или словосочетания «транспортное средство», «транспортная организация» следует относить к числу транспортных. На наш взгляд, такой договор должен служить правовым инструментом обеспечения основного назначения транспортной сферы – перемещения пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, порожних вагонов, почты в пространстве. Иными словами, транспортные договоры должны быть непосредственно связаны с транспортным процессом. Поэтому, с одной стороны, нельзя согласиться с мнением отдельных авторов об отнесении к числу транспортных договоров аренды транспортных средств¹⁹, договоров подряда на строительство железнодорожных подъездных путей²⁰, договора на выполнение авиационных работ, договоров морского страхования, договора морского агентирования, а, с другой стороны об исключении из числа транспортных договора транспортной экспедиции, договоров транспортировки нефти и газа.

Одним из недостатков действующего транспортного законодательства является отсутствие легально закреплённого понятия «транспортный процесс», хотя в науке транспортного права попытки его охарактеризовать

¹⁸ См.: Морозов С.Ю. Транспортное право: учебник для академического бакалавриата / С.Ю. Морозов. – 5-е изд., перераб. и доп. Москва: Издательство Юрайт, 2019. С. 11.

¹⁹ См.: Махиборода М.Н. Виды транспорта и транспортных обязательств по законодательству Российской Федерации // Транспортное право. 2020. №2. С.3; Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: дис. ... д-ра юрид. наук. Иркутск, 1995. С. 28.

²⁰ Шешенин Е.Д. О некоторых правовых вопросах проведения экономической реформы на железнодорожном транспорте // Материалы теоретической конференции, посвященной 50-летию Советской власти. Свердловск, 1968. С. 111.

уже предпринимались²¹. В ст. 2 федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте» закреплено лишь понятие «перевозочный процесс»²², который не охватывает процесс транспортировки²³. На это обоснованно обращает внимание Д.С. Федотова, которая указывает на то, что продукцией транспорта является не только перевозочный процесс, но и процесс транспортировки, осуществляемый в пользу другого лица²⁴. К сожалению, автор не формулирует понятие транспортного процесса. На наш взгляд, можно дать следующее определение:

Под транспортным процессом понимается совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок либо транспортировок материальных объектов в пункт назначения с использованием транспортной инфраструктуры и транспортных средств одного или нескольких видов транспорта.

Из данного определения следует, что транспортный процесс невозможно обеспечить без наличия транспортных средств. Как справедливо отмечает М.А. Бажина, в настоящее время в законодательстве и в науке отсутствует единое понятие «транспортное средство», которое является одним из ключевых в понятийных рядах транспортного права. На каждом виде транспорта и в каждом нормативно-правовом акте, имеющем разноотраслевую принадлежность, круг технических средств, называемых транспортными, определен не одинаково²⁵. М.А. Бажина справедливо

²¹ Хаснутдинов А.И. Указ. Соч. С. 3.

²² Связь транспортного договора с перевозочным процессом неоднократно подчеркивалась в юридической литературе. В качестве примера можно привести позицию Т. Е. Абовой. См.: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации (часть первая) / Отв. ред. Т.Е. Абова, А.Ю. Кабалкин. М., 2002. С. 818.

²³ См.: Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте» (ред. от 14.03.2022) // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 169.

²⁴ Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа: дис. ... канд. юрид. наук. Ульяновск, 2020. С. 42.

²⁵ Помимо транспортных уставов и кодексов, а также Уголовного кодекса РФ и Кодекса об административных правонарушениях в качестве примера можно привести следующие нормативно-правовые акты, в которых по-разному дано понятие транспортного средства: Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ред. от 14.03.2022) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837; Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» (ред. от 30.12.2021) // Российская газета. 2018. № 170; Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об

указывает на полисемию понятия транспортного средства, т.е. на множественность его определений²⁶. Не приводя подробного анализа позиций ученых относительно данного понятия, поскольку это не входит в задачи нашего исследования, отметим правомерность позиции Д.С. Федотовой относительно необходимости отнесения к транспортным средствам трубопроводного транспорта, который является несамходным и недвижимым²⁷. В пользу этого свидетельствует и само развитие рынка транспортных услуг, сопровождающееся появлением контейнерного пневмотранспорта и пассажирского трубопроводного транспорта в рамках проекта Hyperloop²⁸. Можно согласиться и с выводом автора о том, что под транспортным средством следует понимать «техническое устройство, способное с помощью энергии заставлять двигаться иные тела в пространстве»²⁹.

Современная действительность свидетельствует о том, что относительно недавно по историческим меркам произошло организационное разделение транспортных компаний, осуществляющих перевозку, и владельцев транспортной инфраструктуры. Соответственно структура договорных связей при этом усложнилась. Даже не вдаваясь в подробности относительно проблем правовой квалификации вновь появившихся договоров, можно с уверенностью сказать, что транспортный процесс невозможен не только без использования транспортных средств, но и без транспортной инфраструктуры. Недаром А.И. Хаснутдинов в содержание термина транспортное обязательство включает инфраструктурную услугу³⁰.

обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ред. от 28.06.2022) // Российская газета. 2002. № 80; Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (ред. от 31.12.2020) // Российская газета. 1993. № 227.

²⁶ См.: Бажина М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации: дис. ... доктора юрид. наук. Екатеринбург, 2022. С. 86.; Бажина М.А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве // Транспортное право. 2017. № 1. С. 10–13

²⁷ См.: Федотова Д.С. Указ. Соч. С. 40.

²⁸ Hawkins A. Warr Hyperloop pod hits 284 mph to win SpaceX competition [Электронный ресурс] // URL: <https://magicspan.com/2018/07/23/warr-hyperloop-pod-hits-284-mph-to-win-spacex-competition/> (дата обращения: 02 июля 2021).

²⁹ См.: Федотова Д.С. Указ. Соч. С. 36.

³⁰ Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: автореферат дис. ... докт. юрид. наук. – Томск, 1995. С. 40.

Применение любого транспортного договора, пусть даже организационного³¹ или вспомогательного, должно иметь смысл только для обеспечения транспортного процесса, вне рамок которого деятельность пусть даже и с использованием транспортных средств либо транспортной инфраструктуры, транспортной не является. Соответственно, там, где транспортные средства не вовлечены в процессы перевозки либо транспортировки, их наличие не может рассматриваться в качестве квалифицирующего признака транспортного договора, а сам он для целей доставки становится бесполезным³². Например, использование арендованного транспортного средства для размещения в нем ресторана, музея или гостиницы никакого отношения к перемещению материальных объектов в пространстве не имеет и, следовательно, не связано с транспортным процессом. Напротив, транспортный процесс не состоится или не сможет завершиться должным образом, если не будут оказаны услуги по перевозке, по предоставлению перевозчикам транспортной инфраструктуры в пользование, без взаимодействия транспортных инфраструктур, в некоторых случаях без взаимодействия перевозчиков и т.п.

И, конечно же, для квалификации договора в качестве транспортного необходимо участие в качестве хотя бы одной из сторон транспортной организации. Здесь не стоит забывать и о том, что перевозочную и иную деятельность в рамках транспортного процесса могут осуществлять индивидуальные предприниматели, которых по умолчанию законодатель приравнивает к транспортным организациям, что не свидетельствует об их полном тождестве³³.

³¹ Мы не согласны с позицией М.Н. Махибороды и А.В. Радченко, которые к транспортным обязательствам относят исключительно обязательства по возмездному оказанию транспортных услуг. См.: Махиборода М.Н. Указ. Соч. С. 3.; Радченко А.В. Правовые особенности договора транспортной экспедиции в системе транспортных договоров // Университетская наука. 2020. № 1 (9). С. 234.

³² На обязательность связи транспортного договора с перемещением материальных объектов в пространстве указывает, в частности В.С. Биленко. См.: Биленко В.С. Понятие системы транспортных договоров // Научный электронный журнал Меридиан. 2019. № 15 (33). С. 760.

³³ См.: Долинская В.В. Транспортные договоры // Законы России: опыт, анализ, практика. 2009. №8. С. 4.

Таким образом, для того, чтобы договор назвать транспортным необходима совокупность одновременно трех признаков:

1. Он прямо либо косвенно должен быть связан с использованием транспортных средств или транспортной инфраструктуры;
2. Он необходим для обеспечения деятельности транспорта по перемещению материальных объектов в пространстве только в рамках транспортного процесса;
3. Хотя бы одной из сторон его должна быть транспортная организация либо приравненный к ней по правам и обязанностям индивидуальный предприниматель.

Отсутствие хотя бы одного из перечисленных признаков исключает любой договор из числа транспортных. Резюмируя сказанное, можно дать следующее определение транспортному договору: *Под транспортным договором понимается соглашение, в котором хотя бы одной из сторон является транспортная организация либо индивидуальный предприниматель, осуществляющий транспортную деятельность на профессиональной основе, использующие транспортные средства и (или) транспортную инфраструктуру в целях обеспечения непрерывной деятельности по перемещению материальных объектов в пространстве в рамках транспортного процесса либо организующие эту деятельность.*

Данное определение выгодно отличается, например, от определения С.Ю. Морозова, который под транспортными договорами понимает «... такие соглашения сторон, которые направлены на реализацию либо обеспечение процесса доставки грузов, пассажиров и багажа в пункт назначения с помощью самоходных транспортных средств»³⁴. В данном определении не учитывается возможность регулирования посредством транспортных договоров отношений транспортировки нефти и газа, использования несамоходных транспортных средств, а также возможность перевозки порожних вагонов, грузобагажа и почтовых отправлений. Кроме

³⁴ См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. С. 46.

того, не сделан акцент на то, что в качестве одной из сторон транспортного договора должна выступать транспортная организация либо индивидуальный предприниматель, осуществляющий транспортную деятельность на профессиональной основе.

Сформулированное нами на основе научно обоснованных признаков определение исключает из числа транспортных договоров, договор аренды транспортных средств, договор страхования, договоры подряда и т.п. В то же время, согласно нашему определению в число транспортных входят все договоры, предусмотренные главами 40 и 41 ГК РФ.

В рамках рассмотрения заявленной темы представляется немаловажным вопрос о соотношении понятия транспортный договор и транспортное обязательство. В договоре отражается только мысленный правовой результат, а его реальное достижение происходит уже в рамках возникшего из договора обязательственного правоотношения. И не всегда то, что желается, на самом деле, достигается в точном соответствии с запланированным результатом. В.В. Кулаков пишет по данному поводу: «Но ожидаемое сторонами надлежащее исполнение (ст. 408 ГК РФ) может и не состояться»³⁵. В.П. Мозолин сравнивал предмет договора и объект обязательства, как журавля в небе и синицу в руках, имея в виду, что стороны, при согласовании условий договора рисуют для себя идеальную картину того, что должно получиться. При исполнении обязательства под влиянием множества факторов, поскольку риск никто не отменял, зачастую вместо журавля получают синицу.

Поскольку риск связан с отклонением от запланированного правового результата, то сравнению подлежат условия договора и результат исполненного обязательства. Уже из этого тезиса видно, что договор и обязательство это не одно и то же. В науке же гражданского права прочно устоялось мнение о многозначности гражданско-правового договора. Его рассматривают и в качестве документа, и в качестве сделки, и в качестве

³⁵ См.: Кулаков В.В. Состав и структура сложного обязательства: Монография. М.:РАП, 2011. С. 20.

правоотношения. Однако, уже в самом определении договора, изложенного в ст. 420 ГК РФ, по сути, указывается, что обязательство возникает после того как заключен договор. Иначе как по-другому понять выражение «соглашение, направленное на установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей»? О том, что это два разных, хотя и тесно взаимосвязанных правовых явления свидетельствует тот факт, что юридическая конструкция гражданско-правового договора и обязательственного правоотношения различны. Элементами юридической конструкции договора являются его условия, элементами же правоотношения являются субъекты, содержание в виде субъективных прав и обязанностей, и объект. Договор, как соглашение, и возникшее из него обязательственное правоотношение взаимосвязаны как модель и объект моделирования.

Что касается понятия транспортного обязательства, то попытки его сформулировать неоднократно предпринимались отечественными цивилистами, обращавшимся к сфере транспортного права. Так, Г.П. Савичев определил транспортное обязательство, «как обязательство, в силу которого одно лицо – перевозчик (эксплуатант) обязуется совершить в пользу другого лица – грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, владельца багажа или грузобагажа – определенные юридические или фактические действия по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой, а другое лицо – оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением сторон»³⁶. Данное определение имеет ряд недостатков, часть из которых обусловлена изменениями, произошедшими на рынке транспортных услуг и они не могут быть поставлены в упрек автору. В настоящее время расширился круг субъектов, как на стороне должника (владельцы транспортных инфраструктур, операторы подвижного состава, операторы морских портов и др.), так и на стороне кредитора (отправители порожних

³⁶ Гражданское право: В 2 т. Том II. Полутом 2: Учебник / Отв. ред. проф. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство БЕК, 2000. С. 30.

вагонов, перевозчики³⁷). Однако, и на момент формулировки определения субъектный состав был сильно заужен. В качестве должника по транспортному обязательству по непонятным причинам не указаны транспортный экспедитор, буксировщик, фрахтовщик. Кроме того, транспортные обязательства неоправданно сводить только к услугам. Обязательства, возникающие из транспортных организационных договоров, сюда не включены³⁸. Следует также отметить, что услуги по транспортировке по версии Г.П. Савичева также выпали из сферы транспортного обязательства. С.Ю. Морозов также отметил, что в данном определении неоправданно исключается возможность совершения в рамках обязательства одновременно и фактических и юридических действий, а также в нем речь идет лишь об услугах, связанных с перевозкой, но не о самой перевозке³⁹.

Имеются определения транспортных обязательств, авторы которых впадают в другую крайность, неоправданно расширяя круг транспортных обязательств. Так, М.Н. Махиборода включает в число транспортных обязательств обязательства по оказанию таких услуг, как услуги по хранению, маркетинговые, информационные и страховые услуги⁴⁰. Такой подход представляется неоправданным. Нельзя же, в самом деле, любую услугу, оказываемую при перемещении в пространстве, считать транспортной. Так можно дойти до того, что услуги общественного питания в вагоне-ресторане также следует отнести к числу транспортных. Но, для оказания вышеназванных услуг транспортные средства не нужны. Н.Н. Тютрина неоправданно расширяет круг транспортных обязательств за счет включения в их число обязательств по аренде транспортных средств⁴¹. Арендные отношения лежат за рамками транспортного процесса и имеют

³⁷ В договорах на оказание услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование кредитором, в пользу которого оказываются услуги, является перевозчик.

³⁸ Этим же недостатком страдает определение транспортного правоотношения А.Н. Романовича. См.: Романович А.Н. Транспортные правоотношения. Минск, 1984. С. 29.

³⁹ См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. М.: Норма, 2011. С. 43.

⁴⁰ См.: Махиборода М.Н. Место обязательств по перевозке в системе транспортных обязательств // Закон и право. 2022. № 3. С. 114.

⁴¹ Тютрина Н.Н. Транспортные обязательства: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005. С. 8.

направленность на удовлетворение иных потребностей, отличных от потребностей в доставке в пункт назначения.

Когда скоро транспортное обязательство возникает из транспортного договора, то оно должно соответствовать тем особенностям, которые отражены в сформулированном нами определении транспортного договора. На наш взгляд, можно предложить следующее определение:

Под транспортным обязательством понимается обязательство, в силу которого должник (транспортная организация либо индивидуальный предприниматель, осуществляющий транспортную деятельность на профессиональной основе, использующие транспортные средства и (или) транспортную инфраструктуру) обязуется выполнить либо обеспечить выполнение непрерывной деятельности по перемещению материальных объектов в пространстве в рамках транспортного процесса либо организовать эту деятельность, а другая сторона (кредитор) имеет право требовать от должника совершения этих действий.

Поскольку транспортный договор является для участников транспортных отношений средством достижения правовых целей, которые представляют собой мысленно желаемый правовой результат, то он, безусловно, также является и частноправовым средством достижения правовых целей субъектов права. Следовательно, транспортный договор способен влиять не только на достижение правового результата, но и на отклонения от такого результата. Иными словами, он является правовым средством управления правовым риском. Для этого, данный правовой инструмент обладает всеми возможностями. Например, посредством правильного согласования условий транспортного договора можно минимизировать правовой риск.

Следует исходить из того, что в момент заключения синналагматического договора между сторонами существует конфликт интересов. Каждая из заинтересованных сторон пытается подчинить себе

другую⁴². Например, транспортный экспедитор желает получить как можно больше денежных средств за оказанные клиенту услуги. Клиент же имеет интерес получить транспортно-экспедиционные услуги как можно дешевле. С.Ю. Морозов отмечает: «Объединяет стремление сторон цель договора (аттрактор), а, следовательно, договорная система обладает гомеостатичностью»⁴³. Процесс заключения договора представляет собой преодоления конфликта сторон по каждому из условий договора. Конфликт и риск взаимосвязаны между собой. Диалектика взаимосвязи проявляется в том, что риск выступает катализатором конфликта и в то же время способствует его разрешению. Гражданско-правовой договор является средством самоорганизации правовых целей его сторон и обладает синергетическим потенциалом. По мере согласования каждого договорного условия, представляющего собой не только правило поведения, но и открытую неравновесную систему, стороны достигают максимального противостояния и напряженности в точке бифуркации системы и максимально готовы к компромиссу. В этой точке система максимально неравновесна. Ее устойчивость в такой момент можно сравнить с перевернутым маятником, готовым упасть в ту или иную сторону. В какую сторону упадет этот маятник под сравнительно малым воздействием (флуктуациями)⁴⁴, будет ли развиваться данная система или разрушится, зависит от случайных (хаотичных) факторов. Хотя любая система, в том числе и договорная, стремится к стабильности, но как верно отметил В.В. Залесский: «Всякая стабильность в системе любых явлений относительна и определяется вероятностными характеристиками развития»⁴⁵.

В точке бифуркации ни одна из сторон договора не готова уступить другой стороне и стоит перед выбором достичь соглашения по данному

⁴² Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования. М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. С.73-74.

⁴³ См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: дис. ... доктора юрид. наук. – М., 2011. С. 370.

⁴⁴ См.: Филиппова С.Ю. Частно-правовые средства организации и достижения правовых целей. С. 118.

⁴⁵ См.: Залесский В.В. Вероятность и самоорганизация в гражданском праве. // Журнал российского права. 2005. № 10. С. 127.

условию или отказаться от заключения договора. Случайные факторы, влияющие на выбор каждой из сторон, могут быть самыми разнообразными. Так, риск опоздания на свадьбу сына может вынудить пассажира заплатить за перевозку более высокую цену, чем при обычных обстоятельствах. Даже смена настроения и расположение звезд здесь может сыграть роль. В любом случае выбор варианта поведения каждой из сторон договора связан с риском. Вместе с тем, достижение соглашения устраняет конфликтную ситуацию и снижает дальнейшие риски.

Посредством договора можно распределить последствия правового риска. Транспортный договор может компенсировать последствия правового риска путем установления гражданско-правовой ответственности.

Выводы:

1. *Под транспортным договором понимается соглашение, в котором хотя бы одной из сторон является транспортная организация либо индивидуальный предприниматель, осуществляющий транспортную деятельность на профессиональной основе, использующие транспортные средства и (или) транспортную инфраструктуру в целях обеспечения непрерывной деятельности по перемещению материальных объектов в пространстве в рамках транспортного процесса либо организующие эту деятельность.*

2. *Под транспортным процессом понимается совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок либо транспортировок материальных объектов в пункт назначения с использованием транспортной инфраструктуры и транспортных средств одного или нескольких видов транспорта.*

3. *Под транспортным обязательством понимается обязательство, в силу которого должник (транспортная организация либо индивидуальный предприниматель, осуществляющий транспортную деятельность на профессиональной основе, использующие транспортные средства и (или)*

транспортную инфраструктуру) обязуется выполнить либо обеспечить выполнение непрерывной деятельности по перемещению материальных объектов в пространстве в рамках транспортного процесса либо организовать эту деятельность, а другая сторона (кредитор) имеет право требовать от должника совершения этих действий.

1.2. Понятие гражданско-правового риска

Исследование системы гражданско-правовых отношений по управлению рисками невозможно без решения задачи научного обоснования понятие гражданско-правового риска. Решение этой задачи является значимым, поскольку понятие «риск» имеет исключительное значение для самых разных областей знаний, в том числе для права. При этом, единого мнения относительно сущности риска, его функций, целей и признаков в научной среде так и не сложилось. Еще более интересным является проявление риска в области договорных правоотношений, в частности в системе транспортных договоров.

Иллюзия идеально слаженной системы при построении договорных конструкций имеет призрачный характер, который обуславливается внешними негативными факторами, форс-мажорными обстоятельствами, катализаторами, изменяющими траекторию исполнения обязательств по договору, например, пандемия, которая оказала огромное влияние на особенности заключения и исполнения транспортных договоров. Таким образом, возникает феномен риска⁴⁶. Существует мнение, что риск – это «теневого спутник» права в различных областях⁴⁷, при этом необходимо обратить внимание на перемещение рисков и их взаимодействие в разных отраслях.

Риск – очень сложная категория, имеющая двойственный характер, ставящая под сомнение многие устоявшиеся императивы, но, в конечном итоге, именно правовой риск помогает решать важные правовые проблемы, становясь трамплином или даже катализатором, который способствует развитию правовой науки и устранению практических несоответствий.

⁴⁶ От испанского *risco* – скала. См.: Серебровский В.И. Очерки страхового права. М.: Госиздат, 1926. С. 118.; Фасмер М. Этимологический словарь русского языка: В 4 т. Т. III. М.: Прогресс, 1971. С. 485.

⁴⁷ О ретроспективном анализе правового риска см.: Паулова Е.О. Ретроспективный анализ риска как правового и экономического явления // Государственная власть и местное самоуправление. №6. 2019. С. 55-59.

Система транспортных договоров и правовые риски, как две самостоятельные правовые категории, находят свое отражение в научных исследованиях как отечественных деятелей науки и практической области, так и зарубежных. При этом значимость транспортных договоров в настоящее время существенно возрастает. Это обусловлено множеством факторов, в том числе и влиянием пандемии, которая поспособствовала развитию системы транспортных договоров и ее интегрированию в повседневную жизнь. Так, например, маркетплейсы и появление фулфилмент систем стало неотъемлемой составляющей предпринимательской деятельности в современном цифровом пространстве, их функционирование немыслимо без транспортных договоров.

Но вместе со значительным спросом на заключение транспортных договоров возрастают и появляющиеся риски для сторон указанных соглашений. Необходимость в появлении средств минимизации правовых рисков при заключении и исполнении транспортных договоров становится закономерным вопросом в выстраивании стратегии грамотного и эффективного использования данных соглашений для всех контрагентов.

В современный период применительно к юридической науке не сложилось единого мнения или концепции относительно правового риска, его сущности, признаках и функциях. Основные концепции сводятся к рассмотрению правового риска в качестве возможного негативного последствия осуществления определенного вида деятельности. Мы предприняли попытку проанализировать существующие теории относительно понимания правового риска и попытались сформулировать понятие и признаки правовых рисков применительно к системе транспортных договоров.

Право как универсальный регулятор общественных отношений не имеет возможности абстрагироваться от явления «риска», а тем более, в договорной сфере, поскольку по известному утверждению Д.И. Мейера

«каждое обязательство сопровождается риском или страхом»⁴⁸. Конечно, задействованы самые разные способы и средства признания неблагоприятных последствий, наступающих по причине риска, средства устранения риска или его минимизации.

Ю.А. Тихомиров отмечает: «Институт риска является институтом теории права, получающим развитие и конкретизацию как в отраслевых правовых институтах риска, так и в комплексных институтах. И тогда можно с уверенностью сказать, что право выполняет применительно к риску такие функции, как легальное признание и допущение их, установление средств предупреждения и минимизации риска, определение меры ответственности и компенсаторных средств»⁴⁹.

В настоящее время предпринимаются попытки дать понятие правового риска. Например, по мнению Д.А. Горячкиной под риском следует понимать ситуации неопределенности, выраженные в возможности (вероятности) наступления благоприятных или неблагоприятных последствий для участников имущественного оборота в результате их действий или бездействий⁵⁰. Несмотря на то, что это и иные научные определения в целом отражают основные сущностные черты риска, совершенными их назвать нельзя. Кроме того, перед нами стоит задача дать определение не просто риска, а правового риска, а точнее гражданско-правового. Сама суть гражданско-правового риска может быть раскрыта посредством выявления его признаков, на основании которых следует сформулировать авторское определение. В научной и учебной литературе выделяется значительное число признаков риска⁵¹. Поскольку правовой риск является разновидностью риска вообще, то ему свойственны все черты последнего. С них и начнем рассмотрение данной проблемы.

⁴⁸ См.: Мейер Д.И. Русское гражданское право. М.: Статут, 2000. С. 490.

⁴⁹ См.: Тихомиров Ю.А. Прогнозы и риски в правовой сфере. 2014 // URL: <http://lexandbusiness.ru/view-article.php?id=1935>.

⁵⁰ Горячкина Д.А. Указ. Соч. С. 35.

⁵¹ См.: Наумова Т.В. Риск как предмет философского анализа (экологические аспекты): монография. М.: Институт МИРБИС, 2012. С. 116.

1. В качестве первого признака следует выделить *вероятность, т.е. неопределенность наступления правовых последствий*. Не только в научной среде, но и с позиции рядового гражданина риск зачастую воспринимается как источник или вероятность наступления негативных последствий. Так, например, согласно точке зрения В.В. Лазарева: «Риск всегда сопровождается некоей опасностью»⁵². Убедительной представляется точка зрения Ю.А. Тихомирова, который справедливо отмечает, что риск – это «вероятное наступление события и совершения действий, влекущих негативные последствия для реализации правового решения и могущее причинить ущерб регулируемой им сфере»⁵³. Причем, А.Г. Диденко относит вероятность в гражданском праве к оценочному понятию⁵⁴. Вероятность означает также, что наступление соответствующих последствий гражданско-правового риска не должно быть невозможным. Риск должен быть возможным. В то же время, риск не может быть неизбежным. По этому поводу Ф.Г. Нинидзе верно указывает, что при риске отрицательные последствия собственных действий допускаются лицом с большей или меньшей степенью вероятности. Риск подразумевает предвидение вероятности отрицательных последствий. Там, где заведомо известна неизбежность отрицательных последствий, нет риска⁵⁵.

2. *Случайность*. Случайность – невозможность точно определить время (а иногда и место) возникновения риска. Случайность олицетворяет гибкое начало мира и связана с такими понятиями как независимость, неопределенность, непредсказуемость, спонтанность и хаотичность⁵⁶. В гражданском праве случайность характеризуется заведомой неизвестностью событий и добросовестным неведением участников гражданских

⁵²Лазарев В.В. Риски в юридической науке // Юридическая техника. 2019. № 13. С. 21.

⁵³Тихомиров Ю.А. Риски в правовом пространстве // Юридическая техника. 2019. № 13. С. 29.

⁵⁴См.: Гражданское законодательство. Статьи. Комментарии. Практика. Вып. 37 / под ред. А.Г. Диденко. Алматы: Раритет, 2011. С. 11.

⁵⁵Нинидзе Ф.Г. Крайняя необходимость по советскому гражданскому праву: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М., 1974. С. 10.

⁵⁶См.: Сачков Ю.В. Конструктивная роль случая // Вопросы философии. 1988. № 5. С. 85.

правоотношений относительно наступления события, с которым связан правовой риск⁵⁷.

3. Далее рассмотрим *признак девиантности*. Ю.А. Тихомиров пишет: «Риск – это вероятное непропорциональное отклонение от правовых решений и актов, влекущее негативные последствия»⁵⁸. Часто говорят об отклонении от существующей нормы права. При этом, такое отклонение и называют девиантностью, являющейся одной из характерных черт правового риска. Между тем, такое понимание девиантности правового риска, на наш взгляд, является несколько зауженным и неточным. Риск всегда связан с отклонением от планируемого результата⁵⁹. Так, Ф.А. Вячеславов указывает, что «все без исключения подходы к пониманию риска в гражданском праве выделяют связь риска с невыгодным результатом ...»⁶⁰. Полагаем, что речь должна идти об отклонении от желаемого правового результата, в этом, по сути, и заключается сущность правового риска. Во-первых, на такой результат могут быть нацелены не только нормы права, но и условия договоров, решения собраний, односторонние сделки и т.п. Как справедливо отмечает С.Ю. Филиппова, пренебрежительное отношение к целям субъектов права по сравнению с отношением к целям, зафиксированным в правовой норме, является отголоском позитивизма⁶¹. Во-вторых, следует различать конечные и промежуточные правовые результаты. Так, если конечным правовым результатом исполнения договора перевозки грузов будет оказание услуги по доставке в пункт назначения и выдачи его управомоченному лицу, то в качестве промежуточных результатов можно применительно к данному случаю назвать согласование договорных условий,

⁵⁷ См.: Идельсон В.Р. Страхование право: лекции, читанные преподавателем В. Идельсоном. СПб., 1907. С. 89.

⁵⁸ См.: Тихомиров Ю.А. Риск в праве: природа и причины // Право и современные государства. 2016. № 6. С. 10.

⁵⁹ См.: Марцынковский Д.А. Руководство по риск-менеджменту / Д.А. Марцынковский, А.В. Владимирцев, О.А. Марцынковский; Ассоц. по сертификации «Русский регистр». С-Петербург: Береста, 2007. С. 25.

⁶⁰ См.: Вячеславов Ф.А. Распределение рисков в договорных обязательствах: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С. 31.

⁶¹ См.: Филиппова С.Ю. Частно-правовые средства организации и достижения правовых целей. М.: Статут, 2011. С. 17.

исполнение отдельных обязательств (по предъявлению груза к перевозке, по погрузке, взвешиванию, обеспечению сохранности и т.п.).

Коль скоро мы ведем речь о правовых рисках, то и связывать их мы должны с наступлением либо ненаступлением именно правовых результатов. Дело в том, что риск в гражданском праве принято связывать с отклонением от экономического результата, а именно с убытками, имущественными потерями. А.Г. Мартиросян, например, прямо указывает на то, что «... под риском в гражданском праве понимается возможность невыгодных имущественных последствий»⁶². Действительно, субъекты договорного обязательства вступают в правовую связь для удовлетворения имущественных потребностей путем присвоения конкретных экономических благ. При этом имеются расхождения в позиции о том, что считать экономическим благом в договорах, направленных на оказание услуг. Например, В.В. Кулаков выражает свою позицию следующим образом: «Если речь идет об обязательствах по оказанию услуг, то правовая цель будет заключаться в передаче прав только на деньги»⁶³. Хотя автор ведет речь о правовой, а не экономической цели, можно прийти к выводу о том, что в качестве присваиваемого экономического блага в договоре возмездного оказания услуг рассматриваются денежные средства, уплачиваемые за услугу. На самом деле подобного рода выводы будут свидетельствовать об упрощенном понимании позиции В.В. Кулакова. Н.А. Баринов, разработавший теорию удовлетворения гражданско-правовых потребностей, указывал, что результатом отношений по поводу оказания услуг транспортными организациями является получение экономических ценностей, призванных удовлетворить имущественную потребность в передвижении⁶⁴. Таким образом, экономическим благом, по поводу которого потребитель заключает транспортные договоры, направленные на оказание

⁶² См.: Мартиросян А.Г. Теория риска в гражданском праве РФ: монография. М: Проспект, 2016. С. 23.

⁶³ См.: Кулаков В.В. Состав и структура сложного обязательства: Монография. С. 55.

⁶⁴ См.: Баринов Н.А. Гражданско-правовые проблемы удовлетворения имущественных потребностей советских граждан: дис. ... доктора юрид. наук. Саратов, 1987. С. 26, 45.

услуг по перевозке, является сама услуга по перемещению в пространстве. Экономическое благо, которое желает получить исполнитель транспортной услуги – это денежные средства.

Несмотря на важность для участника транспортных отношений экономической цели, ближайшей все же является правовая цель, которую, по замечанию М.В. Гордона, следует рассматривать в качестве средства достижения экономической задачи⁶⁵. Так, получение имущества (экономическое благо) может не состояться в виду того, что право собственности не перешло с продавца на покупателя, т.е. в виду недостижения правовой цели. Иными словами, пока не будет достигнута правовая цель обязательства, о правомерном достижении экономической цели не может идти речи. Проблема взаимосвязи и различия правовой и экономической цели сторон обязательства была уже успешно исследована в цивилистической литературе. По мнению В.В. Кулакова правовая цель в отличие от цели экономической, проявляющейся в конкретном экономическом благе, выражается в совокупности двух обстоятельств – в наделении сторон обязательства конкретными правовыми средствами, и в правовом оформлении перехода правового блага от одного лица к другому⁶⁶. При этом следует уточнить, что в логической цепочке «цель-средство-результат» каждая составляющая представляет собой самостоятельный элемент, не совпадающий с другим. Поэтому, правовое средство, хотя и используется для наступления правового результата, но не совпадает с ним.

К тому же, если в признании гражданско-правовому договору правовым средством никто не отказывает, то относительно того, возможно ли признать правоотношение правовым средством, нет единства мнения. А это вопрос крайне важный, поскольку ставится под сомнение возможность достижения правовой цели посредством транспортного обязательства. В пользу признания правоотношения правовым средством выступают

⁶⁵ См.: Гордон М.В. Система договоров в советском гражданском праве // Ученые записки Харьковского юридического института. 1954. Вып. V. С. 85.

⁶⁶ См.: Кулаков В.В. Состав и структура сложного обязательства. С. 55.

С.С. Алексеев⁶⁷, Е.В. Вавилин⁶⁸, А.В. Малько⁶⁹, С.Ю. Морозов⁷⁰, Ю.К. Толстой⁷¹. С.Ю. Филиппова уточняет, что правовые цели достигаются с помощью исполнения обязательства, а не самого обязательства⁷², и что непосредственное удовлетворение потребности возможно при совершении должником действий, служащих содержанием обязательства⁷³. Такая позиция представляется обоснованной.

Правовой результат в отличие от экономического, должен быть предусмотрен обязательными для исполнения модельными правилами, закрепленными, в частности, в правовых нормах и условиях договоров. Экономический результат может быть получен и вне рамок данных правил. Для достижения правового результата используются исключительно правовые средства. Как известно, одни и те же экономические цели могут быть достигнуты различными гражданско-правовыми средствами. Так, приращение имущества путем приобретения его в собственность может быть осуществлено на основании находки, приватизации, реквизиции, договоров купли-продажи, мены, ренты, дарения и т.д. Правовые цели в каждом из перечисленных случаев различны.

Следует добавить к двум названным признакам, позволяющим разграничить правовую и экономические цели, еще и то обстоятельство, что достижение правовой цели сопровождается последовательной сменой юридических фактов и гражданско-правовых форм. Выбор правильного правового средства, конечно, приближает к достижению правовой цели, однако выбрать недостаточно, нужно правильно реализовать те возможности, которые такое правовое средство может предоставить. А

⁶⁷ См.: Алексеев С.С. Восхождение к праву. Поиски и решения. М., 2004. С.319-320.; Алексеев С.С. Общая теория права. Т.2. М.,1982. С.9.

⁶⁸ Вавилин Е.В. Осуществление гражданских прав и исполнение обязанностей / Е.В. Вавилин; ГОУ ВПО «Саратовская государственная академия права». Саратов: Изд-во ГОУ ВПО «Саратовская государственная академия права», 2008 С.66.

⁶⁹ См.: Малько А.В. Основы теории правовых средств // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. Серия «Юриспруденция». Вып. 1. Тольятти, 1998. С. 138 - 139.

⁷⁰ См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: дис. ... доктора юрид наук. М, 2011. С. 38.

⁷¹ Толстой Ю.К. К теории правоотношения. Л.,1951. С.31.

⁷² См.: Филиппова С.Ю. Частно-правовые средства организации целей. С. 215.

⁷³ См.: Филиппова С.Ю. Указ. Соч. С. 217.

процесс применения правового средства всегда растянут во времени и может быть разбит на отдельные операции. Если для достижения правовой цели выбрано транспортное обязательство, то это еще не дает гарантии, что оно будет надлежащим образом исполнено и стороны достигнут желаемого правового результата. На каждом шаге исполнения данного обязательства существует риски ненадлежащего исполнения либо невозможности его исполнения, т.е. риски отклонения от запланированного правового, а, следовательно, и экономического результата. Динамика же обязательства связана не только с наступлением юридических фактов, но и с изменением в процессе исполнения гражданско-правовых форм. Соотнесение рисков с гражданско-правовыми формами на каждом участке исполнения обязательства, позволяет своевременно выбрать правильные шаги по управлению рисками применительно к каждой гражданско-правовой форме.

Также следует отметить, что гражданско-правовые риски не всегда связаны с имущественными потерями. Как отмечает В.П. Камышанский, риски могут носить имущественный и неимущественный характер⁷⁴. Конечно же, имущественные отношения занимают центральное место в предмете гражданско-правового регулирования. Однако помимо них имеется ряд неимущественных гражданских отношений, которые лишь опосредованно могут быть связаны с имущественными потерями. К их числу следует отнести организационные, управленческие и личные неимущественные отношения. При этом, например, правовым результатом реализации организационных отношений является удовлетворение организационных, а не имущественных потребностей. Негативные последствия при ненадлежащей организации, либо в репутационной сфере порой не менее значимы. Нельзя забывать о риске причинения вреда жизни и здоровью.

⁷⁴ См.: Камышанский В.П. Риски в современном гражданском праве // Юридическая техника. 2019. №13. С. 62.

Если говорить о правореализационной деятельности, то субъекты гражданского права действуют целенаправленно, исходя из своих индивидуальных имущественных потребностей и интересов, стремясь к желаемому правовому результату, имеющему юридическое значение. По справедливому замечанию С.Ю. Филипповой: «Частно-правовая цель, поставленная субъектом для себя, воплощается не в абстрактных моделях – нормах, а в конкретных поведенческих актах»⁷⁵. При этом, частноправовой результат может достигаться только с использованием правовых средств, предусмотренных нормами частного права. Так, по обоснованному мнению автора, правовой результат гражданско-правового договора определяется его направленностью, как вектором согласования целей сторон. В договоре купли-продажи такой частноправовой результат – возмездная передача вещи в собственность другого лица, в договоре транспортной экспедиции – возмездное оказание услуг, связанных с перевозкой груза. Правильным представляется утверждение о том, что правильность исполнения договорного обязательства должно производиться путем сличения « ... с направленностью договора – объективной характеристикой того результата, который стороны могли ожидать при исполнении обязательства ...»⁷⁶.

4. Обратимся к следующему признаку правового риска – *его последствия могут быть как отрицательными, так и позитивными*. Зачастую правовой риск рассматривается в качестве исключительно делинквентного негативного. Например, В.С. Белых, исследуя предпринимательский риск, понимает под ним потенциальную возможность (опасность) наступления или ненаступления события (совокупность событий), повлекшего неблагоприятные имущественные последствия для деятельности предпринимателя⁷⁷. Несмотря на то, что данная точка зрения позиционируется как вполне обоснованная и доказанная, сводить риск

⁷⁵ См.: Филиппова С.Ю. Частно-правовые средства организации и достижения правовых целей. С. 25.

⁷⁶ См.: Филиппова С.Ю. Частно-правовые средства организации и достижения правовых целей. С. 221.

⁷⁷ Российское предпринимательское право: учебник / отв. ред. И.В. Ершова, Г.Д. Отнжова. М.: Проспект, 2010. С. 19.

исключительно к негативизму не вполне убедительно, поскольку риск может привести к диаметрально противоположенным ожиданиям. По нашему мнению, важно учитывать также знания, накопленные наукой рискологии о двойственной природе риска, т.е. его позитивной и негативной составляющих. Необходимость учета позитивной составляющей в правовом риске отстаивают отдельные правоведы, в частности, М.А. Лапина и Д.В. Лубягина поддерживают указанную точку зрения⁷⁸. Д.М. Брежнев, рассматривая демократию в качестве условия существования и проявления риска как правовой категории, отмечает, что последний демократической среде имеет возможность проявляться не только с негативной точки зрения, но и с позитивной, являясь мощнейшим катализатором на пути построения правового государства⁷⁹. По мнению Д.В. Гончарова «прибыль – своего рода награда за риск, и чем выше риск, тем выше ожидаемая прибыль»⁸⁰.

Представляется, что правовой риск может проявляться и в положительной ипостаси, когда риск приводит к позитивным изменениям. Недаром в словаре русского языка С.И. Ожегова риск определяется не только как возможная опасность, но и как действие на удачу в надежде на счастливый исход⁸¹. О том, что риск это трамплин для движения вперед, мы указывали ранее в наших работах⁸². Правда, существует точка зрения, что к позитивным изменениям может привести лишь экономический риск, в то время как «в юридическом смысле понятием риска не охватывается возможность получения выгоды»⁸³. На наш взгляд, такая позиция необоснована, поскольку выгода в юридическом смысле тоже существует, но не в виде денег, а в виде расширения правовых возможностей. В руководстве

⁷⁸ См.: Лапина М.А. Теоретико-правовые аспекты управления рисками // Государство и право. 2015. № 2. С. 37; Лубягина Д.В. Риск в гражданском праве: Монография. М.: Проспект, 2016. С. 6-7.

⁷⁹ См.: Брежнев Д.М. Компромисс в праве как способ управления риском и как фактор риска // Ленинградский юридический журнал. 2017. № 4(50). С. 80.

⁸⁰ См.: Гончаров Д.В. Комплексный подход к управлению рисками для российских компаний. – М.: Вершина, 2008. С. 25.

⁸¹ См.: Ожегов С.И. Словарь русского языка: Ок. 57 000 слов. Под ред. Чл.-корр. АН СССР Н.Ю. Шведовой. 18-е изд., стереотип. М.: Рус. яз., 1986. С. 591

⁸² См.: Паулова Е.О. Перспектива исследования и познания рисков в праве // Юридический вестник Самарского университета. 2020. №6 (3). С.17.

⁸³ См.: Тюляков Д.С. Риски и меры защиты в механизме правового регулирования: общетеоретический аспект: дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2018. С. 57.

по риск-менеджменту одной из особенностей управления рисками (риск-менеджмента) называется связанность такого управления как с негативными, так и с благоприятными последствиями. «Управлять рисками означает – определять перспективы и выявлять возможности для совершенствования деятельности, а также не допускать или сокращать вероятность нежелательного хода событий»⁸⁴.

5. *Законность.* Поскольку правовой риск связан с отклонением от правового результата, а, следовательно, с недостижением правовых целей, то он должен обладать признаком законности⁸⁵. Правовой риск, также как и запланированный правовой результат, должны быть допустимы действующим законодательством и санкционированы правом. Противоправные риски не санкционированы государством и находятся вне рамок правового поля. В качестве примера в поддержку данной позиции можно привести следующее мнение Д.А. Горячкиной: «Несение лицом риска (гибели, невозможности исполнения и т.д.) всегда и во всех случаях основано на законе и связано с наличием определенных юридических фактов, в качестве которых могут выступать как юридические действия и юридические события, так и определенные гражданские правоотношения»⁸⁶. Признак законности также означает необходимость строго придерживаться требований правовой нормы всеми участниками в сфере реализации риска, установленного законом порядка применения этих норм, обеспечения строгой ответственности за нарушения требований законодательства, правовой дисциплины, законодательного регулирования важнейших отношений в области рискованного вида деятельности.

Основываясь на выявленных признаках можно дать следующее определение гражданско-правового риска:

⁸⁴ Марцынковский Д.А. Руководство по риск-менеджменту / Д.А. Марцынковский, А.В. Владимирцев, О.А. Марцынковский; Ассоц. по сертификации «Русский регистр». – С-Петербург: Береста, 2007. С. 17.

⁸⁵ См.: Власова Т.В. Принцип законности в контексте верховенства права // Аграрное и земельное право. 2019. № 11 (179). С. 36.

⁸⁶ См.: Горячкина Д.А. Управление рисками в Российском гражданском праве: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2013. С. 22

Гражданско-правовой риск – санкционированная нормами гражданского права потенциальная возможность (вероятность) благоприятного либо неблагоприятного для участников гражданских отношений отклонения от желаемого правового результата в случае наступления случайных событий и (или) действий.

В этом определении отражены признаки вероятности, случайности, девиантности (отклонения) от желаемого правового результата, возможности как негативных, так и позитивных последствий, а также законности (санкционирования нормами гражданского права).

Выводы:

1. *Гражданско-правовой риск* – санкционированная нормами гражданского права потенциальная возможность (вероятность) благоприятного либо неблагоприятного для участников гражданских отношений отклонения от желаемого правового результата в случае наступления случайных событий и (или) действий.

1.3. Система гражданско-правовых отношений по управлению рисками

Исследование системы гражданско-правовых отношений по управлению рисками предполагает решение следующих задач:

- доказать, что управление рисками происходит в рамках гражданско-правовых отношений;
- выявить виды общественных отношений по управлению рисками в гражданском праве;
- определить структуру системы гражданско-правовых отношений по управлению рисками.

Доказывать то, что управление представляет собой особый вид деятельности, нет особой нужды, поскольку это является общепризнанным фактом. Такая деятельность всегда связана с удовлетворением определенных

потребностей. Применительно к гражданскому праву речь идет в первую очередь об удовлетворении имущественных потребностей, которые, в свою очередь, основаны на частном интересе. Суть управленческой деятельности заключается в целенаправленном воздействии управляющего субъекта на объект управления, в результате которого происходят желаемые для заинтересованного лица позитивные изменения. Такая деятельность имеет смысл, когда она совершается не ради самой себя, а для того, чтобы удовлетворить законные интересы субъектов гражданского права. Предотвращение либо минимизация правового риска можно с полной уверенностью отнести к числу таких интересов. Удовлетворение имущественной потребности в управлении правовыми рисками часто осуществляется лицом не самостоятельно, а посредством обращения к другому лицу – управляющему. В результате возникают социальные связи в виде общественных отношений, которые попадают в предмет гражданско-правового регулирования.

Исходя из сказанного, можно сделать вывод о том, что *управление риском в гражданском праве целесообразно рассматривать как деятельность, осуществляемую в рамках общественного отношения.*

А.Г. Мартиросян справедливо указывает: «... категория риска пронизывает все гражданское право, поскольку риск является свойством практически всех отношений, регулируемых гражданским правом»⁸⁷. Это, в свою очередь, означает, что система отношений по управлению гражданско-правовыми рисками имманентна системе гражданско-правовых отношений в целом и может быть на нее спроецирована, поскольку полностью совпадает с ее структурой.

Между тем, транспортное право не касается игровых рисков (ст. 1063 ГК РФ). Хотя страхованию грузов, а также страхованию жизни и здоровья пассажиров при осуществлении перевозок посвящены отдельные нормативно-правовые акты, все же страховой риск должен рассматриваться в

⁸⁷ См.: Мартиросян А.Г. Указ. Соч. С. 61.

рамках института страхования (гл. 48 ГК РФ), а не в рамках институтов перевозки и транспортной экспедиции (гл. 40 и 41 ГК РФ). Что касается предпринимательского риска и обязательственного риска, которые Д.А. Горячкина выделяет наряду с ранее упомянутыми рисками⁸⁸, то они, безусловно, свойственны правовым отношениям, складывающимся в сфере транспорта. И предпринимательским и обязательственным риском можно и нужно управлять.

Крайне убедительным представляется утверждение Д.А. Марцынковского: «Если мы не будем управлять рисками, они начнут управлять нами ...»⁸⁹. Управление пронизывает все сферы общества и в самом общем виде управление определяется как «процесс целенаправленного воздействия субъекта управления на объект управления для достижения определенных результатов»⁹⁰.

На наш взгляд, управление гражданско-правовыми рисками целесообразно рассматривать через призму гражданско-правовых отношений управления. О том, что такие отношения входят в предмет гражданско-правового регулирования, доказано уже неоднократно цивилистами в докторских диссертациях⁹¹. Применительно к управлению правовыми рисками рассмотрен данный вопрос и Д.А. Горячкиной. Она приходит к выводу о том, что в гражданском праве образуются особые управленческие отношения, которые входят в состав имущественных и непосредственно с ними связаны⁹². В данном определении следует обратить внимание на два ключевых момента. Во-первых, нельзя согласиться с тем, что гражданско-правовые отношения управления носят исключительно имущественный характер. Представляется, что в большинстве случаев такие

⁸⁸ См.: Горячкина Д.А. Указ. Соч. С. 37.

⁸⁹ Марцынковский Д.А. Указ. Соч. С. 16.

⁹⁰ Бурганова Л.А. Теория управления: учеб. пособие. М.: Инфра-М, 2005. С. 29.

⁹¹ См.: Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками: дис. ... доктора юрид. наук. М., 2020.; Гутников О.В. Гражданско-правовая ответственность в отношениях, связанных с управлением юридическими лицами: дис. ... доктора юрид. наук. М., 2018.; Харитонов Ю.С. Отражение функции управления в институтах гражданского права: дис. ... доктора юрид. наук. М., 2011.

⁹² Горячкина Д.А. Указ. Соч. С. 43.

отношения имеют неличный неимущественный характер. Об этом недвусмысленно заявляет, например, О.В. Гутников: «В связи с тем, что управленческие отношения имеют неимущественную природу, нет никаких нормативных оснований говорить о том, что включение управленческих отношений в состав предмета гражданского права противоречит природе гражданского законодательства, которое согласно п. 3 ст. 2 ГК РФ не применяется лишь к имущественным отношениям, основанным на властном подчинении одной стороны другой»⁹³. Следует, однако, отметить, что в отдельных случаях деятельность по управлению может строиться и на имущественной основе, как в случае оказания услуг по управлению. Это утверждение мы докажем в рамках данного параграфа.

Во-вторых, следует признать правоту Д.А. Горячкиной в отношении необходимости выделения в предмете гражданского права самостоятельного вида общественных отношений – отношений управления. К сожалению, в дальнейшем по этому вопросу обнаруживается некоторое противоречие в суждениях Д.А. Горячкиной. Она полагает, что управление в ряде случаев тесно связывалось с властью, господством над лицом или имуществом⁹⁴. Развивая данную мысль, и ссылаясь на мнение П.И. Стучки об ответственности собственника за риск⁹⁵, автор выражает уверенность в том, что субъектами управления рисками в частном праве выступают лишь собственники имущества, а «под управлением в частном праве необходимо понимать основанную на господстве собственника функцию, реализующуюся в систематической целенаправленной деятельности собственника или уполномоченных им лиц по сохранению и эффективному использованию имущества»⁹⁶.

⁹³ См.: Гутников О.В. Гражданско-правовая ответственность в отношениях, связанных с управлением юридическими лицами: дис. ... доктора юрид. наук. М., 2018. С. 63.

⁹⁴ Горячкина Д.А. Указ. Соч. С. 48.

⁹⁵ Цит. по: Красавчиков О.А. Категории науки гражданского права. Избранные труды. Том 2. М.: Статут, 2005. С. 414.

⁹⁶ Горячкина Д.А. Указ. Соч. С. 50.

Мы не разделяем данную позицию, и дело здесь не только и не столько в том, что субъектом управления в гражданском праве может быть далеко не только собственник. Принципиальным моментом здесь является то, что никаких отношений управления, основанных на власти лица над имуществом, существовать просто не может. По всей видимости, свои суждения Д.А. Горячкина сформулировала на основании утверждения Ю.С. Харитоновой о том, что управление тесно связано с властью над имуществом⁹⁷. Однако, Ю.С. Харитонова говорила о функциях, а не об отношениях управления. Что же касается гражданско-правовых отношений управления, то здесь следует обратить внимание на несколько простых и общеизвестных постулатов. Первый из них заключается в том, что общественные отношения складываются между лицами, а не между лицом и имуществом. Второй, не менее очевидный и никем не оспариваемый постулат заключается в том, что право регулирует поведение людей, а не вещей. Наконец, следует учитывать и третье обстоятельство относительно возможности управлять только тем, что способно откликаться на управляющее воздействие.

Гражданско-правовые отношения управления основаны на частной власти субъекта управления и добровольном подчинении ему управляемого субъекта. В рамках данных отношений управление происходит путем реализации субъектом управления своих полномочий в виде управляющего воздействия на поведение управляемого субъекта. Примером могут служить корпоративные отношения, в которых участник юридического лица управляет поведением самого юридического лица. Именно поведение управляемого субъекта, и ничто иное кроме него, не может быть объектом управления в гражданском праве. Ни вещи, ни интеллектуальные права сами по себе не могут реагировать на управляющее воздействие, совершаемое с использованием посредством правовых средств. Как справедливо отмечает

⁹⁷ См.: Харитонова Ю.С. Управление в гражданском праве: проблемы теории и практики / Ю.С. Харитонова. М.: Норма, 2011. С. 28.

О.В. Гутников, в юридическом смысле использование термина «управление» в отношении объектов гражданских прав весьма спорно, поскольку любое управленческое воздействие предполагает подчинение воли управляемого воле управляющего, чего по понятным причинам в принципе не может иметь места применительно к объектам права, лишенным самостоятельной воли⁹⁸. Можно лишь воздействуя на волю подчиненного лица изменить его поведение, в рамках которого совершаются необходимые действия с имуществом, интеллектуальными правами, и иными объектами гражданского права. Поэтому, когда, например, говорится об отношениях управления имуществом, то они могут иметь место лишь тогда, когда речь идет об управлении поведением лица в отношении данного имущества.

Гражданско-правовые отношения по управлению рисками не являются исключением из общего правила и могут складываться лишь между лицами, обладающими волей, по поводу предотвращения либо минимизации последствий имущественных рисков. Общую характеристику данных отношений следует начать с признаков, которые присущи управлению в частноправовых системах⁹⁹ и гражданско-правовым отношениям управления. Такие отношения основаны на частной власти и подчинении. С одной стороны это означает, что одно лицо (управляющий) в силу имеющихся у него полномочий имеет право давать властные указания другому лицу, которое вынуждено подчиняться воле управляющего. С другой стороны, данные отношения не противоречат принципам гражданского права и основаны на юридическом равенстве сторон.

При этом, никакого противоречия в приведенных утверждениях нет. Во-первых, в отличие от публично-правового управления управляемый субъект добровольно вступает в данные отношения в своих собственных интересах и подчиняется воле управляющего. А.А. Павлов называет такое

⁹⁸ См.: Гутников О.В. Гражданско-правовая ответственность в отношениях, связанных с управлением юридическими лицами: дис. ... доктора юрид. наук. М., 2018. С. 399-400.

⁹⁹ Габов А.В. Сделки с заинтересованностью в практике акционерных обществ: проблемы правового регулирования. М.: Статут, 2005. С. 65-71.

принуждение частным¹⁰⁰. Причем, момент выхода из этих отношений определяется на основании воли подчиненного лица и по правилам гражданского законодательства. Наделение управляющего полномочиями происходит на основании гражданско-правовых юридических фактов, среди которых особое место занимают гражданско-правовой договор, доверенность и решения собраний. Управляющее воздействие на поведение управляемого субъекта происходит посредством гражданско-правовых сделок. За неисполнение обязанностей в рамках гражданско-правовых отношений управления наступает гражданско-правовая ответственность. Таким образом, следует согласиться с С.Ю. Морозовым в том, что: «отношения власти и подчинения в гражданском праве существуют, а метода власти и подчинения нет и быть не может»¹⁰¹.

Говоря о специфике гражданско-правовых отношений по управлению рисками, то она обусловлена спецификой самого риска, как объекта поведения управляемого лица. Необходимо отметить, что риск в гражданском праве основан на имущественном интересе. Очевидно, что для того, чтобы предотвратить либо минимизировать риски нужно выполнить определенные виды действий, которые отличны от аналогичных действий, направленных на управление поведением по поводу чего-то иного, например, интеллектуальных прав. Здесь должны учитываться допустимая величина риска¹⁰², направленность на уменьшение или компенсацию ущерба для объекта¹⁰³, зависимость от случайных событий, наносящих физический и материальный ущерб¹⁰⁴.

В содержание деятельности по управлению рисками входит анализ вероятности его наступления, выбор правовых средств и способов для его

¹⁰⁰ См.: Павлов А.А. Договор управления чужими делами по российскому гражданскому праву: дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2020. С. 42.

¹⁰¹ Морозов С. Ю. Метод юридического равенства сторон и принцип подчинения в корпоративном праве России / С. Ю. Морозов // Вестн. Пермского ун-та. Юридические науки. 2017. Вып. 36. С.184.

¹⁰² Управление рисками на предприятии: учебное пособие / С.М. Васин, В.С. Шутов. М.: КНОРУС, 2010. С. 45.

¹⁰³ Хохлов Н.В. Управление риском. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 1999. С. 16.

¹⁰⁴ Дегтярева О.И. Управление рисками в международном бизнесе. М.: Флинта: МПСИ, 2008. С. 30.

минимизации либо предотвращения. Показательным в данном аспекте является следующее определение, данное Д.А. Горячкиной: «управление риском в частном праве, будучи основанным на координации и саморегуляции участников, представляет собой деятельность лиц, обладающих имущественным интересом, направленную на анализ вероятности наступления риска с выбором превентивных мер в целях сокращения имущественных трат, а, в случае их возникновения, на распределение бремени трат между участниками отношений»¹⁰⁵.

Деятельность по управлению рисками может быть двух видов: направленная на внешнее управление и направленная на внутренне управление. Внутреннее управление не выходит за рамки отношений, складывающихся между его участниками. И управляющий и подчиненный субъекты в данном случае сами устанавливают обязательные для них правила поведения. Внешнее управление рисками происходит извне.

Общественные отношения, в рамках которых возможна деятельность по управлению рисками, неоднородны. Они могут быть не только классифицированы, исходя из принципа единства и дифференциации общественных отношений, но и образуют единую систему. Представляется возможным выделить два основных вида таких отношений, входящих в предмет гражданско-правового регулирования:

1. имущественные отношения;
2. неимущественные отношения.

Что касается первого вида отношений, то он возможен при возмездном оказании услуг по управлению рисками. Содержание деятельности, совершаемой в рамках таких услуг, довольно специфично. В этой связи возникает насущная потребность в научном обосновании юридической конструкции договора возмездного оказания услуг по управлению рисками.

¹⁰⁵ Горячкина Д.А. Указ. Соч. С. 56.

Второй вид общественных отношений может быть дифференцирован на неимущественные отношения управления и организационные отношения, направленные на организацию услуг по управлению рисками.

Попадая в сферу гражданско-правового регулирования, данные отношения приобретают различные правовые формы, наиболее распространенной из которых является правоотношение. Соответственно образуются правоотношения управления рисками, организационные правоотношения, направленные на организацию правоотношений по управлению рисками, и обязательственные имущественные правоотношения по оказанию услуг. Однако правоотношение далеко не единственная правовая форма, которую приобретают социально-правовые связи. Такие связи могут образовываться внутри гражданского правоотношения в виде специфических организационно-правовых форм. Среди них можно выделить правовую связь обладателя вторичных прав и связанного этими правами контрагента. Гражданское правоотношение может быть направлено на организацию названной правовой связи, которая в свою очередь правоотношением не является. Управление рисками может осуществляться и в виде данной организационной гражданско-правовой формы.

Выводы:

*1. **Гражданско-правовой риск** – санкционированная нормами гражданского права потенциальная возможность (вероятность) благоприятного либо неблагоприятного для участников гражданских отношений отклонения от желаемого правового результата в случае наступления случайных событий и (или) действий.*

2. Доказано, что в предмете гражданско-правового регулирования возможно выделить два основных вида отношений управления рисками: имущественные и неимущественные. Первый вид отношений возможен при возмездном оказании услуг по управлению рисками. Второй вид общественных отношений может быть дифференцирован на неимущественные отношения управления и организационные отношения,

направленные на организацию услуг по управлению рисками. При управлении рисками следует учитывать, что организация гражданско-правовых форм возможна внутри обязательственного правоотношения.

Глава 2. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ДОГОВОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТНОШЕНИЙ ПО УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ В ТРАНСПОРТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ

2.1. Влияние гражданско-правовых форм на выбор правовых средств минимизации и распределение риска

Транспортный договор, являясь правовым средством управления риском, содержит в себе определенную программу действий, которую стороны согласуют при заключении договора. В правовой науке хорошо известна программно-координационная функция договора. Однако действия по реализации программы происходит в рамках обязательственного правоотношения, возникшего из договора. Исполнение обязательства и есть осуществление этой программы. Пока договор не начнет исполняться в русле его направленности на запланированный правовой результат, риски себя не способны проявить. Обязательственное правоотношение отражает динамику договора, а потому именно с ним по праву принято связывать договорное управление рисками. В связи с этим в юридической литературе одним из ключевых гражданско-правовых рисков называется обязательственный риск.

Не оспаривая важность обязательственного правоотношения, отметим, что это далеко не единственная гражданско-правовая форма социальных связей, в рамках которой следует рассматривать управление договорными рисками. Динамика договорного правоотношения предполагает возможность в его рамках появления различных гражданско-правовых форм, с каждой из которых следует соотносить возможности по управлению рисками. Так, при исполнении обязательства, возникшего из транспортного договора, могут возникать такие гражданско-правовые формы, как секундарные права, кредиторские обязанности, ограничения, взаимосвязи правовых явлений, коллективные правовые формы, отрицательные правовые формы, гражданско-правовые связи с участием третьих лиц и др. «Напряженное

состояние, созданное обязательством, стремится к прекращению»¹⁰⁶. Каждый мелкий шаг на пути исполнения субъективных прав и реализации субъективных обязанностей как «доставления должного»¹⁰⁷, приводит к трансформации одной гражданско-правовой формы в другую. Обязательство по своей структуре может быть сложным. М.М. Агарков выделял семь случаев осложнения структуры обязательства. Поэтому, исполнение обязательства представляет собой довольно сложный процесс¹⁰⁸. По крайней мере, для его исполнения «... необходимо совершить ряд действий, соответствующих числу обязанностей в содержании обязательства»¹⁰⁹.

Вполне логично предположить, что для постоянного, последовательного и своевременного управления риском необходимо действовать на каждом отрезке исполняемого правоотношения, соотнесенного с соответствующей гражданско-правовой формой. Чем раньше будут предприняты управленческие действия по предотвращению или минимизации риска, тем меньше вероятность наступления невыгодных последствий в виде отклонения от желаемого правового результата. При этом, следует отметить, что имеется ряд гражданско-правовых форм, которые лежат за рамками правоотношения, в основном предшествуют ему, однако с ними можно и нужно соотносить действия по управлению рисками, поскольку это позволит еще до заключения транспортного договора предпринять необходимые меры. В качестве примера можно назвать такую гражданско-правовую форму, как правоспособность.

Прежде, чем проводить дальнейшее исследование по данной проблеме, необходимо дать понятие гражданско-правовых форм. Нельзя сказать, что к проблеме гражданско-правовых форм до настоящего времени никто не обращался. Так проблемы применения марксистской методологии к анализу

¹⁰⁶ Бернгефт Ф., Колер И. Гражданское право Германии. СПб., 1910. С. 243.

¹⁰⁷ См.: Гримм Д.Д. Лекции по догме римского права / Под ред. И с предисл. В.А. Томсинова. М., 2003. С. 352.

¹⁰⁸ См.: Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. М., 1940. С. 60-67.

¹⁰⁹ См.: Степанов Д.И. Услуги как объект гражданских прав: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004. С. 27.

гражданско-правовой формы посвящено диссертационное исследование С.И. Аскназия «Основные вопросы теории социалистического гражданского права», защищенное в 1947 г.¹¹⁰. Предпринимались успешные попытки изучения отдельных гражданско-правовых форм. Однако, целостное учение о них, пока, к сожалению отсутствует. Как уже отмечалось, центральное место среди гражданско-правовых форм занимает правоотношение. Именно ему уделяется особое внимание в процессе обучения в юридических вузах. Именно непременно сквозь призму правоотношения на практике пытаются разрешить судебные споры современные юристы, и зачастую отыскивают гражданское правоотношение там, где его нет. Проблема заключается не в том, что много уделяется внимание правоотношению, а в том, что порой не замечаются иные гражданско-правовые формы, которые порой имеют не менее важное научное и прикладное значение.

Ситуация, когда субъективные права и юридические обязанности отсутствуют, а правовая связь между субъектами гражданского права имеется, не является редкостью. Происходит это благодаря природе права, которое выражается в предоставлении возможностей субъектам права, установлении для них необходимости вести себя определенным образом. В данном контексте уместно вспомнить «вездесущую троицу», которая по словам С.С. Алексеева образует первый глубинный слой правовой материи, образуя протовещество, протоматерию. Речь идет о дозволениях, запретах и обязываниях¹¹¹. Примечательно, что именно через эту «троицу» В.К. Шайдуллина пытается дать понятие одного из видов гражданско-правовых форм. Наряду с правовыми источниками (внешней формой самого права) и структурой системы права (внутренней формы права) автор называет идеальную модель общественного отношения (его элементов), полученную «... в результате установления границ позитивных обязываний, дозволений и запретов для участников общественных отношений,

¹¹⁰ См.: Аскназий С.И. Основные вопросы теории социалистического гражданского права. М.: Статут, 2008. С. 13-14.

¹¹¹ См.: Алексеев С.С. Восхождение к праву. М.: Норма, 2001. С. 329.

выражающихся в мерах их возможного или должного поведения»¹¹². При этом позитивные обязывания, и запреты связаны с необходимостью либо совершения, либо воздержания от совершения определенных действий, а дозволение с предоставляемыми возможностями поведения. В этой связи все мыслимые гражданско-правовые формы социальных связей можно выразить через категории возможности и необходимости. В.А. Белов, например, предлагает следующее определение гражданско-правовой формы. Под ней он подразумевает «... результат научного анализа случаев оценки общественных отношений и их элементов нормами гражданского права, который может выражаться в *утверждении либо отрицании возможности* и (или) *необходимости* определенного поведения участников этих отношений»¹¹³. В целом, с такой формулировкой можно согласиться.

Рассмотрение динамики обязательства через призму гражданско-правовых форм обусловлено первичностью правовой цели обязательства перед экономической. Для оценки причин правового риска можно по-разному поставить вопрос. Например, исходя из экономической цели, можно спросить, почему груз не передан грузополучателю? А, можно поставить множество вопросов, связанных с правовой целью. Например, почему грузополучателем не реализована возможность получения груза (не изъявлено желание, отсутствие полномочий, неисполнение обязанностей перевозчиком)? Почему не совершены необходимые действия обязанного лица по выдаче груза? Почему своевременно не выполнена обязанность по доставке в пункт назначения? Перечень можно продолжать.

Исполнение обязательства рассматривают как его цель¹¹⁴. В этом плане возникает вопрос о соотношении направленности договора как цели

¹¹² См.: Шайдуллина В.К. Договор перевозки грузов: полисистемное исследование: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М., 2015. С. 27.

¹¹³ См.: Белов В.А. Гражданское право. Т. 1. Общая часть. Введение в гражданское право: учебник для бакалавриата и магистратуры / В.А. Белов. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство «Юрайт», 2015. С. 397.

¹¹⁴ См.: Стучка П.И. Общая часть гражданского права. М., 1929. С. 283; Саватье Р. Теория обязательств. Юридический и экономический очерк: Перевод с французского / Саватье Р.; Пер. и вступ. ст.: Халфина Р.О. М.: Прогресс, 1972. С. 419.; Трепицын И.Н. Гражданское право губерний Царства Польского и Русское в связи с проектом Гражданского уложения. Общая часть обязательственного права. / Трепицын И.Н. - Варшава: Тип. Варш. учеб. окр., 1914. С. 245; Синайский В.И. Русское гражданское право. М., 2002. С. 350.

достижения правового результата и цели обязательства. Вопрос о правовой цели и о правовом результате в плане управления рисками важен, поскольку риск всегда связан с отклонением от запланированного результата.

Исполнение обязательства представляет собой совокупность юридически значимых действий. С самого начала и до тех пор, пока обязательство не будет полностью исчерпано посредством действий его участников, оно представляет собой неразрывную правовую ткань, сотканную из различных правовых возможностей и необходимости. «Таким образом, можно утверждать, – пишет Е.В. Вавилин, – что в объективной реальности отсутствует правовое состояние, когда субъективные права не осуществляются или субъективные обязанности не исполняются»¹¹⁵. Нет таких участков в процессе исполнения обязательства, которые не были бы наполнены юридическим содержанием. Как отметил О.С. Иоффе: «... действия субъектов правоотношения приобретают юридическое значение только потому, что они совершаются в целях осуществления субъективных прав и в порядке исполнения обязанностей»¹¹⁶. В этой связи неточным считаем позицию Г.Д. Отнюковой, которая на примере договора перевозки пассажира полагает, что исполнение данного обязательства связано с фактическими действиями¹¹⁷. Более состоятельной представляется точка зрения С.В. Сарбаша, согласно которой «Действия по исполнению обязательства являются не только фактическими, но и юридическими»¹¹⁸. Юридическими такие действия можно назвать, поскольку они направлены на исполнение обязательства, являются волевыми действиями должника и кредитора, и влекут юридические последствия.

¹¹⁵ См.: Вавилин Е.В. Осуществление гражданских прав и исполнение обязанностей. Саратов: Изд-во ГОУ ВПО «Саратовская государственная академия права», 2008. С. 73.

¹¹⁶ Иоффе О.С. Спорные вопросы учения о правоотношении // Избранные труды по гражданскому праву. Из истории цивилистической мысли. Гражданское правоотношение. Критика теории «хозяйственного права» / Иоффе О.С.; Редкол.: Ем В.С., Козлова Н.В., Корнеев С.М., Кулагина Е.В., Панкратов П.А., Суханов Е.А. (Предисл.) М.: Статут, 2000. - С. 668.

¹¹⁷ См.: Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая. Научно-практический комментарий / Отв. ред. Т.Е. Абова, А.Ю. Кабалкин. М., 1996. С. 498-499.

¹¹⁸ См.: Сарбаш С.В. Исполнение договорного обязательства. М.: Статут, 2005. С. 30.

Обязательство представляет собой систему, а любой системе неизбежно присуще свойство динамичности¹¹⁹. Исполнение обязательства представляет собой процесс, который включает в себя как минимум три подпроцесса: 1) предложение исполнения должником; 2) переход исполнения к управомоченному лицу; 3) принятие исполнения кредитором. Даже если пренебречь иными правовыми формами, а рассматривать договорное обязательство исключительно в качестве правоотношения, то при ближайшем рассмотрении оно, будучи сложным явлением, состоит из множества взаимосвязанных мини-обязательств, каждое из которых соответствует определенной субъективной обязанности. Исполнение каждого из них представляет собой три названных подпроцесса.

Полагаем, что любое предложение исполнения должником в рамках конкретного «мини-обязательства» влечет юридические последствия, поскольку, во-первых, изменения в содержании субъективной обязанности одновременно влекут изменения в содержании субъективного права¹²⁰, а во-вторых, имеющаяся социально-правовая связь приобретает новую гражданско-правовую форму. Последняя характеризуется тем, что у управомоченного лица (кредитора) появляется необходимость исполнить свою кредиторскую обязанность, которой корреспондирует юридическое ожидание. По обоснованному мнению М.М. Агаркова таким образом происходит усложнение структуры обязательственного правоотношения¹²¹. Здесь образуется особая социально-правовая связь, когда обладателю кредиторской обязанности, в отличие от обязанности юридической, никто не противостоит, и никто не имеет права требовать от кредитора исполнения этой обязанности. Между тем, как отмечает Э.А. Гурова, «неисполнение кредиторских обязанностей влечет юридически значимые правовые

¹¹⁹ См.: Кулаков В.В. Состав и структура сложного обязательства: Монография. РАП, 2011. С. 16.

¹²⁰ См.: Вавилин Е.В. Осуществление и защита гражданских прав / Е.В. Вавилин; Российская акад. Наук, Ин-т государства и права. М.: Волтерс Клувер, 2009. С. 45.

¹²¹ См.: Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. М.: Юридическое издательство НКЮ СССР, 1940. С. 62-63.

последствия ...»¹²². Говоря о кредиторской обязанности, В.А. Белов пишет: «Эти явления, не обеспечивая никаких требований, выступают в то же время средством обеспечения *юридических ожиданий всякого и каждого* или же *ожиданий конкретных (определенных лиц)*»¹²³. Совокупность меры необходимого поведения с корреспондирующим правом ожидания конкретного лица дали автору возможность предположить, «что перед нами какой-то особенный вид правоотношений»¹²⁴. Мы бы уточнили, что налицо особая гражданско-правовая форма социальной связи.

Иллюстрацию кредиторских обязанностей применительно к транспортным правоотношениям, приводит Э.А. Гурова следующим образом: «... обязанность клиента по предоставлению экспедитору документов и другой информации о свойствах груза, условиях его перевозки, а также иной информации¹²⁵, необходимой для исполнения экспедитором обязанности, предусмотренной договором транспортной экспедиции (п. 1 ст. 804 ГК РФ)»¹²⁶. Аналогичный пример находим в учебнике В.А. Белова: «Например, для получения партии товара, пребывающей по железной дороге, требуется подготовить свободный подъездной путь, разгрузочную площадку, обеспечить работоспособность погрузочно-разгрузочной техники, достаточное количество рабочей силы, транспортных средств, готовность складских помещений и т.д.. Затраты на совершение подобных действий могут быть высоки»¹²⁷. На самом деле, поскольку каждая обязанность представляет собой мини-обязательство, которое, в свою очередь содержит кредиторскую обязанность, то примеров можно привести гораздо больше. Неудивительно, что В.К. Шайдуллина приходит к выводу о том, что в

¹²² См.: Гурова Э.А. Понятие кредиторских обязанностей // Власть Закона. 2017. №2. С. 254.

¹²³ См.: Белов В.А. Гражданское право. Т. 1. Общая часть. Введение в гражданское право: учебник для бакалавриата и магистратуры. С. 430.

¹²⁴ Там же.

¹²⁵ О важности информационных услуг, оказываемых экспедитором, обращалось внимание в научной литературе советского периода. См.: Быков А., Жуков В. Упорядочить регулирование договора транспортной экспедиции // Советская юстиция. 1965. №20. С. 8-10.

¹²⁶ См.: Гурова Э.А. Проявление кредиторских обязанностей в различных договорных обязательствах // Законы России: опыт, анализ, практика. 2019. №7. С. 37.

¹²⁷ См.: Белов В.А. Указ. Соч. С. 429.

договоре перевозки грузов кредиторские обязанности существуют и у перевозчика, и у грузоотправителя, и у грузополучателя¹²⁸.

Примечательно, что исполнение кредиторских обязанностей напрямую связывается с риском. «Главная задача понятия о кредиторских обязанностях в том и заключается, чтобы воплотить принцип, согласно которому все риски, и вообще неприятности, связанные с определенными действиями, несет тот, в чьем интересе они совершаются. Без исполнения кредиторских обязанностей кредитор рискует не только не получить следуемого ему исполнения по обязательству, но впасть в просрочку (ст. 406 ГК); стало быть, исполнение этих обязанностей отвечает его интересам и осуществляется за его счет, на его страх и риск»¹²⁹.

Для управления риском кредитора в рамках названной гражданско-правовой формы могут применяться следующие правовые средства. Во-первых, это нормы ст. 406 ГК РФ «Просрочка кредитора», согласно п. 2 которой такая просрочка дает должнику право на возмещение причиненных просрочкой убытков, если кредитор не докажет, что просрочка произошла по обстоятельствам, за которые ни он сам, ни те лица, на которых в силу закона, иных правовых актов или поручения кредитора было возложено принятие исполнения, не отвечают. Согласно п. 3 названной статьи по денежному обязательству должник не обязан платить проценты за время просрочки кредитора. Во-вторых, следует использовать механизм встречной просрочки кредитора во встречном обязательстве. В законодательстве следует предусмотреть правила не только о приостановлении встречного обязательства, но и о возможности не исполнять кредиторскую обязанность по встречному исполнению обязательства, в случае, когда в первоначальном обязательстве кредитор не исполняет свою обязанность. В отличие от ст. 328 ГК РФ «встречное исполнение обязательства» речь идет не о своеобразной дуэли должников, а о дуэли кредиторов. В целях предотвращения риска в

¹²⁸ См.: Шайдуллина В.К. Указ. Соч. С. 27.

¹²⁹ Там же.

транспортных договорах, связанных с неисполнением или ненадлежащим исполнением кредиторской обязанности, следует по возможности моделировать обязательства как встречные.

Еще одной формой гражданско-правовой связи участников транспортного обязательства является связь обладателя секундарного права с лицом, вынужденным претерпевать юридические действия управомоченного лица. Таким образом, секундарное право одного лица обеспечивается состоянием бесправия его контрагента. Первым исследователем секундарных прав (*Gestaltungrechte*) принято считать Э. Зеккеля¹³⁰. По поводу понятия секундарных прав идет многолетний спор среди ученых. Одни склонны отождествлять их с субъективными правами¹³¹, другие полагают, что это проявление гражданской правоспособности¹³², третьи отождествляют их с правомочиями¹³³. На наш взгляд, более предпочтительной является точка зрения, согласно которой секундарные права являются самостоятельной гражданско-правовой формой, занимающей промежуточное место между правоспособностью и субъективным правом. От правоспособности секундарные права отличаются тем, что это не абстрактные правовые возможности, а возможности конкретного лица, объектом которых является конкретное субъективное право в конкретном правоотношении. Но это еще не субъективное право, поскольку ему не противостоит никакая юридическая обязанность. Основными признаками секундарного права являются: 1) объект секундарного права всегда исключительно юридический – оно направлено на субъективное право, и представляет собой возможность его приобретения, осуществления и распоряжения, т.е. возможность совершения юридических действий; 2) оно вторично и не может существовать в отрыве

¹³⁰ Зеккель Э. Секундарные права в гражданском праве // Вестник гражданского права. Т.2. 2007. №2. С. 211.

¹³¹ См.: Братусь С.Н. Субъекты гражданского права. М., 1950. С. 8.; Серебровский В.И. Очерки советского наследственного права // Избранные труды по наследственному и страховому праву. М., 2003. С. 74-75.; Халфина Р.О. Учение о гражданском правоотношении. М., 1974. С. 234.

¹³² См.: Агарков М.М. Обязательства по советскому гражданскому праву. М., 2002. С. 281.

¹³³ См.: Алексеев С.С. Односторонние сделки в механизме гражданско-правового регулирования // Теоретические проблемы гражданского права. Сборник ученых трудов. Вып. 13. Свердловск, 1970. С. 59.; Певзнер А.Г. Понятие гражданского правоотношения и некоторые вопросы теории субъективных гражданских прав // Ученые записки ВЮЗИ. Вып. V. М., 1958. С. 19.

от субъективного права; 3) оно не нуждается в своем обеспечении юридической обязанностью, а обеспечивается состоянием бесправия (необходимостью претерпевания чужих действий); 4) его невозможно нарушить; 5) может быть предоставлено другому лицу для действия не только в собственном, но и в чужом интересе.

В транспортном обязательстве секундарные права можно обнаружить довольно часто. Появление такого обязательства связано с заключением транспортного договора, т.е. с акцептом оферты. На связующую силу оферты И.Б. Новицкий указывал следующим образом: «Оферта связывает своего автора как акт односторонней воли. Нарушая свое обязательство не отступить от предложения в течение определенного срока, сделавший предложение тем самым препятствует заключению договора с тем контрагентом, которому было сделано предложение»¹³⁴. Между тем, полученная акцептантом оферта предоставляет ему секундарное право на заключение договора и связывает оферента невозможностью отзыва оферты¹³⁵. Аналогичная ситуация возникает и с принятой заявкой на перевозку груза либо с принятым запросом-уведомлением на перевозку порожнего грузового вагона (ст. 12 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации – далее УЖТ РФ)¹³⁶. М.М. Агарков писал: «Грузоотправитель может своим односторонним волеизъявлением создать обязательственное правоотношение между собой и железнодорожным предприятием. Это его право подходит под понятие так называемых вспомогательных прав, или «прав на изменение юридического положения»¹³⁷.

Любое движение обязательственного правоотношения, как правило, ознаменовано появлением секундарных прав. Как справедливо указывает

¹³⁴ См.: Новицкий И.Б. Избранные труды по гражданскому праву. В 2 т. Т. II. М.: Статут, 2006. С. 186.

¹³⁵ См.: Вормс А.Э. Вексельные бланки // Сборник статей по гражданскому праву памяти проф. Г.Ф. Шершеневича. М., 115. С. 475-476.

¹³⁶ Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (ред. от 06.03.2022) // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170.

¹³⁷ См.: Агарков М.М. Юридическая природа железнодорожной перевозки // Право и жизнь. 1922. №3. С. 17-18.

Е.М. Тужилова-Орданская, секундарные права – это возможности одностороннего образования или преобразования правоотношения¹³⁸.

Одним из видов секундарных прав является полномочие, т.е. возможность совершения юридического действия от чужого имени. Полномочиями в соответствии с действующим законодательством могут наделяться транспортные экспедиторы при необходимости заключения договоров перевозки от имени клиента, лица уполномоченные грузополучателями на получение грузов, и иные участники транспортных правоотношений. Передача полномочия происходит в рамках отношений представительства. В результате наделения полномочиями представитель получает секундарное право на осуществление переданных ему полномочий. Так, транспортный экспедитор, получивший от клиента доверенность, получает право на осуществление прав, выраженных в этой доверенности. Представляемое же лицо оказывается связанным состоянием бесправия, поскольку вынуждено претерпевать все последствия, связанные с реализацией представителем переданных ему полномочий.

Обладателем секундарных прав является также лицо, в пользу которого заключен транспортный договор. Право третьего лица, по мнению Г.Ф. Шершеневича, возникает только с момента изъявления им своей воли, согласия¹³⁹. До этого момента у него отсутствует право требования, - отмечает Б.М. Гонгало, а имеется только право на получение субъективного права¹⁴⁰. На производность права третьего лица от субъективного права указывал И.Б. Новицкий¹⁴¹.

В науке гражданского права неоднократно высказывалось и обосновывалось мнение о том, что правовое положение третьего лица в

¹³⁸ См.: Тужилова-Орданская Е.М. Классификация секундарных прав // Гражданское право. 2020. №1. С. 17.

¹³⁹ См.: Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права (по изданию 1907 г.). М.: Фирма СПАРК, 1995. С. 313.

¹⁴⁰ См.: Гражданский кодекс Российской Федерации. Общие положения о договоре. Постатейный комментарий к главам 27-29 / В.В. Витрянский, Б.М. Гонгало, А.В. Демкина и др. (автор комментария к ст. 430 – Б.М. Гонгало) / Под ред. П.В. Крашенинникова. М.: Статут, 223 с.

¹⁴¹ См.: Новицкий И.Б. Избранные труды по гражданскому праву. В 2 т. Т. II. М.: Статут, 2006. С. 168.

обязательстве можно объяснить с помощью концепции вторичных прав¹⁴². Классическим примером договором в пользу третьего лица может служить договор перевозки грузов. Сторонами данного договора являются перевозчик (должник) и грузоотправитель (кредитор), а третьим лицом (бенефициаром) является грузополучатель. М.А. Шматов указывает, что вторичное право грузополучателя изменяет динамику обязательства с момента его реализации¹⁴³. Данное утверждение неоднократно подвергалось сомнению в юридической научной литературе. Сторонником того, что грузополучатель и грузоотправитель представляют одну сторону в договоре перевозке грузов являлись М.К. Александров-Дольник и Л.И. Раппопорт¹⁴⁴. Согласно другой позиции, выразителем которой является К.К. Яичков, договор перевозки грузов следует квалифицировать как договор о вручении исполнения третьему лицу¹⁴⁵. М.А. Тарасов полагал, что грузополучатель является самостоятельным субъектом¹⁴⁶. Наконец, сторонниками признания договора перевозки грузов в качестве трехстороннего договора являются В.А. Егиазаров, М.Г. Масевич, И.Н. Петров и др¹⁴⁷. К настоящему времени основная дискуссия ведется между сторонниками квалификации договора перевозки в пользу третьего лица¹⁴⁸ и теми, кто считает, что это трехсторонний договор. Выразителем точки зрения, согласно которой грузополучатель является третьей стороной договора, является В.А. Егиазаров, выдвигающий на первый взгляд неопровержимый аргумент в

¹⁴² См.: Бабаев А.Б. Проблема вторичных прав в российской цивилистике: Автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. С. 7.

¹⁴³ См.: Шматов М.А. Вторичное право грузополучателя // Российский судья. 2020. №6. С.9.

¹⁴⁴ См.: Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. 1954. №4. С. 107.; Раппопорт Л.И. Правовое положение грузоотправителя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI. Харьков, 1957. С. 171-173.

¹⁴⁵ См.: Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М., 1958. С. 144.

¹⁴⁶ См.: Тарасов М.А. Договор перевозки грузов по советскому праву. М., 1954. С. 34.

¹⁴⁷ См.: Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник. 2-е изд., перераб. и доп. М.: ЗАО «Юстицинформ», 2004. С. 62-72.; Петров И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. 1966. №11. С. 13.; Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. Алма-Ата, 1954. С. 172-174.

¹⁴⁸ См.: Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов. М., 1959. С. 39.; Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: «Статут», 2003. С. 109-112.

подтверждение своей позиции. Он ссылается на то, что обязательство не создает обязанностей для лиц в нем не участвующих. У таких лиц могут быть только права. У грузоотправителя же в соответствии с действующим законодательством имеется масса обязанностей, например, по выгрузке груза, промывке вагонов и т.п. Причем, в качестве основной указывается обязанность принять груз, предусмотренная некоторыми транспортными уставами и кодексами¹⁴⁹. Между тем, данный аргумент все же нельзя признать состоятельным, поскольку обязанности у грузополучателя возникают не из договора, а из положений закона после выражения им согласия получить груз. По обоснованному мнению О.С. Иоффе третье лицо «соглашаясь воспользоваться выговоренными для него правами, должно взять на себя и определенные обязанности»¹⁵⁰. Кроме того, как верно отмечает В.В. Витрянский, отсутствие взаимных прав и обязанностей грузоотправителя и грузополучателя исключает возможность квалификации договора перевозки грузов в качестве трехстороннего договора¹⁵¹. Поэтому, следует квалифицировать договор перевозки грузов в качестве договора в пользу третьего лица, а следовательно, динамика возникшего из него правоотношения позволяет обнаружить гражданско-правовую форму вторичных прав.

Переадресовка исполнения третьему лицу представляет пример еще одного примера гражданско-правовой формы вторичных прав. Как справедливо отмечает В.В. Кулаков, ее следует отличать от формы обязательства из договора в пользу третьего лица. В договоре в пользу третьего лица выгодоприобретатель имеет вторичное право, которое в конечном итоге может трансформироваться в субъективное право требования по желанию третьего лица. При переадресовке исполнения третье лицо также приобретает вторичное право, однако, оно несколько другого вида. Во-

¹⁴⁹ См.: Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник. 2-е изд., перераб. и доп. М.: ЗАО «Юстицинформ», 2004. С. 65.

¹⁵⁰ Иоффе О.С. Обязательственное право. М., 1975. С. 562.

¹⁵¹ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: «Статут», 2003. С. 110.

первых, оно возникает не в момент заключения договора, а с момента уведомления должника о переадресовке. Во-вторых, речь идет о секундарном праве, возникающем при наделении кредитором полномочиями на получение исполненного третьего лица. Таким образом, управомоченное лицо, принимающее переадресованное исполнение (ст. 312 ГК РФ), является представителем стороны обязательства, т.е. по сути, становится кредитором¹⁵².

Возложение обязанности на третье лицо образует особую правовую форму связей между кредитором и третьими лицами. В.В. Кулаков называет эту осложнение структуры обязательства возложением исполнения, которое является одним из видов переадресовки исполнения¹⁵³. Такую гражданско-правовую форму можно обнаружить, например, в договоре смешанной перевозки. Для исполнения, возникшего из договора обязательства, первый перевозчик (должник) привлекает последующих перевозчиков иных видов транспорта (третьих лиц)¹⁵⁴. При этом, кредитор либо выгодоприобретатель связаны необходимостью принять исполнение от третьего лица (ст. 313 ГК РФ). В то же время в соответствии со ст. 312 ГК РФ, должник вправе при исполнении обязательства потребовать доказательств того, что исполнение принимается самим кредитором или управомоченным им на это лицом, и несет риск последствий непредъявления такого требования.

В научной литературе высказано мнение, что согласие другого лица на совершение действий в рамках обязательства основывается на обладании данным лицом секундарным правом. К такому мнению, например, пришел А. Бычков, приводя в пример согласие должника на перевод долга¹⁵⁵. Данному виду секундарных прав было неоднократно уделено внимание со

¹⁵² См.: Кулаков В.В. Указ. Соч. С. 183.

¹⁵³ См.: Кулаков В.В. Указ. Соч. С. 184.

¹⁵⁴ По поводу правового положения соперевозчиков различных видов транспорта, задействованных в осуществлении перевозки в прямом смешанном сообщении, ведутся бурные дискуссии. См., например, Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2003. С. 517-518. Мы придерживаемся мнения о том, что данный договор порождает обязательство о возложении обязанностей исполнителя на третье лицо.

¹⁵⁵ См.: Бычков А. Секундарные права // ЭЖ-Юрист. 2017. № 31. С. 3.

стороны цивилистов. Так, В.А. Бабаев выделяет такой вид вторичных прав, как вторичные права уполномочивающего действия или права контроля – пассивная сторона приобретает право совершить сделку с третьим лицом¹⁵⁶. Применяя иные критерии классификации, В.А. Белов выделяет вторичные права, превносящие определенность в правовое положение, – права дефинитивного действия (права контроля), к ним, по его мнению, относятся помимо права на согласие совершения подконтрольным лицом сделки, право выбора предмета исполнения в альтернативном обязательстве, а также право на иск¹⁵⁷.

Согласие на совершение сделки в транспортных обязательствах довольно частое явление. Так, в соответствии со ст. 11 УЖТ РФ при отправлении грузов с железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего грузоотправителю, заявка представляется перевозчику грузоотправителем после ее согласования с владельцем указанного железнодорожного пути необщего пользования. После рассмотрения и одобрения заявки перевозчик направляет ее для согласования владельцу инфраструктуры. Говоря о правовой природе согласия владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта на принятие заявки перевозчиком, В.К. Шайдуллина приходит к выводу о том, что она не может являться элементом акцепта перевозчика. При этом отмечается: «Вторичное право перевозчика и вторичное право владельца транспортной инфраструктуры являются едиными по форме, но различными по своему содержанию правами»¹⁵⁸. В соответствии со ст. 30 УЖТ РФ грузоотправитель до обращения к перевозчику по вопросу о возможности уплаты причитающихся платежей грузополучателем на станции назначения, должен согласовать такое обращение с грузополучателем. При этом отметим, что в последнем случае называть вторичное право грузополучателя правом

¹⁵⁶ См.: Бабаев А.Б. Проблема вторичных прав в российской цивилистике: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. С.14.

¹⁵⁷ См.: Белов В.А. Гражданское право: учебник. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2016. Т.1. С. 417.

¹⁵⁸ См.: Шайдуллина В.К. Указ. Соч. С. 12.

контроля не вполне корректно, поскольку между грузоотправителем и грузополучателем отсутствуют властные отношения. Следовательно, название данного вида вторичных прав должно быть уточнено.

Наконец, одну из гражданско-правовых форм, которые можно обнаружить в развитии транспортного обязательства являются ограничения. А.В. Малько: «Правовые ограничения, выполняя негативную (отрицательную) мотивацию по отношению к собственным интересам субъекта, играют одновременно положительную роль в правовом регулировании поведения, ибо направлены, в конечном счете, на обеспечение социально-полезных интересов контрагента, общества в целом»¹⁵⁹. К сожалению, такую правовую форму мы наблюдаем все чаще в связи с международными санкциями, наложенными на организации транспортной отрасли России. Данная гражданско-правовая форма характеризуется как урезание возможностей, содержащихся в правоспособности, в вторичных или субъективных правах. Так, применительно к ограничению субъективных прав Н.П. Попкова, ссылаясь на исследование Л. Г. Ломидзе, делает вывод о том, что под таким ограничением следует понимать ««перемещение» некоторых образующих его содержание возможностей из сферы правомерно осуществимого в любой момент в сферу осуществимого при наступлении определенных обстоятельств»¹⁶⁰.

Отсутствие ограничений в правовой системе может привести к вседозволенности субъектов в той или иной области правоотношений, к смещению баланса интересов сторон. И хотя в сознании людей ограничения ассоциируются с чем-то негативным, направленным на ущемление прав, на самом деле, ограничения – это необходимый инструмент, поддерживающий равновесие, особенно это касается области предпринимательских отношений.

¹⁵⁹ Малько А.В. Стимулы и ограничения в праве. М.: Юристъ, 2004. С. 91.

¹⁶⁰ Попкова Н.П. Ограничения гражданских прав и их влияние на действие механизма осуществления субъективных гражданских прав // Вестник Уральского института экономики, управления и права: научно-аналитический журнал. Серия Право. 2011. № 2. С. 14.

Проявление ограничений наблюдается уже на стадии заключения транспортного договора. Речь идет об ограничении свободы договора, которое, в частности проявляется в урезании возможностей по свободному согласованию договорных условий. Идея свободы пронизывает все сферы жизни общества, это связующая нить, соединяющая воедино свободу как высшую ценность, дарованную государством, с отраслями российского права. Применительно к гражданскому и предпринимательскому праву идею свободы наиболее остро отражает принцип свободы договора. Договор и его свобода – это две категории, существование которых друг без друга не представляется возможным. Между тем, одним из самых популярных высказываний В. Гюго является следующее: «Свобода одного кончается там, где начинается свобода другого». Это относится и к транспортному договору.

Свобода договора является одним из базовых принципов гражданского права, о чем свидетельствует и судебная практика¹⁶¹. Так, по мнению Двенадцатого арбитражного апелляционного суда, из нормы ст. 421 ГК РФ следует, что свобода договора означает, что граждане и юридические лица самостоятельно решают, с кем и какие договоры заключать, и свободно согласовывают их условия¹⁶². Между тем, законодательство Российской Федерации достаточно часто оперирует термином «ограничение свободы договора», в частности в предпринимательской деятельности, но существующие положения не систематизированы должным образом. Любая свобода, в том числе, и свобода договора должна быть в определенной мере ограничена, так как ограничение является рациональным зерном в контексте поддержания баланса прав и интересов. Иначе «прямое и буквальное воплощение принципа свободы личности приводило бы к тому, что на

¹⁶¹ См.: Постановление Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда от 11 мая 2012 г. по делу № А65-25138/2011 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.; Постановление Двенадцатого арбитражного апелляционного суда от 2 февраля 2012 г. по делу № А57-6421/2011 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.; Постановление Двенадцатого арбитражного апелляционного суда от 13 февраля 2012 г. по делу № А57-15857/2011 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.; Определение Свердловского областного суда от 21 февраля 2012 г. по делу № 33-1656/2012 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

¹⁶² См.: Постановление Двенадцатого арбитражного апелляционного суда от 18 мая 2012 г. по делу № А57-18065/2011 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

следующий день после заключения договора контрагент был бы свободен от взятых на себя обязательств»¹⁶³. Отмечается, что злоупотребление свободой договора влечет причинение вреда (ущерба) третьим лицам или государству¹⁶⁴.

В судебной практике ограничению свободы договора уделяется большое внимание. Широко обсуждаемым является Постановление Пленума ВАС № 16 от 14.03.2014 г. «О свободе договора и её пределах»¹⁶⁵. Данный вопрос рассматривается и в рамках конкретных судебных дел. Так, например, по одному из дел суд прямо указывает на то, что «свобода договора не является абсолютной: принцип свободы договора не предполагает возможности заключать соглашения, противоречащие закону, и не исключает применение норм о ничтожности сделок в случае обнаружившегося несоответствия условий договора требованиям закона»¹⁶⁶. Свобода договора может быть ограничена в том числе и в целях снижения предпринимательского риска. Такие ограничения могут быть установлены для защиты слабой стороны с момента заключения договора, защиту интересов кредитора¹⁶⁷ и защиту интересов государства¹⁶⁸.

Возможности согласовывать договорные условия могут быть ограничены императивными нормами. В научной литературе отмечается: «Нормативно закрепляя свободу договора в рамках гражданско-правовых принципов, законодатель одновременно устанавливает ее пределы, определяет границы частной автономии, свободы, выраженной в договорном

¹⁶³ См. подробнее: Карапетов А.Г. Свобода договора и пределы императивности норм гражданского права // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. 2009. № 11. С. 102.

¹⁶⁴ Кратенко М.В. Злоупотребление свободой договора: постановка проблемы // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

¹⁶⁵ Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации № 16 от 14.03.2014 г. «О свободе договора и его пределах» // «Вестник ВАС РФ». № 5. 2014.

¹⁶⁶ См.: Постановление Седьмого арбитражного апелляционного суда от 13 августа 2012 г. по делу № А02-616/2012 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

¹⁶⁷ По мнению С.А. Хохлова, именно кредитор – наиболее уязвимая в договоре сторона. См.: Хохлов С.А. Ответственность за нарушение договора по гражданскому праву. Тольятти, 1997. С. 58.

¹⁶⁷ Малько А.В. Стимулы и ограничения в праве. М.: Юрист, 2004. С. 91.

¹⁶⁸ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Общие положения. Книга первая // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

творчестве»¹⁶⁹. При этом судебные органы разъясняют, что из содержания нормы п. 1 ст. 421 ГК РФ следует, что ограничение принципа свободы договора, равенства и автономии воли участника гражданских правоотношений возможно лишь в случаях, когда такое ограничение установлено самим ГК РФ или иным федеральным законом. Возможности ограничения гражданских прав и обязанностей каким-либо иным правовым актом гражданское законодательство не допускает¹⁷⁰. Между тем, Н.И Клейн справедливо отмечает, что в последнее время превалирует тенденция роста количества, норм, ограничивающих свободу договора¹⁷¹.

В ст. 784 ГК РФ прямо указывается на то, что условия перевозки определяются соглашением сторон, если гражданским кодексом РФ, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное. В качестве примера императивных норм, ограничивающих свободу договора, можно привести возможность отказа в заключении договора перевозки пассажира при внесении такого пассажира в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена в соответствии со ст. 107.1 Воздушного кодекса Российской Федерации¹⁷² (далее - ВК РФ), (п. 4 ст. 786 ГК РФ); запрет соглашений транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении ответственности перевозчика (ст. 793 ГК РФ)¹⁷³; мнимые сделки, указанные в ст. 170 ГК РФ¹⁷⁴; публичные договоры, заключение которых обязательно для одной из сторон согласно ст. 426 ГК РФ; запрет обуславливать приобретение одних транспортных услуг

¹⁶⁹ См.: Иванова Ю.А., Меняйло Л.Н., Федулов В.И. // Вестник Московского университета МВД России. №5. 2018. С. 70.

¹⁷⁰ См.: Постановление Девятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 30 марта 2012 г. по делу № А14-11065/2011 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

¹⁷¹ См.: Клейн Н.И. Принцип свободы договора и основания его ограничения в предпринимательской деятельности // Журнал российского права. 2008. № 1. С. 27.

¹⁷² См.: Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997. № 60 (ред. от 14.03.2022) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

¹⁷³ Ст. 114 УЖТ РФ противоречит ст. 786 ГК РФ, поскольку не допускает соглашений снижающих ответственность не только перевозчиков, но и грузоотправителей, грузополучателей или пассажиров, что не согласуется с принципом защиты слабой стороны договора.

¹⁷⁴ См.: Определение Верховного Суда РФ от 5 июня 2012 г. по делу № 11-КГ12-3 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

обязательным приобретением иных услуг, предусмотренный ч. 2 ст. 16 Закона РФ «О защите прав потребителей»¹⁷⁵ и т.д.

Ограничение свободы договора – это не единственный пример проявления гражданско-правовой формы ограничений в транспортном праве. Помимо упомянутых международных санкций можно назвать такие ограничения как: запрет перевозки определенных предметов в качестве ручной клади, багажа, грузобагажа¹⁷⁶; запрет в определенных обстоятельствах выполнять операции по погрузке, выгрузке грузов (ст. 39 УЖТ РФ); ограничение или запрет перевозчиком или владельцем транспортной инфраструктуры осуществления перевозки и приема грузов (ст. 29 УЖТ РФ); о запрете реализации грузов, изъятых или ограниченных в обороте (ст. 35 УЖТ РФ); о запрете осуществления лицензируемого вида деятельности с использованием автобусов, сведения о которых не включены в реестр лицензий (ст. 3.2 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации¹⁷⁷ – (далее – УАТиГНЭТ); запрет осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и трамваями без оформления путевого листа (п. 2 ст. 6 УАТиГНЭТ); ограничение или запрещение движения судов (ст. 77 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации¹⁷⁸ – (далее – КВВТ).

Секундарные права как гражданско-правовое средство управления рисками в транспортном обязательстве.

¹⁷⁵ См.: Закон РФ «О защите прав потребителей» от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 (ред. от 14.07.2022) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 3. Ст. 140.

¹⁷⁶ См.: п. 46 Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 07.06.2021. № 23. Ст. 4058.

¹⁷⁷ См.: Федеральный закон от 08.11.2007 №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации» ред. от 06.03.2022) // Собрание законодательства РФ. 12.11.2007. №46. Ст. 5555.

¹⁷⁸ См.: Федеральный закон от 07.03.2001 №24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (ред. от 14.03.2022) // Собрание законодательства РФ. 12.03.2011. №11. Ст. 1001.

С точки зрения управления рисками, можно провести классификацию секундарных прав на две группы: 1) секундарные права, подверженные риску, и; 2) секундарные права, являющиеся средством управления риском.

К первой группе можно отнести: возможность требовать заключения договора на основании принятой оферты (заявки); возможность действовать от чужого имени; возможность согласовать или не согласовывать действия других лиц; возможность приобрести права кредитора в действующем обязательстве.

Ко второй группе можно отнести: возможность одностороннего расторжения договора¹⁷⁹; возможность отказа от исполнения обязательства (возможность одностороннего отказа от договора), включая возможность отказа от принятия ненадлежащего исполнения и возможность отказа во встречном удовлетворении; возможность требования досрочного исполнения обязательства¹⁸⁰; возможность применения мер оперативного воздействия (удержание груза, приостановка подачи транспортных средств под погрузку).

Е.М. Тужилова-Орданская выделяет группу секундарных прав, которые представляют юридические возможности, направленные на организацию, преобразования правоотношения, которые не связаны с охраной и защитой субъективного гражданского права. В качестве примера приводятся такие «организационные» секундарные права, как возможность прекращения правоотношения односторонними действиями. При этом, другая сторона может лишь снизить риск негативных последствий¹⁸¹. Такие последствия могут выражаться не только в возмещении убытков, но и возложении на себя обязанностей по оплате всех расходов.

Выделяют также секундарные права лишаящего действия, когда происходит отчуждение субъективного права пассивного субъекта, например, пассивная сторона лишается права собственности на вещь¹⁸². К

¹⁷⁹ Brox / Walker. Allgemeins Schuldrecht, 41. Auf1. § 7. Rn. 17.

¹⁸⁰ См.: Тужилова-Орданская Е.М. Классификация секундарных прав // Гражданское право. 2020. №1. С. 18.

¹⁸¹ См.: Тужилова-Орданская Е.М. Указ. Соч. С. 17.

¹⁸² См.: Белов В.А. Гражданское право: актуальные проблемы теории и практики / Под общ. ред. В.А. Белова. М.: Юрайт-Издат, 2008. С. 804.

числу таких случаев относится возможность перевозчика реализовать невостребованные грузы (п. 8 ст. 79 КВВТ, ст. 34 УЖТ РФ).

В.А. Шайдуллина Выделяет еще одну гражданско-правовую форму. Она пишет: «Следует признать существование самостоятельной (отличной от кредиторской обязанности) правовой формы – секундарной необходимости, выражающейся как мера необходимого поведения обладателя секундарного права (грузополучателя), направленная на создание условий для надлежащей реализации юридических возможностей, содержащихся в этом праве»¹⁸³.

Взаимосвязь правовых явлений является самостоятельной гражданско-правовой формой. По мнению К.В. Шундикова «факт существования в структуре позитивного права (при рассмотрении ее в аспекте инструментального подхода) не только простых (элементарных) юридических средств (дозволений, запретов, субъективных прав и обязанностей, мер поощрения, мер ответственности и др.), но и своеобразных связок, «блоков» правовых инструментов, сконструированных законодателем для гарантированной реализации субъектами своих законных интересов и достижения правомерных целей»¹⁸⁴. Взаимосвязь правовых явлений можно обнаружить как при исполнении одного договорного обязательства, так и нескольких взаимосвязанных обязательств. Рассмотрим оба варианта. Внутренняя структура обязательства не хаотична, а пронизана системно-структурными связями. Такие связи можно обнаружить между субъективным правом и обеспечивающей его юридической обязанностью, между субъективным правом и обслуживающим его секундарным правом, между обязательственными правами и сопутствующими им кредиторскими обязанностями¹⁸⁵. Что касается взаимосвязи нескольких обязательств, то примеров в транспортном праве таких форм связей достаточно количество. Договор об организации перевозок грузов непосредственно взаимосвязан с

¹⁸³ См.: Шайдуллина В.К. Договор перевозки грузов: полисистемное исследование: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М., 2015. С. 12.

¹⁸⁴ См.: Шундикова К.В. Правовые механизмы: основы теории // Государство и право. 2006. №12. С. 12-21.

¹⁸⁵ См.: Белов В.А. Гражданское право: актуальные проблемы теории и практики / Под общ. ред. В.А. Белова. М.: Юрайт-Издат, 2008. С. 435-436.

двумя договорами, договором перевозки грузов и договором о предъявлении транспортных средств под погрузку. Узловое соглашение связано с договором перевозки грузов в прямом смешанном сообщении. Договор на централизованный завоз (вывоз) грузов связан с договором транспортной экспедиции. Этот перечень можно продолжать.

Смена гражданско-правовых форм в рамках конкретного обязательства может предполагать их различное сочетание. При этом, не исключена ситуация, когда одна и та же форма повторяется на протяжении определенного периода. Внимательный читатель обратил внимание на большое количество описанных гражданско-правовых форм, отражающих связь обладателя секундарных прав и лица, который вынужден претерпевать действия такого обладателя. При такой ситуации может сложиться мнение о том, что в обязательстве сплошь и рядом одни секундарные права. Однако, при этом необходимо учитывать, по крайней мере, два обстоятельства. Во-первых, как было показано, секундарные права имеют видовые отличия, отражающие специфику их содержания. Соответственно правовые последствия реализации возможностей и претерпевания необходимости будут различны. Это немаловажно для управления правовыми рисками. Во-вторых, осуществление секундарных прав происходит одновременно с осуществлением субъективных прав и исполнением юридических обязанностей. Содержание этих прав и обязанностей неодинаково. Поэтому, для управления правовыми рисками не безразлично какое субъективное право является объектом секундарного права и в рамках какой юридической обязанности образуется правовая связь, характеризующая исполнение мини-обязательства на определенном этапе. Сопоставление секундарного права с конкретным субъективным правом и с конкретной юридической обязанностью не только отражает специфику имеющихся правовых связей в конкретный период времени исполнения транспортного обязательства, но и выбрать правильную тактику по управлению рисками в данной правовой ситуации. Это правило распространяется на сочетание любых правовых

форм, обнаруженных в обязательстве, на определенном срезе процесса его исполнения. Кроме того, нужно учитывать взаимосвязь правовых явлений, в первую очередь взаимосвязь двух и более транспортных обязательств, которые исполняются параллельно.

Выявление тех или иных гражданско-правовых форм в процессе исполнения обязательства не является самоцелью. Каждая форма есть внутренняя организация содержания. А содержанием гражданско-правовых форм, как было показано выше, являются определяемые правом возможности и необходимости поведения. Причем, для каждой из рассмотренных форм сочетание, вид и мера возможностей и необходимости неодинаковы. Соответственно правильная квалификация конкретной гражданско-правовой формы на определенном этапе исполнения обязательства позволяет определить, что препятствует осуществлению конкретной правовой возможности и в чем причина отклонения поведения лица от присущей данной правовой форме необходимости? Это, в свою очередь, даст возможность для выбора правильных правовых средств и для совершения необходимых шагов для управления риском на конкретном участке исполнения обязательства.

Выводы:

1. Поскольку любой этап исполнения обязательства всегда сопровождают те или иные гражданско-правовые формы, в целях эффективного управления рисками следует: 1) выявить все возможные гражданско-правовые формы, образующиеся при исполнении каждого этапа транспортного обязательства на пути достижения желаемого правового результата; 2) выявить их взаимосвязи внутри обязательства и с гражданско-правовыми формами взаимозависимых обязательств; и 3) соотнести риски неосуществления возможностей и отклонения поведения лица от необходимости, составляющих содержание каждой гражданско-правовой формы, с этой правовой формой и конечным правовым результатом.

2. Выявлены следующие основные гражданско-правовые формы социально-правовых связей, образующиеся при исполнении транспортных обязательств и нарушение которых грозит риском недостижения желаемого правового результата: правоотношение; кредиторские обязанности; секундарные права; ограничения; взаимосвязи правовых явлений.

При этом гражданско-правовая форма секундарных прав в транспортных обязательствах обнаруживается при: 1) получении акцептантом оферты; 2) возложении обязанности на третье лицо; 3) даче согласия на совершении действий; 4) переадресовке исполнения; 5) отчуждении субъективного права пассивного субъекта (секундарное право лишаящего действия); 6) наделении полномочиями.

2.2. Методология исследования гражданско-правового механизма управления рисками при возникновении и исполнении транспортных обязательств

Управление рисками является неотъемлемым атрибутом нашей жизни, поскольку риск всегда сопровождает нас. Д.А. Марцынковский выразил данную мысль следующим образом: «Мы постоянно управляем рисками, иногда сознательно, иногда даже не осознавая этого»¹⁸⁶. Если этого не делать, то негативные последствия от опасностей постоянно будут наступать нас. Поэтому следует согласиться с тем, что альтернативой управлению рисками является рискованное управление¹⁸⁷. В экономических науках активно развивается направление, именуемое риск менеджментом, что собственно и означает науку об управлении рисками. В ее рамках разработаны механизмы управления рисками. Главной (интегративной) целью такого механизма является обеспечение того, чтобы даже самый

¹⁸⁶ Марцынковский Д.А. Руководство по риск-менеджменту / Д.А. Марцынковский, А.В. Владимирцев, О.А. Марцынковский; Ассоц. по сертификации «Русский регистр». С-Петербург: Береста, 2007. С. 17.

¹⁸⁷ Там же.

худший вариант развития событий подразумевал только допустимое уменьшение уровня запланированного результата¹⁸⁸.

Представляется, что настало время разработки методологии правового механизма управления именно правовыми рисками, которые соотносятся с запланированным правовым результатом. Потребность в этом назрела давно. Как отмечает Д.В. Лубягина: «В силу своей природы право не может устранить или уменьшить возникающие в гражданском обороте риски, но способно дать инструментарий для ограничения объема рисков, ... либо предложить правила по оптимальному распределению рисков»¹⁸⁹. Правда, не вполне понятно, что имел ввиду автор, говоря о природе права, однако очевидно, что право определяет границы возможного и дозволенного поведения. В круг предоставляемых лицам возможностям входят и возможности по устранению или уменьшению рисков и это вполне согласуется с сущностью права. Однако, главное не в этом, а в том, чтобы правовой «инструментарий» управления риском был выявлен, определенным образом взаимосвязан в систему таким образом, чтобы эта система обладала интегративным свойством и выполняла свои функции.

В данном параграфе попытаемся выработать методологию моделирования гражданско-правового механизма управления рисками, возникающими при возникновении и исполнении договорного обязательства. В принципе, предполагается, что этот механизм является универсальным для любых договорных обязательств. Однако, с учетом заявленной темы будем ориентироваться на транспортные обязательства. Следует подчеркнуть, что мы не ставим своей задачей построения конкретного гражданско-правового механизма управления рисками. Более правильным представляется сначала выработать методологию моделирования такого механизма, которая обладает характеристиками методологии права. Как отмечает Д.А. Керимов, методология права «... на основе всеобщей методологии предлагает систему

¹⁸⁸ Марцынковский Д.А. Руководство по риск-менеджменту / Д.А. Марцынковский, А.В. Владимирцев, О.А. Марцынковский; Ассоц. по сертификации «Русский регистр». С-Петербург: Береста, 2007. С. 22.

¹⁸⁹ Лубягина Д.В. Указ. Соч. С. 18.

методов исследования правовых объектов (учение об этих методах), обобщает теоретические положения, имеющие гносеологическое значение, а также включает в себя миропонимание, мировоззрение исследователя»¹⁹⁰.

В самом общем смысле слово «механизм» обозначает систему, внутреннее устройство, определяющие порядок какого-нибудь вида деятельности, процесса¹⁹¹. Если говорить о правовом механизме, то он всегда представляет собой идеальную модель, рожденную сознанием человека. Кроме того, цель таких механизмов является правовой¹⁹². Разработке и моделированию гражданско-правовых механизмов уделено достаточно большое количество работ¹⁹³. К отличительным чертам их относят: их соответствие принципам гражданского права; наличие у субъектов гражданской правосубъектности; обеспечение динамики с помощью свойственных гражданскому праву юридических фактов (сделки, решения собраний, факт неосновательного обогащения, создание результатов интеллектуальной деятельности) и гражданско-правовых средств (договоры, решения собраний, неустойка, сервитут, виндикационный иск и т.п.); соответствие методу гражданско-правового регулирования¹⁹⁴.

Моделирование гражданско-правового механизма договорного регулирования отношений по управлению рисками в транспортном

¹⁹⁰ См.: Керимов Д.А. *Методология права: Предмет, функции, проблемы философии права*. 4-е изд. М.: Изд-во СГУ, 2008. С. 95.

¹⁹¹ См.: Ожегов С.И. *Словарь русского языка: Ок. 57 000 слов / Под ред. чл.-корр. АН СССР Н.Ю. Шведовой*. 18-е изд., стереотип. М.: Рус. яз., 1986. С. 300.

¹⁹² См.: Керимов Д.А. *Указ. Соч.* С. 299.

¹⁹³ Вавилин Е.В. *Понятие и механизм осуществления гражданских прав и исполнения обязанностей* // Журнал российского права. № 5. 2004. С. 37-38.; Гудовских Т.С. *Механизм восполнения открытых условий гражданско-правовых договоров: дис. ... канд. юрид. наук. Ульяновск, 2019. 203 с.*; Илюшина М.Н. *Проблемы совершенствования гражданско-правового механизма взыскания банковских долгов коллекторскими агентствами* // Банковское право. 2016. № 3. С. 20 - 25.; Карелина С.А. *Механизм правового регулирования отношений несостоятельности (банкротства): дис. ... д-ра. юрид. наук. М., 2008*; Кархалев Д.Н. *Механизм защиты гражданских прав* // Российский судья. 2016. № 10. С. 13 - 17.; Морозов А.А. *Эволюция развития механизма правового регулирования договора поставки для государственных нужд в Российской Федерации* // Ленинградский юридический журнал. 2016. № 3. С. 99 - 107.; Савина Т.В. *Гражданско-правовой механизм защиты прав достойных наследников: дис. ... канд. юрид. наук. Ульяновск, 2021. 190 с.*; Широкова Е.В. *Гражданско-правовой механизм субординации требований кредиторов при банкротстве корпораций: дис. ... канд. юрид. наук. Ульяновск, 2021. 206 с.*

¹⁹⁴ См.: Гудовских Т.С. *Механизм восполнения открытых условий гражданско-правовых договоров: дис. ... канд. юрид. наук. Ульяновск, 2019. С. 35-36.*

обязательстве должно учитывать опыт, накопленный как минимум в трех областях знаний:

1. теория систем;
2. риск менеджмент;
3. право.

Теория систем может применяться при построении модели исследуемого гражданско-правового механизма в силу универсальности данной теории и в силу того, что любой механизм, в том числе и гражданско-правовой, является системой. Алгоритм моделирования такого механизма предусматривает выявление его интегративного свойства, определение функций, которые должны выполнять элементы механизма, подбор под каждую функцию элемента, способного ее реализовывать, определить свойства каждого элемента.

Риск менеджмент выделяет такие стадии управления, как идентификация рисков, анализ рисков, мониторинг и анализ рисков, их оценка, принятие и реализация рискового решения.

Основываясь на тезисе С.С. Алексеева о том, что необходимо встав на путь действительной науки «попытаться развить теорию, не покидая почву права, т.е. через постижение самой материи права»¹⁹⁵, попробуем выработать методологию моделирования гражданско-правового механизма управления рисками. Одной из ключевой идей построения нашего гражданско-правового механизма является то, что правовые риски следует соотносить с правовыми возможностями (дозволениями) и необходимостями (запретами и обязываниями), которые составляют содержание каждой из гражданско-правовых форм, сменяющих друг друга, а иногда и существующих параллельно, при появлении и «развертывании» транспортного обязательства на пути к достижению правовой цели. Сколько при этом гражданско-правовых форм образуется, ровно столько раз должен повторяться цикл по

¹⁹⁵ См.: Алексеев С.С. Собрание сочинений. В 10 т. [+ Справоч. том]. Том 6: Восхождение к праву. М.: Статут, 2010. С. 68.

идентификации, анализу, мониторингу и анализу рисков, их оценке, принятию и реализации рискованного решения.

Такой подход видится нам плодотворным, поскольку управлять правовым риском возможно только в границах, очерченным правом. Очевидно, что такие границы установлены в видах и мерах имеющихся правовых возможностей и необходимостей (необходимого поведения), таких как субъективные права, юридические обязанности, секундарные права, кредиторские обязанности, согласия на совершение действий, переадресация исполнения, ограничения и др. Как уже отмечалось, одни и те же экономические цели могут достигаться посредством различных правовых инструментов, а иногда, и путем совершения неправомерных действий. Но при этом не всегда достигаются частнопроводные цели субъектов договорного обязательства. Иная ситуация складывается при достижении правового результата, когда следует анализировать риски, препятствующие осуществлению конкретной правовой возможности либо необходимого поведения. Правильное определение вида гражданско-правовой формы на определенном этапе жизненного цикла транспортного обязательства позволит не только верно идентифицировать правовые риски, но и позволит правильно выработать меры гражданско-правового характера по минимизации либо устранению риска.

Для целей управления рисками важна связь достижения правовой цели с правовыми возможностями и необходимостью соответствующего поведения. Такую связь правовой цели с «... объективными возможностями, осуществление которых предполагает определенное правовыми нормами установленное действие и поведение людей ...» подчеркивал Д.А. Керимов¹⁹⁶. При этом, он акцентировал внимание на взаимодействии и взаимном обогащении правовой цели и возможностей. По обоснованному мнению автора, «... возможность отражается в цели права ... и определяет ее содержание, а реализация этой цели приводит к превращению возможности в

¹⁹⁶ См.: Керимов Д.А. Указ. Соч. С. 275-276.

действительность»¹⁹⁷. К сожалению, в настоящее время в гражданском праве управление рисками связывают с недостижением экономического, а не правового результата. В одном из диссертационных исследований прямо указывается: «Цель управления рисками в частном праве всегда направлена на экономические либо неимущественные выгоды для участников гражданского оборота»¹⁹⁸. При этом, принято ссылаться на следующее высказывание К.П. Победоносцева «Содержание всякого гражданского права, по существу, хозяйственное; цель его – экономическая»¹⁹⁹. Наверное, поэтому и приходят к выводу о том, что субъектом управления рисками в частном праве является только собственник имущества²⁰⁰. Интересно, о каком собственнике можно вести речь применительно к управлению рисками в договорном обязательстве по перевозке пассажира?

Сторонники данной позиции верно утверждают, что для управления рисками нужно правильно выбрать правовые средства, однако для того чтобы такой выбор произвести их следует сопоставлять не с экономическими, а с правовыми явлениями в рамках существующего обязательства. Не каждое правовое средство подходит, например, для борьбы с риском неосуществления конкретных правовых возможностей. Причем, даже если такое средство выбрано правильно, не каждый участник обязательственного правоотношения может им воспользоваться. Так, для устранения риска невозможности реализации секундарного права грузополучателя по договору перевозки грузов перевозчику бессмысленно предоставлять вообще какие-либо правовые средства, поскольку, что бы он ни делал, повлиять на возможность приобретения субъективного права на получение груза он не может.

Ориентация исключительно на экономический результат при управлении правовыми рисками без учета правовой составляющей может

¹⁹⁷ Там же.

¹⁹⁸ См.: Горячкина Указ. Соч. С. 64.

¹⁹⁹ Победоносцев К.П. Курс гражданского права. М: Статут, 2003. Т. 3. С. 576.

²⁰⁰ См.: Горячкина Указ. Соч. С. 62.

привести к негативным последствиям. Так экономический результат будет достигнут в случае неосновательного обогащения при признании договора незаключенным, а желаемый правовой результат будет отсутствовать.

Поэтому, на наш взгляд, в целях управления правовыми рисками следует отслеживать не движение имущества и денежных потоков, а движение гражданско-правовых форм вместе с их содержанием. При этом невозможно отрицать связи конкретных гражданско-правовых форм с общественными отношениями. Действия лиц, в том числе и фактические, а также события реальной действительности определяют причины и факторы риска, а также могут способствовать устранению риска либо минимизации его последствий. Однако их следует соотносить не состоянием имущественной сферы заинтересованного лица, а с такими категориями, как санкционированные гражданским правом: 1) утверждение возможности; 2) утверждение возможности и необходимости; 3) отрицание возможности; 4) утверждение необходимости; 5) отрицание возможности и необходимости; 6) отрицание необходимости. Именно через эти категории должна производиться оценка общественных отношений нормами гражданского права²⁰¹.

Даже на одном и том же этапе исполнения обязательства риски недостижения правового результата может быть связаны не только с разными видами гражданско-правовых форм, но и с разновидностями одной и той же правовой формы, но с одинаковым экономическим результатом. Так, возможность пассажира осуществить посадку в самолет может быть ограничена в нескольких случаях: 1) отказ от прохождения предполетного досмотра; 2) внесении в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена; 3) вынужденный отказ пассажира от перевозки; 4) отсутствие регистрации на рейс; 5) овербукинг; 6) аннулирование бронирования.

Перед нами одна и та же гражданско-правовая форма социальных связей – ограничения. Но правовые последствия неодинаковые. Отказ от

²⁰¹ См.: Белов В.А. Указ. Соч. С. 397.

предполетного досмотра вызван собственной волей пассажира и расценивается как одностороннее расторжение договора перевозки пассажира по его инициативе. Договор перевозки прекращает свое существование. Вынужденный отказ пассажира от перевозки возможен в случае отмены и задержки рейса, изменения перевозчиком маршрута перевозки, невозможность предоставить пассажиру место на рейс. Отмена рейса производится либо по воле перевозчика, либо в силу чрезвычайных обстоятельств. В этом случае договор перевозки не прекращается и существует возможность осуществить посадку на другой рейс. Кроме того, пассажир приобретает возможность требовать от перевозчика предоставления целого комплекса бесплатных услуг, связанных с питанием, предоставлением комнаты матери и ребенка, размещения в гостинице и доставку до аэропорта. В случаях вины перевозчика в отмене или задержке рейса пассажир приобретает право на получение компенсации за каждый час прострочки (ст. 120 ВК РФ), а также отказаться от полета и требовать возврата стоимость билета, в том числе невозвратного, и на возмещение убытков²⁰².

Внесение в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена, производится перевозчиком, но по вступившему в законную силу судебному акту. При этом, у пассажира все же остается возможность осуществления перевозки воздушным транспортом, если он в данном направлении единственно возможный. Отсутствие регистрации на рейс может быть вызвана, как виной перевозчика, так и виной самого пассажира. Так, перевозчик незаконно отказал в регистрации, несвоевременно либо неправильно осуществил бронирование, а пассажир мог опоздать²⁰³, забыть проездные документы, либо документы удостоверяющие личность. Наконец, это может быть не связано ни с чьей виной, как в случае попытки зарегистрировать на рейс ребенка, не достигшего определенного возраста и

²⁰² См.: Костомарова Е. Авиа-ЧП. Что делать? //Практический бухгалтерский учет. 2017. №6. С. 77.

²⁰³ См.: Апелляционное определение Верховного суда Республики Татарстан от 14.05.2015 // СПС Консультант-Плюс.

следующего без сопровождения родителей. Овербукинг представляет собой ситуацию, когда пассажирских билетов продано больше, чем мест на борту. Данная ситуация всегда связана с волевыми действиями перевозчика. В юридической литературе высказано мнение о том, что «овербукинг» является односторонним отказом перевозчика от исполнения договора. В любом случае речь идет об урезании возможностей пассажира²⁰⁴. Вместе с тем, здесь к возможностям, имеющимся у пассажиров при задержке либо отмене рейса, добавляются возможности, обусловленные волей перевозчика. Например, если все места заняты в эконом-классе, то можно требовать занятие имеющихся свободных мест в бизнес-классе.

Аннулирование бронирования без предупреждения пассажира допускается, если пассажиром не произведена оплата перевозки в срок, установленный перевозчиком, и ему не оформлен билет (ст. 26 ФАП)²⁰⁵.

Как видим, правовые последствия каждого из приведенных случаев использования гражданско-правовой формы ограничений разные, правила, регулирующие поведение участников отношений различные и предусмотрены разными источниками гражданского права. Для того, чтобы предотвратить правовой риск необходимо установить: 1) какой перед нами из видов правовых ограничений?; 2) какой промежуточный правовой результат должен был наступить?; 3) что помешало наступлению этого правового результата?; 4) какие правовые возможности еще остались у пассажира? Только после этого возможно выбрать подходящее гражданско-правовое средство или их совокупность для эффективного управления правовым риском. В одних случаях, это претензия или исковое заявление, в других это страхование от невыезда, в третьих это акт о задержке рейса, в четвертых – бронирование на другой рейс.

²⁰⁴ См.: Ордушевская О.Е., Бажина М.А. Правовое регулирование «овербукинга» при воздушных перевозках пассажиров в Российской Федерации // Транспортное право. 2019. №2. С. 11-15.

²⁰⁵ См.: Приказ Минтранса России от 28.06.2007 №82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» // Российская газета. №225. 10.10.2007.

Уникальность процесса управления риском при помощи исследования гражданско-правовых форм на определенном этапе динамично развивающегося обязательства проявляется в многообразии гражданско-правовых форм, что позволяет предотвратить либо снизить максимальное количество рисков. Если мы рассмотрим развертывание таких форм параллельно рассмотренным выше ограничениям, то обнаружим сопровождающее их постоянное движение секундарных прав от одного юридического факта к другому. Так, бронирование места создает возможность купить проездной билет²⁰⁶ и необходимость для перевозчика его продать²⁰⁷. Покупка билета создает возможность зарегистрироваться на рейс и получить посадочный талон. Регистрация на рейс создает возможность пройти предполетный досмотр, прохождение которого, в свою очередь, дает право на посадку в самолет согласно купленному билету. Сколько возможностей и необходимостей при этом возникает, столько же существует рисков неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательства. Применительно к каждой правовой возможности правомерно поставить вопрос: в чем заключается риск ее неосуществления. Ровно также и к каждой необходимости следует выявить, что может помешать лицу вести себя в соответствии с установленной в рамках соответствующей гражданско-правовой формы необходимостью?

Учитывая, что большинство транспортных обязательств являются синналагматическими, то их правовые возможности и необходимости будут встречными. Соответственно и риски у каждой из сторон будут разные. Там, где у одной стороны существует риск неосуществления своих правовых возможностей, у другой стороны имеется риск отклонения от тех запретов и ограничений, которые составляют суть соответствующей необходимости

²⁰⁶ Федеральными авиационными правилами предусмотрены случаи, когда бронирование допускается после покупки билета. В этом случае из факта бронирования возникает возможность осуществить регистрацию на рейс.

²⁰⁷ Д.С. Федотова полагает, что при бронировании заключается организационный гражданско-правовой договор, соответственно его стороны обладают субъективными правами и юридическими обязанностями, а не секундарными правами. См.: Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа. С. 13.

должного поведения либо воздержания от него. И, наоборот. Таким образом, у каждой из сторон обязательства свой интерес в управлении риском, а сами процессы управления риском со стороны должника и со стороны кредитора отличаются, поскольку отличаются гражданско-правовые формы и гражданско-правовые средства управления соответствующим риском. В этой связи значимой представляется классификация рисков на две группы: 1) риск неосуществления правовой возможности, и; 2) риск невозможности юридически необходимого поведения либо отклонения от него.

Эффективным такой метод является еще и потому, что позволяет разбить жизненный цикл существования и развития обязательства на мелкие шажки, что позволяет своевременно предпринять действия управляющего характера для минимизации либо устранения риска на более ранних этапах.

Основываясь на данной идее, приступим к исследованию тех шагов, которые необходимы для моделирования исследуемого нами механизма. Прежде всего, следует исходить из того, что любой механизм, в том числе и гражданско-правовой, представляет собой систему. По другому не бывает, поскольку любой механизм содержит в себе не менее двух элементов, которые взаимосвязаны и взаимозависимы таким образом, чтобы существовала возможность выполнять основное предназначение механизма. Соответственно всякая модель механизма это и есть модель системы, но не всякая модель системы это модель механизма. Данный вывод позволяет напрямую применять знания теории систем, касающиеся моделирования гражданско-правового механизма. Данная теория предполагает возможность построения двух основных моделей – прагматической и познавательной. Познавательная модель строится для решения экспертной задачи, а прагматическая для решения конструктивной задачи. Поскольку в нашем случае существующих в реальной действительности научно-обоснованных гражданско-правовых механизмов управления рисками при возникновении и исполнении транспортных обязательств не существует, то следует выбирать прагматическую модель (проектирование).

Прежде, чем приступить к моделированию прагматической модели любой системы, необходимо выяснить, связано ли выполнение этой задачи с интегративным свойством. Под интегративным свойством системы понимается «... свойство совокупности, которое не является суммой или средневзвешенным свойств отдельных компонентов совокупности»²⁰⁸. Интегративное свойство системы отражает ее назначение, а значит напрямую связано с результатом ее функционирования. Интегративное свойство исследуемой нами системы связана с правовым результатом, а точнее с минимизацией отклонений от него. Как отмечается в теории систем, в общем виде интегративное свойство заключается в преобразовании потока ресурса. Представляется, что выполнение задачи моделирования гражданско-правовых механизмов управления рисками при возникновении и исполнении транспортных обязательств напрямую связано с интегративным свойством, а следовательно относится к задаче теории систем.

Этап I. На первом этапе моделирования проектируемая модель представляется в виде черного ящика, у которого что-то поступает на вход, а что-то на выходе. Задача исследователя определить это «что-то», подлежащее преобразованию в системе, и, которое в теории систем получило название «базовый ресурс». Применительно к нашей модели таким базовым ресурсом будет являться уровень правового риска. На входе это уровень неопределенный, а на выходе, соответственно, приемлемый. Подтверждение тому, что управляющему воздействию подлежит именно уровень риска, находим в научной литературе по риск-менеджменту: «Риск – это ... не статичный и неизменный, а управляемый параметр, на уровень которого нужно и можно оказывать управляющее воздействие»²⁰⁹.

Исходя из этого, мы можем определить интегративное свойство гражданско-правового механизма управления рисками при возникновении и исполнении транспортных обязательств, как преобразование

²⁰⁸ См.: Жилин Д.М. Опыт построения курса. М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2016. С. 7.

²⁰⁹ См.: Марцынковский Д.А. Указ. Соч. С. 28.

неопределенного уровня риска, возникающего при возникновении и исполнении транспортных обязательств, в приемлемый уровень. Поскольку, гражданско-правовой риск – санкционированная нормами гражданского права потенциальная возможность (вероятность) благоприятного либо неблагоприятного для участников гражданских отношений отклонения от желаемого правового результата, интегративное свойство исследуемого механизма можно уточнить следующим образом:

Это преобразование неопределенного уровня вероятности благоприятного либо неблагоприятного отклонения от желаемого правового результата в приемлемый уровень отклонения.

Следует также отметить, что на этом этапе помимо базового ресурса, преобразование которого и есть интегративное свойство системы, определяются вспомогательные ресурсы. Так, следует определить источник энергии, за счет которой будет функционировать данный механизм. В нашем случае это человеческая энергия того лица, которое управляет риском. Поскольку речь идет об управлении правовым риском, а не риском вообще, то должен быть задействован ресурс права. Отмечается, что для обеспечения динамики гражданско-правового механизма, смены явлений и состояний необходима волевая энергия человека²¹⁰. В качестве еще одного необходимого вспомогательного ресурса называется информация²¹¹.

Этап II. Далее необходимо идентифицировать базовый ресурс. Для определения уровня правового риска необходимо идентифицировать сам риск, уровнем которого необходимо управлять. Это необходимый шаг, поскольку прежде чем совершать действия по управлению, необходимо понять, чем нужно управлять? В риск-менеджменте, идентификация правовых рисков необходима для составления их полного перечня. Поскольку, в нашем случае, гражданско-правовой механизм может быть предназначен не для управления всеми рисками сразу, а для конкретного

²¹⁰ См.: Коновалова И.О. Механизм действия частного права: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2016. С. 17.

²¹¹ См.: Морозов С.Ю. Методология исследования гражданско-правовых механизмов // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2020. Вып. 2. С. 258.

риска, связанного с препятствиями в осуществлении конкретной правовой возможности, или в возможности претерпевания конкретной правовой необходимости, то возможное количество рискованных ситуаций заметно сокращается. Для этого наука об управлении рисками предписывает определить возможные причины и факторы правового риска, перечень рискованных ситуаций и их характеристики, методы выявления, последствия, т.е. результаты рискованной ситуации. При этом, причины риска это источник появления рискованной ситуации, а факторы риска – это условия, в которых проявляются причины риска. Рискованная ситуация представляет собой событие, обусловленное причинами и факторами риска.

Для идентификации правовых рисков при возникновении и исполнении транспортного обязательства, необходимо выполнить, как минимум, шесть шагов:

- 1) идентифицировать транспортное обязательство, определить правовые цели его участников и его правовой результат;
- 2) выявить все гражданско-правовые формы, образующиеся на каждом этапе возникновения и исполнения обязательства на пути к правовому результату;
- 3) определить конкретный этап исполнения обязательства и идентифицировать соответствующие этому этапу существующие гражданско-правовые формы и их взаимосвязи;
- 4) выявить все правовые возможности и юридические необходимости, входящие в содержание этих гражданско-правовых форм;
- 5) в зависимости от того, в чьих интересах осуществляется управление правовым риском, определить те возможности и (или) необходимости, возможность отклонения от которых определяет риск только для заинтересованной стороны;
- 6) для каждой правовой возможности выявить возможные правовые риски для ее осуществления, оценивая сквозь призму норм гражданского права и на соответствие желаемому правовому результату; то же самое

необходимо сделать, если речь идет о рисках, связанных с нарушением правил юридически необходимого поведения.

Таким образом, можно составить полный перечень правовых рисков соотнесенных с желаемым правовым результатом на каждом этапе исполнения обязательства. Продолжение моделирования гражданско-правового механизма управления рисками возможно для конкретного риска применительно только к одной из выявленных правовых возможностей или применительно к одной необходимости определенного поведения в рамках конкретной гражданско-правовой формы. Однако, предпочтительнее моделировать более сложный механизм, который управляет всеми возможными рисками, однако и он будет состоять из множества более мелких механизмов, количество которых соответствует числу правовых рисков. Такой механизм, с одной стороны может быть довольно громоздким, что затруднит его функционирование, но с другой стороны, это позволит ранжировать риски. В риск-менеджменте это называется эскалацией рисков. Она означает восходящее продвижение риска с одного уровня управления на другой. Это положение предназначено для того, чтобы побудить субъекта управления к выявлению значительных рисков и обращению внимания в первую очередь на них.

Ответственность за инициирование эскалации рисков и управление ими лежит на кредиторе или должнике транспортного обязательства, либо на ином субъекте, которому риски переданы в управление. В обязанности сторон входит проверка договорных рисков и выявление в соответствии с системой оценки рисков тех рисков, которые требуют эскалации.

Результаты ранжирования отражаются в матрице рисков, в которую в соответствии с Межгосударственным стандартом ГОСТ 33433-2015 от 01.09.2016 г. «Безопасность функциональная. Управление рисками на

железнодорожном транспорте», заносят уровни частот и тяжести последствий рисков²¹².

Для ранжирования выявленных правовых рисков необходимо провести их видовую классификацию. Исходя из того, что центральным понятием транспортного права, отражающим сущность общественных отношений в данной сфере правового регулирования, является транспортный процесс, и обеспечивается он посредством использования таких гражданско-правовых инструментов, как обязательства, то представляется целесообразным по принципу дихотомии выделить риски не возникновения, неисполнения и риски ненадлежащего исполнения транспортных обязательств. Соответственно к числу повышенных рисков следует отнести риски, влекущие не возникновения либо неисполнение транспортных обязательств. Например, риски неисполнения транспортных обязательств представляют собой вероятные события, в результате которых доставка пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, порожних вагонов становится в принципе невозможной. Если транспортный процесс не начнется либо не будет завершен, то результат деятельности транспорта будет нулевой, а, значит, данную группу рисков следует нивелировать прежде всего. Так, транспортный процесс не начнется, если в соответствии с поданной заявкой не будет осуществлена юридическая обязанность по подаче транспортных средств под погрузку (ст. 791 ГК РФ). Вероятность неисполнения этой обязанности может быть связана с риском санкций; риск непреодолимой силы; риском повреждения транспортных средств и транспортной инфраструктуры; погодными условиями; отсутствием энергии в сети питания.

Менее рискованным по отношению к названным рискам является вероятность ненадлежащего исполнения обязательств. В этом случае речь идет о вероятных событиях, при наступлении которых доставка возможна, но с отклонениями от согласованных условий и нормативных правил. Те же

²¹² См.: Межгосударственный Стандарт ГОСТ 33433-2015 от 01.09.2016 г. «Безопасность функциональная. Управление рисками на железнодорожном транспорте» // URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200127759>

транспортные средства могут быть поданы под погрузку, но с опозданием. В этом случае, юридическая обязанность выполнена, но ненадлежащим образом.

Повышенные риски должны оставаться в реестре договорных рисков, и, в зависимости от делегированных полномочий, они могут по-прежнему управляться в рамках обязательства, или управление может быть передано на более высокий уровень в рамках обязанностей контрагентов.

Далее для каждого из идентифицированных правовых рисков следует определить их параметры, установить критерий риска и определить допустимый уровень отклонения от желаемого правового результата.

Этап III. На следующем этапе, после идентификации и ранжирования рисков следует определить внутреннюю структуру системы, которую мы представили в виде черного ящика. В этих целях выявляют функции, которые должны выполнять отдельные элементы данной системы для реализации ее интегративного свойства. При этом следует помнить, что интегративное свойство системы не сводится к сумме функций всех элементов системы. В то же время, все функции элементов подчинены интегративному свойству. «Построение функциональной модели, – отмечает С.Ю. Морозов, – всегда предшествует выбору элементов гражданско-правового механизма»²¹³. Данное утверждение полностью соответствует правилу теории систем о том, что сначала определяются функции необходимые для выполнения системой своего назначения, а уж затем под них подбираются элементы, но не наоборот. Д.М. Жилин данную необходимость объясняет следующим образом: «Но перед моделированием внутренней структуры, то есть перед тем, как мы наберем и свяжем друг с другом компоненты, мы должны понять, а зачем эти компоненты нужны (иначе накидаем много лишнего, о чем-то нужном забудем)»²¹⁴.

²¹³ Морозов С.Ю. Методология исследования гражданско-правовых механизмов // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2020. Вып. 2.

²¹⁴ Жилин Д.М. Указ. Соч. С. 94.

Представляется, что элементы гражданско-правового механизма управления правовыми рисками, связанными с возникновением и исполнением транспортного обязательства, должны быть способны выполнять функции:

- предупреждение (предотвращение) правового риска;
- препятствие распространению риска (локализация);
- диверсификация правового риска;
- принятие и удержание правового риска²¹⁵;
- снижения последствий наступившего рискованного события;
- эксплуатация.

Этап IV. Далее под каждую функцию необходимо подобрать элементы структуры механизма, способные выполнять ее. Поскольку, исследуемый механизм является гражданско-правовым, то в качестве его элементов выступают гражданско-правовые средства. Так, функцию *предупреждения риска* при исполнении транспортных обязательствах способен выполнять транспортный договор, при согласовании условий которого, сторонам желательно предусмотреть все правовые риски и постараться уже на этом этапе предусмотреть возможности их минимизации. Так, в одном из дел, рассмотренном Арбитражным судом Поволжского округа разбиралась ситуация, когда ООО «Волма-ВТР» (истец) потребляло газ через трубопроводные сети, часть из которых принадлежит ООО «Газпром газораспределение Волгоград», а законным владельцем другой части являлось на тот момент ООО «АхтубаГазПроект». Ошибочно полагая, что основная часть сетей принадлежит ООО «АхтубаГазПроект» истец производил оплату по транзитному, а не по основному тарифу. Убытками ООО «Волма ВТР» считала разницу между суммой, уплаченной за услуги транспортировки по транзитному тарифу, и взысканную в судебном порядке в пользу ООО «Газпром газораспределение Волгоград» плату по основному

²¹⁵ См.: Волостнов Б.И., Кузьмицкий А.А., Поляков В.В. Риски в деятельности предприятий и механизмы их минимизации // Проблемы машиностроения и автоматизации. 2012. № 1. С. 23-43.

тарифу. Суд в мотивировочной части Постановления от 18.06.2021 №Ф06-5047/2021 указал, что «ООО Волма-ВТР» должно было предусмотреть возможные риски и последствия заключаемых договоров, и не было лишено возможности проявить требовавшуюся в таких обстоятельствах осмотрительность²¹⁶.

Эффективным средством предупреждения риска на данном этапе является включение в договор условий об ограничении оснований и пределов своей ответственности. Например, можно уточнить, что конкретно понимается под невиновным поведением. В соответствии со ст. 15 ГК РФ возмещение убытков может быть предусмотрено договором в меньшем размере, чем сумма реального ущерба и упущенной выгоды. Предусмотрев это заблаговременно в договоре можно предупредить возникновения правового риска. Включение в договор условий о возмещении потерь, которые могут возникнуть в будущем, и не связаны с нарушением обязательства контрагентом (п. 1 ст. 406.1 ГК РФ). Возможно посредством транспортного договора устанавливать условие о возмещении потерь и в тех случаях, когда такие потери связаны с нарушением обязательств. Так, в соответствии со ст. ст. 14 УАТиГНЭТ, если иное не установлено договором перевозки груза, грузоотправитель или грузополучатель вправе считать груз утраченным и потребовать возмещение ущерба за утраченный груз, если он не был выдан грузополучателю в установленные данной статьей сроки. Заверения об обстоятельствах также может рассматриваться как одно из гражданско-правовых средств предупреждения риска. Разумно включать в текст договора все заверения об обстоятельствах в качестве особого раздела.

Данная функция выполняется и нормами гражданского права, которые в данной сфере многообразны. В качестве примеров можно привести положения гражданского кодекса РФ, служащих своеобразным предупреждением для участников обязательства о том, что право защищает

²¹⁶ См.: Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 18.06.2021 №Ф-06.2021 по делу № А12-24869/2020 // СПС Консультант-Плюс.

слабую сторону в договоре, например, обязательное заключение публичных договоров (ст. 426 ГК РФ)²¹⁷, к которым относится и договор перевозки транспортом общего пользования; право гражданина требовать расторжения договора присоединения, если в него включены условия, ухудшающие его положение по сравнению с действующим законодательством (ст. 428 ГК РФ)²¹⁸ и др. Функцию предупреждения риска могут выполнять такие гражданско-правовые средства, как заверения и гарантии.

Функцию *препятствия распространения (локализации) риска* выполняют нормы гражданского права и заявления сторон о встречном приостановлении обязательства (ст. 328 ГК РФ). Так, в случае непредоставления клиентом необходимой информации экспедитор вправе не приступать к исполнению своих обязательств по договору транспортной экспедиции (п. 3 ст. 804 ГК РФ). Примечательно, что в данном случае мы обнаруживаем взаимосвязь двух гражданско-правовых форм, поскольку возможность реализации экспедитором данного субъективного права обусловлена необходимостью исполнения им своей кредиторской обязанности по сообщению клиенту об обнаруженных недостатках полученной информации (п. 2 ст. 804 ГК РФ)²¹⁹. Следовательно, с каждой из этих правовых форм должны быть соотнесены правовые риски.

В отдельных случаях такую функцию могут выполнять заявления об одностороннем изменении условий договора. Реализация данной функции необходима и тогда, когда однотипный риск, словно вирус, готов поразить иные участки обязательственного правоотношения.

Диверсификация правового риска может производиться как по различным субъектам, так и по альтернативным вариантам поведения, а также по видам угроз. Диверсификация по субъектному составу бывает двух

²¹⁷ См.: Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 6 июля 2012 г. по делу № А42-6947/2011 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.; Постановление ФАС Уральского округа от 29 апреля 2013 г. № Ф09-1206/13 по делу № А76-5846/2012 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

²¹⁸ См.: Апелляционное определение Кемеровского областного суда от 17 октября 2012 г. по делу № 33-10277 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

²¹⁹ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: Книга 4. С. 649-650.

видов: *распределение правового риска и передача правового риска*. В первом случае речь идет о диверсификации риска между сторонами транспортного обязательства, а во втором риск переносится на третьих лиц.

Функцию *распределения правового риска* также способен выполнять гражданско-правовой договор. Д.В. Лубягина полагает, что: «Риск должен нести тот, кто, действуя определенным образом, извлекал или рассчитывал извлечь выгоду»²²⁰. Но риск, можно распределить между сторонами обязательства по-разному. Транспортные договоры играют в этом деле не последнюю роль. Для распределения правового риска при исполнении транспортных обязательств применяются договор морского страхования, особенностью которого является субсидиарное применение к нормам Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации²²¹ (далее - КТМ РФ) норм ГК РФ и возможность установления сторонами иных правил. Интерес данный договор представляет в связи с тем, что страхователем груза может выступать лицо, на котором лежит риск случайной гибели или случайного повреждения груза в момент заключения договора страхования. Распределение же риска случайной гибели является одним из классических видов распределения правового риска.

С помощью заверений и гарантий третьих лиц также может быть произведено распределение правового риска.

Передача риска - если полностью избежать риска невозможно, следует принять меры по его снижению. В то же время должны быть определены другие пути, с помощью которых можно было бы полностью устранить риски (например, привлечение субперевозчиков). Это также может быть возможным путем передачи риска страховщику. Так, В.В. Витрянский отмечает: «Экспедитор может использовать механизм страхования своих рисков, связанных с исполнением договоров транспортной экспедиции»²²². В

²²⁰ См.: Лубягина Д.В. Указ. Соч. С. 9.

²²¹ См.: Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81 // Собрание законодательства РФ. 03.05.1999. №18. Ст. 2207.

²²² См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: Книга 4. С. 727.

этих случаях применим и механизм суброгации права требования²²³. Юридически такие решения достигаются в основном за счет использования договорных механизмов. В качестве правового инструмента может быть использовано согласие кредитора на заключение договора о переводе долга на другое лицо (ст. 391 ГК РФ) и др²²⁴.

Диверсификация правового риска *по альтернативным вариантам поведения и по видам угроз* производится при помощи включение в договор альтернативного обязательства, альтернативных вариантов оплаты транспортных услуг, альтернативных маршрутов, альтернативных видов транспортных средств, открытых условий, либо открытого перечня оказываемых услуг, альтернативного способа обеспечения обязательства (альтернативной неустойки). Так, при согласовании экспедитором и клиентом условия об организации экспедитором перевозки грузов, стороны вправе выбрать не один, а несколько резервных маршрутов и несколько резервных видов транспорта (ст. 801 ГК РФ). В морском праве активно используется опцион фрахтователя (от лат. optio – выбор.), означающий предоставляемое фрахтователю право выбора между альтернативными условиями в договоре морской перевозки груза, обычно в чартере. Так, географический опцион дает право выбора портов погрузки и выгрузки. В чартере такие порты могут устанавливаться одним из четырех способов: 1) Option of the port, когда в чартере перечисляются несколько возможных портов; 2) Range: в чартере указывается участок морского побережья, где выбор ограничен двумя портами; 3) Broad c/p (широкий чартер): опцион ренджей, предусматривающий указание в чартере несколько ренджей и при выполнении рейсов фрахтователь может направить судно в любой порт любого из этих ренджей²²⁵. Грузовой опцион дает право выбора предъявляемого к перевозке грузов из числа оговоренных в договоре.

²²³ См.: Вестник ВАС РФ. 2002. №7. С. 30-31.

²²⁴ См.: Кузнецова Н.В. Свобода договора и проблемы классификации ее ограничений в гражданском праве Российской Федерации // Вестник Удмуртского университета. 2011. № 2-2. С. 91.

²²⁵ См.: Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб.: Информационный центр «Выбор», 2000. С. 73.

Принятие риска – третий способ – принять риск и спланировать другие бизнес-процессы в организации, чтобы предотвратить его материализацию вообще; а затем приспособить его, если он возникнет, несмотря на меры предосторожности. Иногда не имеет смысла тратить много ресурсов на мелкие риски, не оказывающие существенного влияния. Правовые средства здесь, по сути, не нужны.

Снижение негативных последствий наступившего рискового события. Одним из правовых инструментов здесь являются нормы права. Так, в качестве примера можно привести правило ст. 333 ГК РФ об уменьшении размера подлежащей взысканию неустойки)²²⁶.

Сюда же можно отнести восстановление нарушенных возможностей и долженствований (необходимостей), которые также связаны с минимизацией уже наступивших негативных последствий неисполнения либо ненадлежащего исполнения транспортного обязательства, которые не удалось предотвратить. К числу правовых средств, обеспечивающих данную функцию можно отнести: правовые нормы о возврате пассажиру стоимости проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади в целях возобновления утерянных и испорченных билетов на конкретное место в транспортном средстве (ст. 14 УАТиГНЭТ); нормы права о возврате стоимости проезда опоздавшему пассажиру (ст. 23 УАТиГНЭТ) и о возврате забытых вещей (ст. 25 УАТиГНЭТ); правовые нормы о возврате оплаченной фрахтователем стоимости пользования транспортным средством в связи с его неисправностью либо аварией (ст. 29 УАТиГНЭТ); правовые нормы о возврате грузоотправителю или грузополучателю провозной платы наряду с возмещением ущерба, вызванной несохранностью груза (ст. 34 УАТиГНЭТ).

Эксплуатация применяется тогда, когда речь идет о положительном правовом риске, связанным, например, с возможностью получения прибыли больше, чем ожидалось. Тогда, для заинтересованной стороны обязательства

²²⁶ См.: Кузнецова Н.В. Свобода договора и проблемы классификации ее ограничений в гражданском праве Российской Федерации // Вестник Удмуртского университета. 2011. № 2-2. С. 91.

выгодно стимулировать факторы, обуславливающие наступление рискованной ситуации и усиливающие его воздействие.

Этап V. На следующем шаге моделирования гражданско-правового механизма следует прописать свойства компонентов. Например, следует понять, необходимо ли применять долгосрочный транспортный договор, например, договор об организации перевозок грузов (ст. 798 ГК РФ), или разовый договор, требуется ли использовать абонентскую вариацию транспортного договора.

Этап VI. Необходимо определить этапы (стадии) функционирования механизма и определить способы повышения эффективности работы механизма на каждом этапе. При этом, нужно выделить отдельные звенья и цепи элементов, задействованные на определенном этапе. Звенья образуют два ближайших взаимосвязанных правовых средства,

Основными стадиями механизма являются:

- идентификация правового риска;
- анализ выявленного правового риска;
- оценка правовых рисков;
- принятие и реализация рискованного решения;
- мониторинг и анализ процесса риск-менеджмента.

Последовательность стадий и порядок осуществления действий внутри каждой стадии определяются в соответствии с юридической процедурой²²⁷, представляющую собой «совокупность вспомогательных сделок, порождающих соответствующие секундарные права, поскольку в юридическую процедуру входят действия, непосредственно влияющие на развитие правоотношения»²²⁸.

Под идентификацией рисков понимают действия, направленные на определение параметров рискованной ситуации (что может случиться, где, когда, как и почему). Анализ правового риска представляет собой действия,

²²⁷ См.: Морозов С.Ю. Методология исследования гражданско-правовых механизмов // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2020. Вып. 2. С. 259.

²²⁸ См.: Вавилин Е.В. Осуществление и защита гражданских прав. М.: Волтерс Клувер, 2009. С. 167.

направленные на определение уровня, факторов и причин риска. Оценка правового риска – сравнение уровня риска с критериями риска, т.е. с установленным (детерминированным условием) или величиной, с которыми сравнивается уровень риска и по которым оценивается степень значимости риска. Под рисковым решением понимают управляющее воздействие на деятельность в условиях рискованной ситуации, т.е. действие, направленное на снижение уровня риска при идентифицированной возможности негативных последствий рискованной ситуации.

Выводы:

1. Методология моделирования гражданско-правового механизма управления рисками при возникновении и исполнении транспортных обязательств основана на том, что управление должно осуществляться рисками неосуществления каждой из правовых возможностей и каждой юридической необходимости, являющихся содержанием каждой из гражданско-правовых форм, образующихся на пути движения транспортного обязательства к его правовой цели. Она включает в себя определение следующих этапов: 1) определение интегративного свойства механизма, как преобразование неопределенного уровня вероятности благоприятного либо неблагоприятного отклонения от желаемого правового результата обязательства в приемлемый уровень отклонения; 2) идентификация и оценка правовых рисков; 3) определение функций элементов внутренней структуры (предупреждение (предотвращение) правового риска; препятствие распространению риска (локализация); диверсификация правового риска; принятие и удержание правового риска; снижения последствий наступившего рискованного события; эксплуатация риска); 4) определение гражданско-правовых средств, способных выполнять выявленные функции; 5) прописывание свойств компонентов (правовых средств); 6) определение стадий механизма.

2. Для идентификации правовых рисков при возникновении и исполнении транспортного обязательства, необходимо выполнить, как

минимум, шесть шагов: 1) идентифицировать транспортное обязательство, определить правовые цели его участников и его правовой результат; 2) выявить все гражданско-правовые формы, образующиеся на каждом этапе возникновения и исполнения обязательства на пути к правовому результату; 3) определить конкретный этап исполнения обязательства и идентифицировать соответствующие этому этапу существующие гражданско-правовые формы и их взаимосвязи; 4) выявить все правовые возможности и юридические необходимости, входящие в содержание этих гражданско-правовых форм; 5) в зависимости от того, в чьих интересах осуществляется управление правовым риском, определить те возможности и (или) необходимости, вероятность отклонения от которых определяет риск только для заинтересованной стороны; 6) для каждой правовой возможности выявить возможные правовые риски для ее осуществления, оценивая сквозь призму норм гражданского права и на соответствие желаемому правовому результату; то же самое необходимо сделать, если речь идет о рисках, связанных с нарушением правил юридически необходимого поведения.

3. Выделены следующие стадии механизма гражданско-правового механизма управления рисками при возникновении и исполнении транспортных обязательств:

- идентификация правового риска;
- анализ выявленного правового риска;
- оценка правовых рисков;
- принятие и реализация рискового решения;
- мониторинг и анализ процесса риск-менеджмента.

Глава 3. ДОГОВОРНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ ОТНОШЕНИЙ ПО УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ

3.1. Неимущественные отношения управления рисками и их договорное регулирование

Гражданско-правовой договор является одним из самых эффективных правовых средств, позволяющих управлять рисками в транспортных обязательствах. Происходить это может путем согласования договорных условий, путем совершенствования правовых норм о транспортных договорах, путем организации иных договорных обязательств, путем регулирования деятельности по оказанию услуг по управлению рисками, а также путем договорного регулирования отношений оперативного управления рисками при осуществлении перевозок.

Гражданско-правовые договоры оперативного управления транспортной деятельностью уже были предметом научного исследования²²⁹. Доказано, что на транспорте существует целый ряд договоров, регулирующих деятельность по оказанию услуг оперативного управления. Такие договоры применяются и при управлении перевозками по платным автомобильным дорогам, при управлении железнодорожным подвижным составом, при управлении мультимодальными перевозками, при управлении вагонами по обезличенной технологии и т.д. Представляется, что целесообразно выделить договоры о совместной деятельности по оперативному управлению рисками в транспортных обязательствах. Необходимость очевидна, без управления рисками в таких обязательствах возможны недопустимые отклонения от желаемого правового результата. Налицо и специфика такого договора. Прежде всего, следует отметить, что это не договор, который направлен на возмездное оказание услуг. Сущево

²²⁹ См.: Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками: Дис. доктора юрид. наук. М., 2020. 424 с.

деятельности, регулируемой в рамках данного договора, заключается не в оказании услуги как имущественного блага, а в деятельности по управлению, которая носит неимущественный характер. В отличие от договоров на оказание услуг по управлению перевозками, отношения управления здесь складываются между субъектом управления и управляемым субъектом, который не является потребителем услуги.

Представляется, что следует различать случаи, когда результаты деятельности между субъектом управления (управляющим) и управляемым субъектом потребляются третьим лицом (заказчиком) за плату, и внутренние отношения между управляющим и управляемым лицом. Только в первом случае можно говорить об услуге, а во втором налицо специфическое обязательство неимущественного характера. Именно второй вид нас интересует в рамках данного раздела работы. И в данном аспекте следует приветствовать позицию А.А. Ананьевой, проводящую различие между двумя видами управления, когда «... оператор при управлении деятельностью ... может давать обязательные команды (указания) либо заказчику, либо участникам отношений, складывающихся в рамках этой деятельности»²³⁰. Однако, мы не согласны с тем, что эти оба случая управленческой деятельности, по мнению автора, осуществляются исключительно в рамках возмездного оказания услуг.

Мы не исключаем возможности, при реализации которой управляемый субъект одновременно выступает в качестве заказчика услуги. Такие случаи отрицать невозможно, хотя бы потому, что имеется классический пример возмездного договора передачи полномочий исполнительного органа юридического лица. О том, что в данном случае управляющий оказывает услугу, отмечают многие ученые²³¹. Однако, нельзя не замечать обязательств,

²³⁰ См.: Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками: дис. доктора юрид. наук. М., 2020. С. 139-140.

²³¹ См.: Лебедев А.В. Договор между акционерным обществом и управляющей организацией - договор возмездного оказания услуг // Журнал российского права. 2008. № 10; Правовые позиции Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации: избранные постановления за 2007 год с комментариями / Под ред. А.А. Иванова. Комментарий Новоселовой Л.А. // СПС «КонсультантПлюс»;

в которых между управляющим и управляемым лицом складываются исключительно неимущественные гражданско-правовые отношения управления, которые ни при каких обстоятельствах охарактеризовать как услугу нельзя.

Такого рода договоры построены на взаимном сотрудничестве сторон. В них трудно однозначно выделить кредитора и должника, поскольку обе стороны одинаково заинтересованы в результатах управления. Соответственно, никто никому платить не должен, ни управляемое лицо управляющему, ни управляющий управляемому лицу. Складывающиеся общественные отношения управления носят неимущественный характер. В данном случае они обладают некоторыми чертами организационных гражданско-правовых отношений, поскольку в них просматривается кооперация усилий сторон. Однако, есть специфика таких организационных отношений, поскольку кооперация складывается по поводу осуществления отношений частной власти и подчинения. Гражданско-правовые отношения встраиваются в организационные правоотношения.

Полагаем, что участниками таких договорных управленческих отношений могут выступать лица, которые одновременно выступают участниками транспортного обязательства, в рамках которого необходимо управлять правовыми рисками. Заметим, что, несмотря на идентичный субъектный состав, это два несовпадающих между собой правоотношения.

Таким образом, можно дать следующее определение новому виду гражданско-правового договора:

«По договору о совместной деятельности по управлению рисками в транспортном обязательстве, управляющий и управляемое лицо без объединения вкладов координируют свои усилия по осуществлению деятельности по управлению рисками, возникающими при возникновении и исполнении иного транспортного обязательства».

Возможный тезис о том, что такой договор не нужен в силу его не востребоваемости, несостоятелен, поскольку его не востребованность можно объяснить только тем, что никто до сих пор серьезно не занимался управлением рисками в транспортных обязательствах. Необходимость такого управления вряд ли нуждается в дополнительных доказательствах, несмотря на существующие рекомендации Юридического комитета Международной морской организации не заниматься выявлением сущностей рисков морской перевозки²³². Те, кого устраивают необоснованные негативные последствия неисполнения обязательств, могут и дальше продолжать ничего не делать для минимизации либо устранения уровней правовых рисков.

Договор о совместной деятельности по управлению рисками в транспортном обязательстве смело можно отнести к договорам о совместной деятельности. Не только отечественное, но и мировое законодательство, включая ГК Квебека, Германское Гражданское Уложение, ГК Республики Казахстан²³³, ГК Республики Армения (гл. 55)²³⁴, ГК Республики Беларусь (гл. 54)²³⁵, ГК Кыргызской Республики (гл. 57)²³⁶, ГК Республики Молдова (гл. XXVII)²³⁷, ГК Республики Таджикистан (гл. 52)²³⁸, ГК Туркменистана (гл. 27)²³⁹, ГК Республики Узбекистан (гл. 53)²⁴⁰, ГК Украины (гл. 77)²⁴¹, и гл. 52 Модельного Гражданского кодекса для государств – участников СНГ²⁴²,

²³² См.: International Group of P&me Clubs. Presentation to the IMO Legal Committee. 2012. 20 Apr.

²³³ Лившиц Н.Э. Гражданский кодекс Республики Казахстан: Комментарии. СПб.: Юридцентр-пресс, 2002. С 322.

²³⁴ Гражданский кодекс Республики Армения от 17. Июня 1998 года № ЗР-239 [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=2998

²³⁵ Гражданский кодекс Республики Беларусь от 7 декабря 1998 года № 218-3 [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=1822

²³⁶ Гражданский кодекс Кыргызской Республики (часть вторая) от 5 января 1998 года №1 [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=53#

²³⁷ Гражданский кодекс Республики Молдова от 6 июня 2002 года №1107-XV [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=3244

²³⁸ Гражданский кодекс Республики Таджикистан (часть вторая) от 11 декабря 1999 года №885 [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=2165#

²³⁹ Гражданский кодекс Туркменистана от 17 июля 1998 года №294-I [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=2363#

²⁴⁰ Гражданский кодекс Республики Узбекистан (часть вторая) от 29 августа 1996 года №256-I [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=771#

²⁴¹ Гражданский кодекс Украины от 16 января 2003 года №435-IV [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=8896#

²⁴² Модельный Гражданский кодекс для государств – участников содружества Независимых Государств (часть вторая: раздел 4. Отдельные виды обязательств) // Официальный сайт Межпарламентской Ассамблеи

буквально изобилуют подобного рода договорами, предусматривая, в частности, возможность заключения соглашения о партнерстве (partnership agreement)²⁴³, меморандума об объединении (memorandum of association)²⁴⁴ и иных товарищеских договоров. При этом, мы поддерживаем точку зрения Д.С. Федотовой о том, что договоры о совместной деятельности могут быть как с объединением вкладов, так и без объединения таковых²⁴⁵. К числу последних автор относит узловые соглашения, договоры код-шеринга, договоры между владельцами транспортных инфраструктур, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов²⁴⁶. Список можно продолжить за счет таких нетранспортных договоров, как корпоративный договор, договоры о создании юридического лица²⁴⁷. Оговорка о том, что договоры о совместной деятельности могут не предусматривать объединение вкладов, важна, поскольку в ГК РФ, на наш взгляд, неправомерно используются как синонимичные понятия «договор простого товарищества» и «договор о совместной деятельности». При таком подходе множество договоров о совместной деятельности, которые по сути своей таковыми являются с точки зрения законодательства, могут быть квалифицированы иначе.

По сути, любой организационный договор можно отнести к договорам о совместной деятельности. Договор о совместной деятельности по управлению рисками в транспортном обязательстве исключением не является. Следовательно, ему присущи все характеристики организационного договора. Прежде всего, следует указать на неимущественный характер

государств – участников СНГ. [Электронный ресурс] / Режим доступа: https://iacis.ru/baza_dokumentov/modelnie_zakonodatelnie_akti_i_rekomendacii_mpa_sng/400

²⁴³ См. об этом, например: The Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) (Heritage Partnership Agreements) Regulations. 2014 // URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2014/550/introduction/made> (дата обращения: 28 апреля 2017 г.); Companies Act, 2006; Gower's Principles of Modern Company Law. London: Sweet & Maxwell Ltd, 1997. P. 13, 81.

²⁴⁴ См.: Companies Act, 2006 // URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2006/46/section/29> (дата обращения: 28 апреля 2017 г.).

²⁴⁵ См.: Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа: дис. канд. ... юрид. наук. Ульяновск, 2020. С. 17.

²⁴⁶ См.: Федотова Д.С. Указ. Соч. С. 85.

²⁴⁷ См.: Федеральный закон от 08.02.1998 г. № 14-ФЗ «Об обществах с ограниченной ответственностью» (ред. от 25.02.2022) // Собрание законодательства РФ. 16.02.1998. № 7. Ст. 785; Федеральный закон от 26.12.1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» (ред. от 14.07.2022) // Собрание законодательства РФ. 01.01.1996. № 1. Ст. 1.

обязательства, возникающего из такого договора²⁴⁸. Любой организационный договор не содержит в себе ни капли, ни йоты вещественного субстрата. Те, кто утверждают противоположное, моделируют что-то вроде круглого квадрата или травоядного хищника.

Любой договор о совместной деятельности является многосторонним. И дело здесь, конечно, не в количестве сторон, иначе в одностороннем договоре была бы одна сторона, и соглашаться ей было бы не с кем. К сожалению, пока еще распространен подход к квалификации договора в качестве многостороннего по принципу количества сторон. Некоторые полагают, что если в договоре участвует три и более стороны, то договор многосторонний²⁴⁹. Ничего общего это с правовой реальностью не имеет. Все зависит от взаимного расположения прав и обязанностей. Так, в одностороннем договоре у одной стороны только права, а у другой только обязанности. В двустороннем договоре права и обязанности, которыми обладает каждая из сторон построены по принципу «ты мне – я тебе»²⁵⁰, т.е. существует синнаagma в виде встречных интересов сторон. В многостороннем же договоре противопоставление интересов отсутствует²⁵¹. Все участники отношений имеют одинаковую цель, хотят одного и того же, а их интересы сходятся в одной точке. Интерес любого участника «является не только его личным интересом: в исполнении договора заинтересованы все другие его участники»²⁵². Исходя из этого, многосторонним может называться и такой договор, в котором всего лишь две стороны, но присутствует общность и однонаправленность их интересов по достижению

²⁴⁸ См.: Подузова Е.Б. Договор простого товарищества как форма организации и ведения совместной деятельности: проблемы теории и практики // Актуальные проблемы российского права. 2017. № 10. С. 83

²⁴⁹ См., например: Гришаев С.П. Инвестиционные товарищества. Новое в законодательстве о договоре простого товарищества // СПС Консультант Плюс; Советское гражданское право. Часть II. Издание третье. / Отв. ред. В.А. Рясенцев. М.: Юридическая литература, 1987. С. 367.

²⁵⁰ См.: Перетерский И.С. Сделки и договоры. М., 1929. С. 8.

²⁵¹ См.: Ламм Т.В. Многосторонние договоры в гражданском праве: дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2003. С. 45.

²⁵² См.: Советское гражданское право. Часть II. Издание третье. / Отв. ред. В.А. Рясенцев. М.: Юридическая литература, 1987. С. 368.

общей цели. В таких договорах наблюдается кооперация усилий сторон и синергетический эффект.

Еще одним признаком таких договоров является наличие у сторон двух видов целей, ближайшей и конечной. Связано это с тем, что организационное и организуемые правоотношения обособлены друг от друга внешней средой. Уже не раз отмечалось, что субъектный состав организационного и организуемого отношений может не совпадать. Имеется различия в их содержании, объектах и ответственности за неисполнение. Это, в частности, означает, что гражданское организационное правоотношение имеет направленность на организацию иного гражданского правоотношения, иной гражданско-правовой формы или правосубъектного образования. В этом смысле оно играет подчиненную, обслуживающую роль по отношению к организуемому правоотношению, которое возникнет в будущем. При этом не следует путать самостоятельность и подчиненность организационного правоотношения. Одно другое не исключает. Взаимозависимость двух, еще раз подчеркнем, различных правовых форм (организационной и организуемой) проявляется в том, что, с одной стороны, в организационном правоотношении его участники закладывают условия возникновения и динамики организуемой гражданско-правовой формы, а, с другой стороны, содержание будущего организуемой гражданско-правовой формы, в том числе и правоотношения, определяет содержание организационного правоотношения в настоящем времени.

Последний вывод представляется важным, поскольку в нашем случае организуемое правоотношение разительно отличается от иных гражданско-правовых отношений. Речь идет о том, что правовой организации подлежат гражданско-правые отношения управления, обладающие своей спецификой, благодаря которой они не совпадают ни с имущественными, ни с личными неимущественными, ни с корпоративными, ни с организационными отношениями, попадающими в сферу гражданско-правового регулирования. Как уже отмечалось, от имущественных отношений их отличает

неимущественный характер, а от личных неимущественных – отсутствие неразрывной связи с личностью. Более сложный вопрос об отграничении их от корпоративных отношений. Дело в том, что корпоративные отношения, на наш взгляд, понятие собирательное, включающее в себя как управленческие отношения, так и отношения организационные и имущественные. Поэтому, львиная доля корпоративных отношений это и есть гражданско-правовые отношения управления, которые, однако, не верно было бы сводить исключительно к корпоративным. Различия между отношениями управления и организационными отношениями видятся в том, что первые основаны на субординации, а вторые на координации. Кроме того, отношения управления не предполагают возникновение иных (организуемых) отношений.

Итак, перед нами, помимо организационного правоотношения, возникшего из договора о совместной деятельности по управлению рисками в транспортном обязательстве, еще и самостоятельное (организуемое) договорное правоотношение управления рисками в транспортном обязательстве. Причем, если в организационном договоре о совместной деятельности отсутствуют ярко выраженные кредитор и должник, то в обязательстве по управлению рисками, напротив, такие субъекты присутствуют с ярко выраженными противоположными интересами.

Далее, следует отметить, что коль скоро мы ведем речь об обязательстве по управлению рисками, необходимым шагом на пути нашего исследования является определение того, что является объектом управления. Но сначала надо определиться с понятиями. В отношениях управления всегда присутствуют субъект управления, объект управления и управляющее воздействие. Под субъектом управления понимают лицо, которое управляет. В гражданском праве такое лицо часто именуется управляющим. Под объектом управления понимают лицо, которым управляют. Например, О.С. Елкина описывает процесс управления следующим образом: «Управляющий (субъект управления) воздействует на объект управления (работника),

который в свою очередь что-то делает»²⁵³. С точки зрения права тут наблюдается некоторый диссонанс, поскольку субъект права называется объектом управления. Поэтому, не претендуя на ломку устоявшихся фундаментальных понятий, для удобства будем объект управления связывать с управляемым лицом.

Следует отметить, что право осуществляет воздействие на поведение людей, которое и есть истинный объект управления. Строго говоря, управлению в гражданском праве подлежит ни само лицо, а его поведение. Поэтому, вместо словосочетания «объект управления» будем употреблять «поведение управляемого лица», либо в целях известного упрощения ситуации будем использовать как равнозначные понятия «управляемое лицо», «подвластное лицо» и «подчиненный». Во всех случаях подразумевается именно поведение такого лица. Причем, в гражданском праве объектом такого поведения, т.е. того блага, в отношении которого оно направлено или по поводу которого оно совершается, могут быть вещи, интеллектуальные права, наследственные права, и даже правосубъектные образования. Сюда же можно отнести и правовые риски, включая риски неисполнения транспортных обязательств.

Из сказанного можно сделать промежуточный вывод о том, что предметом договора по управлению рисками является деятельность управляющего по воздействию на поведение управляемого (подчиненного) лица с целью приведения уровня правового риска в рамки допустимого отклонения от желаемого правового результата.

Теперь следует определить субъектный состав данного договора. По логике вещей в качестве таких субъектов будут выступать лица, между которыми возникнут обязательственные правоотношения по управлению, а, именно, управляющий и управляемый. Далее следует понять, какие обязательства у этих лиц по отношению друг к другу возникают из договора управления рисками, и как эти лица связаны с субъектами транспортного

²⁵³ См.: Елкина Е.О. Роль субъекта и объекта в системе управления // Известия ИГЭА. 2006. № 5(50). С. 35.

обязательства, в рамках реализации которого имеется вероятность возникновения таких рисков. Для решения этих задач необходимо ответить на вопрос: кто управляет правовыми рисками при возникновении и исполнении транспортного обязательства? Разумеется, ответ «никто», мы сразу отбрасываем, хотя такая ситуация случается сплошь и рядом.

Поскольку у сторон транспортного обязательства не только разные интересы, но и корреспондирующие права и обязанности, то и управляют они порой различными рисками и с помощью неодинаковых правовых средств. Напомним, что в рамках одной гражданско-правовой формы у одной стороны транспортного договора имеются возможности, а другая вынуждена претерпевать необходимость. Как уже отмечалось, риск неосуществления правовой возможности и риск отклонения от установленного правом необходимого поведения, это два разных правовых риска. Чьим поведением управляет кредитор транспортного обязательства для удержания требуемого уровня риска? Такой же вопрос должен быть поставлен в отношении должника с его рисками.

Следует исходить из того, что, несмотря на различие интересов участников обязательства, оба они заинтересованы в его надлежащем исполнении, иначе не заключали бы транспортный договор. Недаром, такой договор имеет единую направленность на достижение желаемого правового результата, и в идеале такой результат должен венчать исполнение обязательства. Значит, у сторон имеются и общие для них риски недостижения или отклонения от нужного правового результата. А, если это так, то для управления рисками необходимо сотрудничество. Такое сотрудничество может выражаться и в даче обязательных команд одному из участников транспортного обязательства. С одной стороны такое лицо ставится в положение подчиненного и это обстоятельство, на первый взгляд, носит негативный оттенок. Но, с другой стороны, добровольно подчиняясь командам контрагента, оно преследует свои собственные интересы, поскольку в результате такого подчинения уменьшается уровень именно его

правовых рисков, которые, впрочем, одновременно являются и рисками контрагента.

Встречность прав и обязанностей не всегда свидетельствует о конфликте сторон, напротив, в большинстве случаев при таком их взаиморасположении находятся точки соприкосновения, позволяющие найти общие болевые точки и скоординировать усилия для положительного воздействия на них. Возможность снижения риска для одной стороны обеспечивается юридической необходимостью действий другой стороны. Как справедливо утверждает А.А. Ананьева, «категория «условие договора» представляет собой установленную в результате согласованного волеизъявления вид и меру необходимого поведения одной из сторон, при достижении которой могут реализоваться ее возможности по отношению к другой стороне в согласованном объеме. Итак, необходимое поведение является условием преобразования возможностей в действительность»²⁵⁴.

Возможность сотрудничества, встречность прав и обязанностей служит интересам обеих сторон. Управление рисками может быть возложено на одного участника правоотношения, имея в виду то, что если эта сторона договора управляет рисками по отношению к осуществлению своей возможности в рамках гражданско-правовой формы, то другая сторона, подчиняясь, может ей содействовать, устраняя препятствия в осуществлении своего необходимого поведения. И, наоборот, в отношениях частноправовой власти и подчинения другая сторона обязательства может давать властные указания своему контрагенту по транспортному обязательству, связанные с осуществлением возможностей предоставленных подчиненному. Таким образом, управляемое лицо будет содействовать реализации установленного гражданским правом необходимого поведения управляющего в рамках соответствующей определенному этапу исполнения (возникновения) обязательства. Из сказанного можно сделать вывод о том, что достаточно

²⁵⁴ См.: Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками: дис. доктора юрид. наук. М., 2020. С. 133.

определить одного участника договорного обязательства, который будет наделен полномочиями власти. И этот участник будет в обязательстве по управлению правовыми рисками кредитором. Другая сторона (должник) будет вынуждена претерпевать властные указания управляющего, но на исключительно добровольной основе и в своих интересах.

Осталось только определить, кто из участников транспортного обязательства должен выполнять роль управляющего. Исходить при этом следует из того, что сильная сторона в обязательстве способна более эффективно управлять рисками.

Но вначале обратимся к понятию слабой стороны. Необходимость использования данного понятия связано с тем, что существование менее сильной стороны в обязательстве противоречит принципу соразмерности гражданских прав и обязанностей. Как справедливо полагает О.А. Кузнецова: «Явное несоответствие прав и обязанностей сторон свидетельствует о нарушении баланса интересов, и, как следствие, принципа их неравенства»²⁵⁵. Добавим, что данный принцип не должен ограничиваться соотношении субъективных прав и юридических обязанностей, а затрагивать все корреспондирующие гражданско-правовые возможности и юридические необходимости. И вывод о том, что право на действие связано с правом соответствующего поведения обязанных лиц²⁵⁶, должно трактоваться расширительно. Мы неоднократно подчеркивали о несправедливости сведения всех гражданско-правовых форм к форме гражданского правоотношения.

Говоря о слабой стороне, следует отметить, что, речь идет о ее слабости в юридическом смысле. Верным представляется замечание А.Ф. Бакулина о том, что неравенство сторон договора в экономическом смысле может не совпадать «... с правовым содержанием слабости стороны при

²⁵⁵ См.: Кузнецова О.А. Нормы – принципы российского гражданского права. М., 2006. С. 139.

²⁵⁶ Сергеев А.П. Осуществление гражданских прав и исполнение обязанностей // Гражданское право: Учебник. Ч.1 / Под. ред. Ю.К. Толстого, А.П. Сергеева. С. 223.

формировании условий договора»²⁵⁷. Правовое неравенство не исключает экономического неравенства, и, в конечном счете, оно может привести к неравенству экономическому. Но в первую очередь речь должна идти о недостатке правовых возможностей у слабой стороны по сравнению с контрагентом, что приводит к положению юридического неравенства. Как справедливо отмечает Е.В. Вавилин: «Соразмерность прав и обязанностей определяет такой правовой статус субъектов гражданских отношений, при котором максимально уравниваются возможности реализации всех прав участников»²⁵⁸. Причины же неравного положения дел могут быть различными и иметь экономический, политический, природный и иной характер. Признаками слабости стороны договора наиболее часто называют отсутствие профессионализма в данной сфере, рыночная власть контрагента, его монополистическое доминирование, большая заинтересованность в заключении договора²⁵⁹.

Перечисленные признаки слабости свойственны в транспортном обязательстве больше кредитору. Однако, Е.П. Волос указывает на возможность признания слабой стороной в договоре перевозки груза перевозчика, поскольку его деятельность зависит от множества факторов, включая погодные условия и возможные неисправности транспортных средств. В подтверждение своего вывода он указывает на положения транспортного законодательства, направленного на защиту прав перевозчика. Правда, он приходит к выводу о том, что «специфика деятельности перевозки может повлечь признание слабой стороны как одного субъекта договора, так и другого»²⁶⁰.

Е.В. Вавилин подробно анализируя положения статей 97-101 УЖТ РФ, делает следующий вывод: «Дифференциация в имущественной

²⁵⁷ См.: Бакулин А.Ф. Судебная защита слабой стороны предпринимательского договора // Судья. 2019. №8. С.23.

²⁵⁸ Вавилин Е.В. Механизм осуществления гражданских прав и исполнения обязанностей: автореферат дис. ... доктора юрид. наук. М., 2009. С. 40

²⁵⁹ См.: Томтосов А.А. Новые подходы к защите слабой стороны договора // Свобода договора. Сб. ст. / Отв. ред. М.А. Рожкова. М., 2016. С. 364.

²⁶⁰ См.: Волос П.Е. Проблемы установления слабой стороны в договоре перевозки // Юрист. 2019. №6. С. 10.

ответственности перевозчиков и грузоотправителей (грузополучателей) в процессе железнодорожных перевозок представляет собой пример оправданных различий в отношении лиц, находящихся в существенно различных ситуациях (обстоятельствах). Вводя такие различия, законодатель исходит из того, что использование транспортных средств, представляющих собой источник повышенной опасности, сопряжено с повышенным предпринимательским риском перевозчика, включая риск повреждения или уничтожения как перевозимого груза, так и транспортного средства²⁶¹»²⁶². Данный пример, по мнению автора, демонстрирует, как посредством правовых норм выравнивается положение грузоотправителя и перевозчика путем предоставления перевозчику новых возможностей.

Действительно, перевозчик является владельцем источника повышенной опасности, и кроме того, он как предприниматель несет повышенные риски. Однако, у него изначально имеется ряд преимуществ перед грузоотправителями и грузополучателями. И, приведенный Е.В. Вавилиным пример, скорее свидетельствует о том, что действующее законодательство изначально ставит перевозчика в более выгодное положение перед грузоотправителем и делает его сильной стороной в транспортном обязательстве. Невозможность взыскания с перевозчика упущенной выгоды (ст. 96 УЖТ РФ), расширение перечня случаев освобождения перевозчика от ответственности (ст. 95 УЖТ РФ), а также возможность взыскания с грузоотправителя помимо штрафа реального ущерба в виде расходов за фактический пробег вагонов и сбора за непредъявление груза к перевозке (ст. 94 УЖТ РФ) – это примеры того, что грузоотправитель изначально поставлен в заведомо худшее положение по сравнению с перевозчиком. Железнодорожные перевозчики занимают доминирующее положение на рынке транспортных услуг и являются субъектами естественных монополий. При этом, ими часто навязываются

²⁶¹ См.: Определение Конституционного Суда РФ от 2 февраля 2006 г. №17-О // СПС Консультант-Плюс.

²⁶² Вавилин Е.В. Осуществление и защита гражданских прав. М.: Волтерс Клувер, 2009. С. 295

невыгодные условия своим контрагентам. Если проанализировать историю развития транспортных уставов и кодексов, то можно прийти к выводу о том, что каждый последующий транспортный устав и кодекс ставил грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров в менее выгодное положение перед перевозчиками, чем прежний. И, увы, не всегда такие изменения продиктованы незавидным положением перевозчика, скорее, наоборот, свидетельствуют о больших возможностях транспортного цивилизованного лобби при принятии законов²⁶³.

В литературе высказано мнение о том, что более слабой стороной обязательства является кредитор. С.Ю. Морозов предлагал внесение изменений в УЖТ РФ в целях защиты более слабой стороны в договоре железнодорожной перевозки грузов – грузоотправителя²⁶⁴. В судебной практике именно потребитель транспортных услуг, а не их исполнитель считается слабой стороной в договоре. Согласно разъяснениям Пленума ВАС РФ №16 от 14.03.2014 г., навязанные контрагенту (слабой стороне) несправедливые и явно обременительные условия договора, существенно нарушающие баланс интересов сторон, влекут возможность применения правил п.2 ст. 428 ГК РФ о расторжении в судебном порядке договора присоединения²⁶⁵. Также грузоотправитель признан слабой стороной в Постановлении Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 19.09.2017 г. № 15АП-8478/2017 по делу № А32-26535/2016²⁶⁶. Более того, в зарубежных странах грузоотправитель также рассматривается в качестве слабой стороны²⁶⁷.

²⁶³ См.: Сбой кодировки: конфуз QR-лобби, но далеко не полный // URL: <https://expert.ru/2021/12/13/sboy-kodirovki-qr-kody-na-transporte-otlozheny/>; Губернатор: Лобби автоперевозчиков шантажирует Тулу транспортным коллапсом // <https://rossaprimavera.ru/news/ecf28d95>; Цынбаева В.Н., Иванова Е.А. Отраслевой лоббизм в России. // Вестник Таганрогского института управления и экономики. 2016. С. 2.

²⁶⁴ См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. М., 2011. С. 188.

²⁶⁵ См.: Постановление Пленума ВАС РФ от 14 марта 2014 г. №16 «О свободе договора и ее пределах» // Вестник ВАС РФ. 2014. №5.

²⁶⁶ См.: Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 19.09.2017 г. № 15АП-8478/2017 по делу № А32-26535/2016 // СПС Консультант-Плюс.

²⁶⁷ Meltem Deniz Gurner-Ozbek. The United Nations Convention On Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea: An Appraisal of the «Rotterdam Rules» Springer. Turkey. 2011. P. 33; Rajasthan High Court Decision Singhal Transport vs Jesaram Jamumai on 23 November, 1966 // Доступ из электронного ресурса. URL: <https://indiankannon.org/doc/1587730/> (дата обращения: 25.07.2022); Sherry F. Colb. United

На наш взгляд, точка зрения, согласно которой в обязательстве должен выступать кредитор, представляется более аргументированной. При этом, мы разделяем позицию В.А. Белова о том, что индивидуальные предприниматели также могут рассматриваться в качестве «слабой стороны», а термин «потребитель» должен рассматриваться более широко, чем это предусмотрено в Законе «О защите прав потребителей»²⁶⁸. Развитие современного рынка транспортных услуг привело к тому, что в настоящее время перевозчики также могут выступать в качестве потребителей. Например, в договорах о предоставлении услуг по пользованию транспортной инфраструктуры в пользование исполнителем будет являться владелец транспортной инфраструктуры, а заказчиком, т.е. потребителем услуги, является перевозчик. И в этом случае, в качестве слабой стороны рассматривается именно перевозчик, осуществляющий предпринимательскую деятельность. Исходя из теории Н.Н. Барина, можно сделать вывод о том, что потребителем в транспортном обязательстве является то лицо, имущественные потребности которого удовлетворяются путем предоставления ему транспортных услуг.

Представляется, что при определении слабой стороны в обязательстве следует исходить из признаков, на которые указывает В.А. Белов. Он, в частности, считает, что в качестве такой стороны выступает «лицо, которое в силу специфики фактически складывающихся правоотношений не может в полной мере оценить и осмысленно принять возможные негативные последствия, возникающие в результате принятия и исполнения соответствующих прав и обязанностей»²⁶⁹. Но, если это так, то как может кредитор эффективно управлять рисками в транспортном обязательстве, если он не способен должным образом оценить вероятность наступления

Airlines and the Milgram Experiment. 28 Mar 2018. URL: <https://verdict.justia.com/> (дата обращения: 03.04.2019).

²⁶⁸ См.: Белов В.А. Понятия «потребитель» и «слабая сторона»: сравнительно-правовой анализ // Вестник арбитражной практики. 2018. №3. С. 10-23; №4. С. 11-18.

²⁶⁹ См.: Белов В.А. Правовая сущность понятий «потребитель» и «слабая сторона» в гражданских правоотношениях // Lex Russia. 2018. №6. С. 26.

рисковых событий и их возможные негативные последствия? Кроме того, у должника по сравнению с кредитором гораздо больше возможностей по управлению рисками, в силу того, что он является специалистом в сфере оказания транспортных услуг, имеет необходимую информацию и средства ее сбора, а также иные необходимые средства, знания и умения. В частности, транспортная организация может организовать в своем составе специализированную службу по управлению рисками. Да и риски должник иногда несет большие, чем кредитор. Так, в Постановлении Арбитражного суда Поволжского округа от 28.05.2020 № Ф06-61688/2020 по делу №А12-31506/2019 признан необоснованным довод заявителя о том, что грузоотправитель несет « ... риск наступления негативных последствий, связанных с превышением допустимой массы транспортного средства и (или) допустимой нагрузки на ось транспортного средства»²⁷⁰.

Одним из широко распространенных рисков, которым грузовому перевозчику следовало бы управлять, является риск утраты, порчи либо повреждения груза. Конечно, многое в деле обеспечения сохранности груза зависит от самого перевозчика. Как верно указано в одном из постановлений Арбитражного суда, поскольку груз вверяется в сферу контроля перевозчика, на нем лежит риск утраты груза вследствие неправомерных действий третьих лиц²⁷¹.

Вместе с тем, риск неисполнения обязанности перевозчика доставить груз в целостности и сохранности зависит от множества действий грузоотправителя на всех этапах исполнения договорного обязательства. Большая их часть связана с реализацией им нормативно предусмотренных юридических потребностей. Сохранности груза служат правила о необходимости: упаковки и маркировки груза (ст. 18 УЖТ РФ); указания в транспортной накладной особых свойств груза (ст. 25 УЖТ РФ,);

²⁷⁰ См.: Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 28.05.2020 № Ф06-61688/2020 по делу №А12-31506/2019 // СПС Консультант-Плюс.

²⁷¹ См.: «Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции» (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017) // URL: <https://legalacts.ru/sud/obzor-sudebnoi-praktiki-po-sporam-sviazannym-s-dogovorami-perevozki-gruza-i-transportnoi-ekspeditsii/>

предоставлении документов о качестве скоропортящихся грузов; взвешивания груза (ст. 26 УЖТ РФ); погрузки груза (ст. 21 УЖТ РФ); установки оборудования, материалов, средств пакетирования и иных приспособлений (ст. 24 УЖТ РФ); пломбировании груза (ст. 28 УЖТ РФ), обеспечение сопровождения охраны (ст. 17 УЖТ РФ) и т.п. Несмотря на то, что названные положения транспортного законодательства устанавливают обязанности грузоотправителя, связанные с обеспечением сохранности груза, исполнение каждой из них связаны с определенными рисками, которые влекут негативные последствия как для перевозчиков, так и для грузоотправителей (грузополучателей). Это означает, что в рамках каждой из перечисленных обязанностей имеются договорные возможности по управлению рисками, которые можно и нужно использовать участникам транспортного обязательства.

Рассмотрим, например, факторы риска повреждения груза, которые могут возникнуть в рамках обязанности осуществить погрузку груза. К числу таких факторов можно отнести: превышение габаритов груза; неисправность используемых при погрузке погрузочно-разгрузочных средств; выбор неправильных средств погрузки; неприменение специальной тары (защитных пеналов, чехлов) при погрузке колющих, острых объектов; пренебрежение средствами индивидуальной защиты рабочими при погрузке грузов в таре с жесткой (травмоопасной) поверхностью; невыполнение правил строповки грузов; неприменение должной системы крепления груза в транспортном средстве; неправильное размещение груза в транспортном средстве; отсутствие профессиональных такелажников; возгорание легковоспламеняющегося груза вследствие несоблюдения грузоотправителем правил пожарной безопасности; превышение грузоподъемности транспортного средства при осуществлении погрузки.

Относительно каждого из этих факторов следует определить возможные меры, способствующие предотвращению правового риска несохранности груза. Эти меры должны соотноситься с возможными

управляющими командами, которые перевозчик может дать грузоотправителю, и которые в соответствии с действующим законодательством не являются для последнего обязательными. Верховный суд Литвы разъяснил, что Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов²⁷² (далее - КДПГ) не регулирует процедур погрузки и разгрузки груза, однако стороны могут о них договориться отдельно²⁷³.

Так в практике судов рассматриваются дела, связанные с падением груза на баржу при погрузке²⁷⁴, повреждении пластиковой крыши комбайна вследствие неверной его погрузки²⁷⁵. Вероятность неисправности используемых при погрузке погрузочно-разгрузочных средств, например, может быть снижена за счет расширения правовых возможностей перевозчика давать следующие предусмотренные транспортным договором обязательные команды грузоотправителю:

- предоставить перед началом погрузки документы, подтверждающие техническую исправность погрузочно-разгрузочных средств;
- заменить неисправные погрузочно-разгрузочные средства на исправные;
- предусмотреть возможность предоставления перевозчиком исправных погрузочно-разгрузочных средств, если в процессе погрузки выяснится невозможность устранения недостатков или замены таких средств самим грузоотправителем;
- застраховать груз на случай его повреждения в результате неисправности погрузочно-разгрузочных механизмов при осуществлении погрузочно-разгрузочных работ;

²⁷² Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Женева, 19.05.1956 // СПС Консультант-Плюс.

²⁷³ См.: Цвирко Е. Ответственность перевозчика в случае неправильной погрузки и/или разгрузки груза? // URL: <https://www.urvest.ru/novosti/otvetstvennost-perevozchika-v-sluchae-neppravilnoj-pogruzki-i-ili-razgruzki-gruza>

²⁷⁴ См.: Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 31.10.2019 № Ф02-5141/2019 по делу № А19-28447/2018 // СПС Консультант-Плюс.

²⁷⁵ См.: Постановление ФАС Поволжского округа от 04.09.2012 по делу №А55-6910/2011 // СПС Консультант-Плюс.

- приостановить погрузку;
- внесение в транспортную накладную отметок о том, что размещение груза не в полной мере соответствует местным техническим условиям;
- осуществить загрузку до полной вместимости²⁷⁶.

Неправильное размещение груза в транспортном средстве, которое может привести к несохранности груза²⁷⁷, может быть предотвращено за счет следующих управляющих воздействий перевозчика:

- потребовать от грузоотправителя предоставления грузового расчета, который помогает грамотно распределить их вес в кузове и гарантировать надежность укладки²⁷⁸;
- дачи обязательных указаний грузоотправителю по размещению груза согласно имеющемуся грузовому расчету или, исходя из конструктивных особенностей транспортного средства;
- приостановить погрузку;
- заменить несоответствующую упаковку груза на надлежащую, в случаях, если существует угроза для порчи повреждения иных грузов;
- потребовать замены креплений груза, если они не в состоянии выполнить свои функции.

Таким образом, в рамках транспортного обязательства имеется возможность перевозчика управлять правовыми рисками, в ненаступлении которых одинаково заинтересованы все участники обязательства. Для этого, в транспортном договоре следует предусмотреть раздел «Оперативное управление правовыми рисками». Основным условием данного раздела применительно к договору перевозки грузов в общем виде будет следующее: «Перевозчик на основании переданных ему грузоотправителем полномочий имеет право управлять правовыми рисками путем совершения

²⁷⁶ См.: Постановление Президиума ВАС РФ от 15.04.1997 №5624/96 // Вестник ВАС РФ. 1997. №7.

²⁷⁷ См.: Определение ВАС от 27.09.2011 № ВАС-11822/11 по делу №А43-24321/2010-45-548. // СПС Консультант-Плюс.

²⁷⁸ См.: Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 07.08.2018 по делу №А12-14688/2017 // СПС Консультант-Плюс.

односторонних обязательных для грузоотправителя команд, а грузоотправитель обязан эти команды точно и своевременно». Сами возможные команды управляющего могут быть конкретизированы в договоре.

Если же говорить о двусторонних транспортных обязательствах в целом, то это условие может быть сформулировано следующим образом: «Исполнитель транспортных услуг (управляющий) на основании переданных ему заказчиком (подчиненным) полномочий имеет право управлять правовыми рисками путем совершения односторонних обязательных для подчиненного команд, а подчиненный обязан эти команды точно и своевременно».

Представляется, что в случае включения в транспортный договор такого условия, он должен быть квалифицирован как смешанный, поскольку договор оперативного управления рисками имеет свой собственный предмет. Можно сформулировать следующее определение данного договора:

«По договору оперативного управления правовыми рисками в транспортном обязательстве должник такого обязательства (управляющий) на основании переданных ему кредитором управленческих полномочий имеет право управлять правовыми рисками в рамках транспортного обязательства путем совершения односторонних управляющих воздействий (команд) на поведение кредитора, а кредитор (подчиненный) в рамках делегированных им полномочий обязуется выполнять команды управляющего в целях достижения желаемого сторонами правового результата».

Следует отметить, что предмет такого договора является уникальным, поскольку договорному регулированию подлежат гражданско-правовые отношения оперативного управления правовыми рисками. Уникальность проявляется, прежде всего, в специфике гражданско-правовых отношений управления. Это одна из разновидностей неимущественных отношений, входящих в предмет гражданско-правового регулирования. Как следствие,

рассматриваемый договор не может быть отнесен к договорам, направленным на оказание услуг. Отношения управления и организационные отношения, хотя и схожи между собой в силу неимущественного характера, но имеют существенные отличия. В очередной раз отметим, что организационное отношение предполагает наличие в будущем иного (организуемого) отношения и строится на началах координации. Отношения управления являются отношениями власти и подчинения и не предполагают возникновение организуемого им отношения в будущем. Поэтому, организационным исследуемый нами договор назвать нельзя.

Кроме того, специфика отражается в том, что речь идет не о любом, а об оперативном управлении. Оперативность предполагает своевременную реакцию управляющего на происходящие изменения в реальном режиме времени. Вовремя совершенные управленческие действия предполагают возможность предотвращения более тяжелых последствий.

Наконец, следует подчеркнуть особый объект оперативного управления – правовые риски, которые в транспортном обязательстве всегда связаны с достижением желаемого правового результата. Механизм управления правовыми рисками обладает спецификой, которая должна учитываться при исполнении обязательства и при согласовании договорных условий.

Исходя из сказанного, можно дать следующую общую характеристику договору оперативного управления правовыми рисками в транспортном обязательстве: он является безвозмездным, консенсуальным и двусторонне обязывающим.

Следует отметить, что оперативное управление придает устойчивость транспортному обязательству, находящемуся в процессе исполнения. Д.М. Жилин пишет: «Именно за счет динамизма связей и происходит сохранение структуры при внешних воздействиях»²⁷⁹.

²⁷⁹ См.: Жилин Д.М. Теория систем: Опыт построения курса. М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2016. С. 52.

Поскольку хотя бы одной из сторон данного договора всегда является лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность в транспортной сфере, то форма договора простая письменная.

Содержание договора обусловлено спецификой гражданско-правовых отношений управления. Управляющий выполняет свои обязанности по управлению путем организующего властного воздействия на поведение управляемого лица, который вынужден такое воздействие претерпевать. Г.В. Атаманчук верно подметил: «Ведь управление существует тогда, когда некий его субъект на что-то влияет, что-то изменяет, преобразует, переводит из одного состояния в другое, чему-то придает новое направление движения и развития»²⁸⁰. Для возможности осуществления такого воздействия необходимо управляющего наделить властными полномочиями. Такое наделение происходит в добровольном договорном порядке, по инициативе подчиненного лица. Б.Б. Черепяхин рассматривал полномочие как разновидность правомочия: «Чтобы кто-либо мог своей односторонней волей произвести правовые изменения, связывающие другое лицо, ... необходимо обладать особым правомочием, основанным на правовой норме или же на правоотношении, в котором субъект одностороннего волеизъявления уже состоит с лицом, по отношению к которому он вправе осуществлять свою одностороннюю волю»²⁸¹. Мы уже указывали на то, что возможности совершать действия в чужом интересе именуется полномочиями. А.А. Ананьева указывает: «правомерным представляется вывод о том, что в гражданском праве границы полномочий субъекта управления всегда производны от воли лица, передающего полномочия»²⁸². Автор предлагает передавать полномочия на основании гражданско-правового договора о передаче полномочий.

²⁸⁰ См.: Атаманчук Г.В. Теория государственного управления. Курс лекций. Изд. 2-е, дополн. М., 2004. С.46.

²⁸¹ См.: Черепяхин Б.Б. Правопреемство по советскому гражданскому праву. М.: Госюриздат, 1962. С. 29-30.

²⁸² Ананьева А.А. Договорное регулирование услуг по управлению перевозками: дис. ... доктора юрид. наук. М., 2020. С. 113.

Правовая природа передаваемых властных полномочий является гражданско-правовой. Во-первых, они основаны на нормах гражданского права. Во-вторых, объектом секундарного права, т.е. полномочия, является субъективное гражданское право. В-третьих, полномочие передается по воле подчиненного лица. В-четвертых, передается оно посредством гражданско-правовых средств. В-пятых, реализация полномочия также осуществляется с помощью гражданско-правовых инструментов.

Выводы:

Неимущественные гражданско-правовые отношения управления правовыми рисками в транспортном обязательстве могут регулироваться посредством гражданско-правового договора. Сформулировано следующее авторское определение такого договора: *По договору оперативного управления правовыми рисками в транспортном обязательстве должник такого обязательства (управляющий) на основании переданных ему кредитором управленческих полномочий имеет право управлять правовыми рисками в рамках транспортного обязательства путем совершения односторонних управляющих воздействий (команд) на поведение кредитора, а кредитор (подчиненный) в рамках делегированных им полномочий обязуется выполнять команды управляющего в целях достижения желаемого сторонами правового результата.*

Обоснована возможность заключения и сформулировано авторское определение договора о совместной деятельности по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве: *«По договору о совместной деятельности по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве, управляющий и управляемое лицо без объединения вкладов координируют свои усилия по осуществлению деятельности по управлению рисками, возникающими при возникновении и исполнении иного транспортного обязательства».*

Сделан вывод о том, что оба договора являются безвозмездными, консенсуальными, двусторонними договорами, носят неимущественный

характер. Однако, первый из них не является организационным, а второй является.

3.2. Договорное регулирование транспортно-экспедиционных услуг по управлению рисками.

Помимо договоров, регулирующих отношения оперативного управления правовыми рисками, порождающими обязательства неимущественного характера, следует рассмотреть договоры на оказание услуг по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве, которые имеют имущественное содержание. Помимо различия в регулируемых отношениях между названными договорами, здесь наблюдается и разница в субъектном составе. В договоре на оказание услуг по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве появляется фигура исполнителя таких услуг, которая не совпадает ни с должником, ни с кредитором транспортного обязательства. Деятельность по управлению рисками передается на своеобразный аутсорсинг²⁸³. В рамках данной работы покажем целесообразность возложения обязанностей исполнителя услуг по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве на транспортного экспедитора, поскольку верно отмечается, что: «Цель любой логистической и экспедиторской компании - устранение или максимальное снижение всевозможных рисков»²⁸⁴.

Возможность выделения нового вида договора связана с востребованностью нового вида услуг – услуг по управлению рисками. Такие услуги оказываются в различных сферах правового регулирования. На

²⁸³ См.: На практике такие примеры существуют. См., например предложение, размещенное на официальном сайте Юридической фирмы «Ветров и партнеры»: Риски договора перевозки: юридические услуги // Электронный ресурс: https://vitvet.com/service/business_support/sdelki_i_operacii/riski_po_dogovoram/riski_dogovora_perevozki/ URL: (дата обращения – 29.08.2022)

²⁸⁴ Прошкина В.А. Основные риски при перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов // Наука и образование сегодня. 2018. С. 31.

практике такие услуги предоставляются налоговыми органами²⁸⁵, и коммерческими организациями²⁸⁶. Так, предлагаются услуги по управлению рисками для корпоративных клиентов²⁸⁷, для паевых инвестиционных фондов²⁸⁸ и т.д.

Между тем, единого определения услуги по управлению рисками, в том числе и правовыми, не существует. Поэтому ближайшей задачей и будет являться формулировка авторского определения такой услуги. Очевидно, что такая услуга будет обладать всеми признаками, свойственными каждой гражданско-правовой услуге. К числу таких признаков следует отнести: 1) это всегда действия или деятельность; 2) нематериальность услуги; 3) отсутствие овеществленного результата и неотделимость результата от самой услуги; 4) действия оказываются в пользу лица, отличного от исполнителя услуги²⁸⁹, и не сводимые к льготам и привилегиям²⁹⁰; 5) невозвратность услуги; 6) потребление услуги происходит в момент ее оказания.

Специфика услуги по управлению рисками заключается, прежде всего, в характере совершаемой деятельности и в том полезном эффекте данной деятельности, которые позволяют отграничить данную услугу от иных видов услуг. В результате совершения исполнителем деятельности по управлению рисками заказчик получает полезный эффект в виде допустимого отклонения уровня риска. Применительно к правовым рискам речь идет о допустимом отклонении желаемого правового результата. Сама деятельность заключается в целенаправленном волевом воздействии исполнителя на поведение участников гражданских правоотношений (управляемых субъектов), которые в результате такого воздействия своими действиями (бездействиями)

²⁸⁵ Услуги по управлению рисками // URL: <https://grc.gnivc.ru/?yclid=14971489213308207103>

²⁸⁶ URL: <https://www.fbk.ru/services/konsalting/upravlenie-riskami/>

²⁸⁷ URL: <https://delret.ru/services/risk-advisory>

²⁸⁸ URL: https://arsagera.ru/products/idu/sistema_upravleniya_riskami/

²⁸⁹ В словаре русского языка С.И. Ожегова услуга определяется как «действие, приносящее пользу другому». См.: Ожегов С.И. Словарь русского языка. – М., 1995. С. 171.

²⁹⁰ См.: Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказание услуг. М.: «Статут», 2002. С. 203.

достигают допустимого отклонения уровня соответствующего риска от заранее установленных параметров.

Конкретизация данного определения услуги применительно к услугам по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве может выглядеть следующим образом: *Это деятельность по целенаправленному волевому воздействию исполнителя (управляющего) на поведение одного или нескольких участников транспортного обязательства (управляемых субъектов) в целях приведения отклонения уровня правового риска от желаемого управляемыми субъектами правового результата транспортного обязательства к допустимым значениям.*

Еще одной характерной чертой оказываемой услуги является ее возмездный характер. Учитывая встречность обязательства в возмездных договорах на оказание услуг, у управляющего имеется право требовать с заказчика уплаты согласованной в договоре цены.

Можно сформулировать следующее определение договора, по которому такие услуги могут быть оказаны:

«По договору на оказание услуг по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве управляющий на основании переданных ему полномочий кредитором либо должником (должниками) транспортного обязательства, обязуется по заданию заказчика совершать целенаправленное волевое воздействие на поведение уполномочивших его лиц, в случаях обнаружения отклонений уровня правового риска от допустимого значения и от желаемого правового результата, в целях совершения уполномочившими управляющего лицами необходимых действий (бездействий) по приведению отклоненных параметров к требуемым значениям, а заказчик обязуется уплатить за оказанные услуги установленную цену».

Характер транспортного обязательства, при исполнении которого могут возникнуть правовые риски, также влияет на видовую модификацию договора на оказание услуг по управлению правовыми рисками в

транспортном обязательстве. Здесь следует различать два случая. В первом случае управляющее воздействие совершается в отношении одного перевозчика, а в другом, в отношении множества лиц, участвующих в осуществлении транспортного процесса.

Первый случай характерен для оказания услуг по управлению правовыми рисками в обязательстве по перевозке экспедитором, не являющимся ОСПГ. В нем клиент (грузоотправитель, грузополучатель) одновременно является заказчиком услуг. Применительно к данной договорной модели можно сформулировать следующее определение **договора на оказание услуг по управлению правовыми рисками в обязательстве по перевозке грузов:**

«В силу договора, экспедитор, при условии делегирования ему перевозчиком необходимых полномочий, обязуется за плату совершать от своего имени управляющее воздействие на поведение перевозчика в целях приведения обнаруженных отклонений уровня правового риска в обязательстве по перевозке груза к допустимым значениям».

Исходя из данного определения, анализируемый договор может быть квалифицирован как возмездный, консенсуальный и двусторонне обязывающий.

Представляется, что такой договор может быть востребован на рынке транспортных услуг. Отмечается, что: «Любая практическая реализация транспортно-экспедиционной деятельности, от процесса движения грузов до процессов перемещения заказов в рыночном пространстве, охватывает большое количество разнородных аспектов, работа которых находится под воздействием различных факторов и связана с определенным риском»²⁹¹. Так, пересортица товара либо его ненадлежащая маркировка при отправке экспедитором консолидированных грузов влекут повышенный риск неисполнения обязанности перевозчика по доставке груза в пункт

²⁹¹ См.: Обирин К.Н., Товстонощенко В.Н. Риски в транспортно-экспедиционной деятельности компании // Решетовские чтения. 2014. С. 441.

назначения. В последнее время много внимания обращается на риски клиента во взаимоотношениях с экспедитором²⁹². Вопрос о том, чтобы экспедитор выступал в качестве субъекта управления рисками, в юридической литературе не поднимается, а в экономической речь идет об управлении рисками внутри самой транспортно-экспедиционной организации.

С вопросом о востребованности данного договора тесно связан вопрос о том, каков интерес у перевозчика в добровольном наделении полномочиями экспедитора, в результате которого сам перевозчик становится подвластным лицом. На первый взгляд, никакой перевозчик в подчинении экспедитору не заинтересован. Но это взгляд поверхностный. Приемлемый уровень правового риска при исполнении обязательства по перевозке является благом, как для грузоотправителя, так и для перевозчика. Направленность договора перевозки грузов обусловлена взаимным интересом каждой из его сторон, чтобы услуга по доставке груза в пункт назначения в сохранности и в установленные сроки была выполнена надлежащим образом. Мотивы у каждой из сторон здесь разные, но обе желают достичь единого правового результата. Но тогда выгода перевозчика налицо. Он бесплатно получает благо в виде приемлемого уровня правового риска, за которое платит его контрагент – грузоотправитель. Альтернативами для перевозчика могут служить: рискованный менеджмент, т.е. ситуация когда не он управляет рисками, а риски управляют им; затраты на создание внутреннего подразделения организации по управлению правовыми рисками; заключение договора возмездного оказания услуг по управлению рисками со специализированной организацией. Все альтернативные варианты предполагают, что перевозчик, так или иначе «заплатит» за свои действия либо бездействие, связанные с управлением правовыми рисками.

Исполнителем услуг по договору на оказание услуг по управлению правовыми рисками в обязательстве по перевозке грузов является

²⁹² См.: Иванова А.И. Подводные камни договора транспортной экспедиции // Административное право. 2011. №1. С. 43-50.

транспортный экспедитор. Необходимо отметить, что снижая правовые риски, возникающие при исполнении договора перевозки груза, он одновременно снижает и свои риски, и риски клиента. Что касается снижения рисков клиента, то это вполне объяснимо тем, что в договоре перевозки грузов экспедиторы «... пользуются правами и несут обязанности отправителей и получателей»²⁹³. А.И. Хаснутдинов отмечал: «Экспедиционные услуги, оказываемые экспедитором, позволяют предприятиям и организациям сократить до минимума непроизводительные потери, связанные с доставкой продукции или товаров до основного (магистрального) перевозчика»²⁹⁴. Вместе с тем, ненадлежащее исполнение обязанностей экспедитором, напротив, увеличивает риски клиента²⁹⁵.

Свои риски экспедитор снижает за счет того, что на него обычно возлагается обязанность по совершению ряда операций, от правильности выполнения которых, зависит вероятность наступления в перевозочном обязательстве рисков событий. Здесь проявляется взаимосвязь исполнения обязательств по договору перевозки грузов и договора транспортной экспедиции. Еще в XIX веке было подмечено, что, например: «Прохождение груза через таможенную влечет за собой не только особые юридические отношения (по договору комиссии), но и сверх того, влияет на юридические отношения собственно по договору перевозки»²⁹⁶. С учетом того, что транспортно-экспедиционные услуги в то время рассматривались как комиссионные, наглядно прослеживается взаимосвязь экспедиторской обязанности по оформлению таможенных формальностей и исполнение обязанности перевозчика по доставке груза в пункт назначения.

²⁹³ См.: Рыженкова Н.Г. Правовая природа отношений, вытекающих из договора экспедиции: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М., 1970. С. 13.

²⁹⁴ См.: Хаснутдинов А.И. О предмете договора на транспортно-экспедиционное обслуживание // Вопросы государства и права. Материалы юридической секции теоретической конференции, посвященной 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции. Иркутск, 1968. С. 63.

²⁹⁵ См.: Максимов Б.Д. О некоторых проблемах, связанных с транспортной экспедицией груза, или о том, как металл «уходит налево» // Арбитражный и гражданский процесс. М.: Юрист, 2002. №1.

²⁹⁶ См.: Рабинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров. СПб., 1898. С. 424.

Однако, существующая взаимосвязь не исключает необходимости управления рисками, особенно в тех случаях, где ни грузоотправитель, ни перевозчик не проявили должной заботливости и осмотрительности. Так, грузоотправитель может приложить ненадлежаще заполненные документы для перевозки отдельных видов грузов, либо для таможенного оформления груза, а перевозчик не обязан проверять верность и достаточность этих документов²⁹⁷. Ст. 4 федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности», согласно которой экспедитор вправе не приступать к исполнению своих обязанностей по договору до представления клиентом всей необходимой информации и документов, не решает в полной мере проблему, связанную с вероятностью повышения уровня риска. Конкретный договор транспортной экспедиции может вообще не предусматривать участие экспедитора в процессе перевозки как таковой, но может предусматривать при этом обязанность по управлению рисками в этой перевозке. Так, договором транспортной экспедиции может быть предусмотрена помимо обязанности управления правовыми рисками, лишь одна обязанность экспедитора, обеспечить выгрузку груза. Риск неисполнения обязанности перевозчика по доставке в пункт назначения в связи с непредоставлением грузоотправителем информации и документов останется достаточно высоким. Этим риском нужно управлять. Недаром М.А. Моргунова предлагала «вменить в обязанность перевозчику проверять достоверность сведений, указанных грузоотправителями в накладных»²⁹⁸.

Существуют случаи, когда законодательство, существующие обычаи и деловые обыкновения, не стимулируют экспедитора к снижению рисков на определенных этапах перевозочного процесса. Так, в соответствии с п. 6.1. Генеральных условий экспедиторов Российской Федерации, экспедитор не проверяет вес и количество мест принятого перевозчиком от заказчика либо

²⁹⁷ См.: Рабинович И.М. Общий Уставъ Россійскихъ железныхъ дорогъ. СПб., 1914. С. 207. ; Ст. 6 Монреальской Конвенции. См.: Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) // Собрание законодательства РФ. № 37. 11.09.2017.

²⁹⁸ Моргунова Г.А. Правовое регулирование обязательств по перевозке грузов: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004. С. 19.

заказчиком от перевозчика груза, если на это нет специального указания²⁹⁹. При отсутствии договора, по которому экспедитор принял на себя обязательство по управлению правовыми рисками в договоре перевозки, ему нет особой необходимости заботиться о рисках утраты груза в связи с неверным определением его количества в процессе погрузки. В таких случаях особенно ощущается необходимость услуг по управлению правовыми рисками.

Далее, следует рассмотреть специфику управления рисками в транспортном обязательстве по перевозке груза в зависимости от того, какую роль выполняет экспедитор в этом обязательстве. Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены три различных случая. В первом случае условие об обязанности экспедитора заключить договор перевозки груза отсутствует вообще. С большой долей вероятности при таких обстоятельствах договор перевозки грузов заключает сам клиент. Во втором случае, предусмотрена обязанность экспедитора заключить договор перевозки грузов от своего имени. И тогда экспедитор «... становится контрагентом перевозчика»³⁰⁰. В третьем случае может быть предусмотрена обязанность экспедитора заключить договор перевозки грузов от имени клиента (грузоотправителя) на основании выданной клиентом доверенности. При этом стороной договора перевозки грузов является клиент (грузоотправитель).

Три перечисленные случая порождают две ситуации, в одной из которых экспедитор является одновременно кредитором по договору перевозки грузов и управляющим рисками при исполнении этого обязательства, а, в другой ситуации экспедитор является внешним субъектом по отношению к обязательству по перевозке грузов. Таким образом, можно различать внутреннее и внешнее управление правовыми рисками по отношению к обязательству, вытекающему из договора перевозки грузов.

²⁹⁹ См.: Генеральные условия экспедиторов Российской Федерации // URL: <http://unitedforwarders.ru/cond.htm>

³⁰⁰ См.: Вайпан В.А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения // Право и экономика. 2015. №6. С. 38.

Представляется, что в случае сочетания в одном лице роли грузоотправителя в договоре перевозки груза и экспедитора, на которого договором транспортной экспедиции возложена обязанность по управлению правовыми рисками при исполнении обязательства по перевозке, имеются определенные особенности. В этом случае управляющие воздействия создаются в самой системе, т.е. внутри обязательства по перевозке грузов. Управляющий правовыми рисками является частью этой системы. Между тем, правовое положение клиента здесь довольно специфическое. С одной стороны, юридически его можно признать грузоотправителем, поскольку все права и обязанности возникают именно у него, а не у экспедитора. С другой стороны, фактически с точки зрения управляемой системы в нее входит именно экспедитор, а не клиент. Экспедитор при управлении правовыми рисками в обязательстве по перевозке грузов имеет дело только с перевозчиком, в то время как при внешнем управлении ему приходится учитывать действия, как перевозчика, так и грузоотправителя (клиента). При совпадении ролей грузоотправителя и экспедитора в транспортном обязательстве возникает ситуация, при которой грузоотправитель (клиент) дает указание грузоотправителю (экспедитору) управлять правовыми рисками.

На наш взгляд, действия клиента влияют на возможность исполнения обязанности экспедитора по управлению правовыми рисками. Клиент осознанно или неосознанно может совершать действия как содействующие повышению уровня риска, так и его снижению. Причем такие действия клиента могут принести вред в первую очередь ему самому. Н.В. Морозова отмечает: «Несмотря на то, что основной задачей в настоящее время является освобождение клиента от участия в транспортировке груза, экспедитор все же вынужден обращаться к клиенту, как только наблюдается какое-то отклонение от обычного порядка при осуществлении доставки/ отправления/ получения груза, так как именно клиент является владельцем груза. Различается лишь степень участия: от дачи указаний при возникновении

такой необходимости до осуществления клиентом определенных работ при организации доставки груза»³⁰¹. При этом, следует различать три ситуации:

1) У клиента (грузоотправителя) имеются права и обязанности по договору транспортной экспедиции, но он не участвует непосредственно в исполнении перевозочного обязательства, т.к. за него это делает представитель (экспедитор).

2) У клиента (грузоотправителя) имеются права и обязанности по договору транспортной экспедиции, и он является непосредственным участником обязательства по перевозке грузов.

3) У клиента (грузоотправителя) отсутствуют права и обязанности по договору транспортной экспедиции, поскольку стороной в этом договоре выступает грузополучатель, и клиент является непосредственным участником обязательства по перевозке грузов. Это еще одна возможная схема взаимных прав и обязанностей в структуре договорных связей, образующихся при управлении экспедитором правовыми рисками, когда клиентом по договору транспортной экспедиции является грузополучатель. Тогда, именно он становится заказчиком услуг по управлению рисками в обязательстве, возникающему из договора перевозки грузов. В этой ситуации со стороны экспедитора возможно только внешнее управление по отношению к перевозочному обязательству. Грузоотправитель будет частью управляемой системы (перевозочного обязательства), но никаких обязанностей по договору транспортной экспедиции на него возложено быть не может.

Возможности клиента по степени влияния на деятельность экспедитора по управлению правовыми рисками в каждом из трех перечисленных случаев различные. В первом случае – это возможности договора транспортной экспедиции, во втором случае это сумма возможностей договора

³⁰¹ Морозова Н.В. Правовое положение клиента по договору транспортной экспедиции // Транспортное право. 2004. №4. С. 36.

транспортной экспедиции и договора перевозки грузов, в третьем случае это возможности договора перевозки грузов.

Так, вероятность риска неисполнения обязанности перевозчика по доставке груза в сохранности зависит от того, как груз упакован. И здесь мы наблюдаем различие правил договора перевозки груза и договора транспортной экспедиции, обуславливающие различные возможности влияния на уровень риска. В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» указывается, что в договоре перевозки ответственность за надлежащее упаковывание и затаривание груза в общем случае несет грузоотправитель, а при заключении договора транспортной экспедиции в обязанность экспедитора входит проверить качество упаковывания и подготовки груза к перевозке независимо от того, кто подготавливал груз к перевозке³⁰². Таким образом, при отсутствии договора транспортной экспедиции возможности грузоотправителя переложить негативные последствия на третье лицо (экспедитора), сужаются. Но более важным является, то, что при наличии договора транспортной экспедиции, фронт деятельности экспедитора по управлению правовыми рисками в обязательстве по перевозке грузов увеличивается, поскольку на него перекладываются еще и риски грузоотправителя, обусловленные ненадлежащей упаковкой груза. В этом случае он должен управлять не только правовыми рисками, связанными с деятельностью перевозчика, но и правовыми рисками, относящимися к сфере деятельности грузоотправителя.

Еще один пример. Договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено, что обязанность по погрузке лежит на клиенте, а не на экспедиторе. Просрочка в погрузке груза влечет риск несвоевременного исполнения обязанности по доставке груза в пункт назначения. Просрочка в

³⁰² Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» // СПС Консультант-Плюс.

погрузке также может быть вызвана наступлением рисков ситуаций. В таком случае налицо взаимосвязь рисков клиента и рисков экспедитора. Чтобы предотвратить риск клиента, и как следствие свой собственный правовой риск, целесообразно для клиента предусмотреть возможность наделить экспедитора полномочиями по управлению правовыми рисками, находящимися в сфере ответственности самого клиента. Во всяком случае, необходимо установить правило о том, что клиент не может содействовать наступлению рисков событий.

В целях избежания конфликта интересов, предлагается установить правило, согласно которому: *«Договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено право экспедитора при управлении правовыми рисками давать обязательные указания клиенту в целях приведения обнаруженных отклонений уровня правового риска в обязательстве по перевозке груза к допустимым значениям.»*

Клиент обязан оказывать содействие экспедитору в исполнении обязанности по управлению правовыми рисками».

Представляется неоправданным оплачивать действия экспедитора по управлению рисками, если они осуществляются в пользу самого экспедитора. Экспедитор должен управлять чужими рисками, а не своими. Если быть точнее, то конечно экспедитор своими рисками управлять может, и на практике создаются целые подразделения по управлению рисками в транспортно-экспедиционных организациях, но платить ему за это никто не должен ввиду отсутствия услуги. Поэтому, в рамках договора на оказание услуг по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве управлению подлежат только те риски, которые возникают не в связи с исполнением иных услуг по договору транспортной экспедиции. Там, где экспедитор рискует не исполнить свои собственные обязанности по договору транспортной экспедиции, налицо обычный предпринимательский риск, который можно назвать собственным правовым риском экспедитора. Это

правило касается и случаев, когда на экспедитора возложена обязанность осуществить перевозку грузов собственными силами.

Следует отметить, однако, что на практике могут возникать ситуации, когда трудно определить, в чьей зоне ответственности лежит управление правовыми рисками – перевозчика или транспортного экспедитора? Примером подобного рода ситуации может служить случай, когда на транспортного экспедитора возложена обязанность по выгрузке насыпных грузов, перевозимых навалом. Еще с советских времен возникали ситуации, когда экспедитор, пытаясь снизить свои риски, включал в договор условие о том, что такие грузы клиент должен принимать без проверки веса и количества ³⁰³. В этом случае накладываются риски, связанные с обязанностью перевозчика выдать груз уполномоченному лицу, на правовые риски, связанные с обязанностью экспедитора осуществить выгрузку груза. Такие ситуации вполне возможны ввиду того, что «предмет договора перевозки грузов шире, чем перевозка как действие по перемещению в общепотребительном смысле»³⁰⁴. При разрешении таких ситуаций следует исходить из интересов клиента. Поскольку непосредственным контрагентом клиента является не перевозчик, а экспедитор, то все негативные последствия в результате данной правовой ситуации должны быть возложены на него. В связи со сказанным предлагается произвести два изменения в действующее законодательство.

Во-первых, ст. 7 федерального закона от 30.06.2003 №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»³⁰⁵ следует дополнить п. 8 следующего содержания: *«Условие договора транспортной экспедиции о запрете клиенту осуществлять проверку количества и веса навалых грузов при их получении от экспедитора считается недействительным».*

³⁰³ См.: Быков А.Г. Жуков В. Упорядочить регулирование транспортной экспедиции // Советская юстиция. 1965. №20. С. 9.

³⁰⁴ Бажина М.А. К вопросу о соотношении транспортных договоров и транспортной логистики // Бизнес, менеджмент и право. 2014. №2. С. 98. .

³⁰⁵ См.: федеральный закон от 30.06.2003 №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (ред. от 18.03.2020) // Собрание законодательства РФ. 07.07.2003. №27. (ч. 1). Ст. 2701.

Во-вторых, следует также закрепить следующее правило: «*В случаях, когда существует конкуренция между собственными правовыми рисками экспедитора, и рисками, возникающими в процессе оказания экспедитором услуг по управлению рисками в обязательстве по договору перевозки, клиент имеет право требовать от экспедитора возмещения большего по размеру из возникших убытков*». Представляется, что данное правило будет стимулировать экспедитора к минимизации отклонений уровня правового риска от желаемого результата и не перекладывать свою ответственность на других лиц.

Несмотря на то, что в договоре на оказание услуг по управлению правовыми рисками в обязательстве по перевозке грузов речь идет об управлении рисками, сам договор к рисковому относить нельзя. Как отмечает Ю.А. Атнабаева, «... сделки рисковые заключаются ради самого риска»³⁰⁶. Данный вопрос интересен в контексте соотношения условных и рискованных сделок. Здесь уместно привести позицию В.И. Серебровского, который полагал, что в условной сделке от наступления соответствующего события зависит существование самой сделки, а в рискованной сделке существование самой сделки, несомненно, и от наступления неизвестного события зависит только, какая из сторон выиграет и какая проиграет³⁰⁷. Мы смоделировали данный договор как условную сделку. Сделано это, чтобы не нарушить баланс интересов сторон договора, поставив транспортного экспедитора в заведомо проигрышное положение. В противном случае экспедитор может быть привлечен к ответственности за неисполнение своих обязанностей по обстоятельствам, за которые он не отвечает. У экспедитора отсутствуют правовые средства, чтобы требовать от перевозчика вопреки его воле совершения действий по делегированию полномочий.

³⁰⁶ Динека И.В. Исковые и претензионные требования, возникающие из договора транспортной экспедиции. Теория и практика // Научные труды Московского гуманитарного университета. 2011. Вып. 135. С. 45.; Атнабаева Ю.В. К вопросу о соотношении рискованных договоров с условными сделками // Власть закона. 2017. №1. С. 197; Морозова Н.В. Правовое положение клиента по договору транспортной экспедиции // Транспортное право. 2004. №4. С. 35-39.

³⁰⁷ См.: Серебровский В.И. Очерки страхового права. Л.: Госиздат, 1926. С. 135-136.

Между экспедитором и клиентом до наступления отлагательного условия, т.е. до факта передачи экспедитору полномочий перевозчиком, образуется гражданско-правовая связь. У сторон договора возникают так называемые правообразующие возможности, которые по утверждению В.В. Груздева являются фактическими по своему характеру возможностями «... реализовать правосубъектность в подходящей для этого практической ситуации (собственно, при наступлении условия)»³⁰⁸.

Содержание данного договора обусловлено его предметом. Главной обязанностью экспедитора является приведение обнаруженных им отклонений уровня правового риска в обязательстве по перевозке груза к допустимым значениям. В рамках этой обязанности он осуществляет деятельность по идентификации правовых рисков в обязательстве по договору перевозки грузов. В юридической литературе приведены отдельные примеры рисков, которые могут возникнуть при исполнении договора перевозки грузов. К ним авторы относят риски, связанные с погрузкой³⁰⁹, риск утраты, недостачи, повреждения (порчи) груза³¹⁰, риск просрочки в доставке груза³¹¹, риск простоя подвижного состава³¹², риски потери оригиналов перевозочных документов³¹³ и др. На самом деле таких рисков великое множество, поскольку операции в рамках транспортного процесса многообразны³¹⁴. Идентификация, оценка и ранжирование рисков должны производиться в рамках осуществления правовых возможностей и

³⁰⁸ См.: Груздев В.В. Условные сделки в статике и динамике гражданского оборота // Журнал российского права. 2020. №9. С. 72.

³⁰⁹ См.: Скачков А.Г. Коллизионные и материально-правовые предпосылки систематизации страховых рисков при морской перевозке опасных грузов // Актуальные проблемы российского права. 2014. №7. С. 1492-1497; Постановление Арбитражного суда Московского округа от 28.10.2014 № Ф05-11674/2014 по делу №А40-177306/13 // СПС Консультант-Плюс.

³¹⁰ См.: Бабкин А.И. Некоторые вопросы правового регулирования отношений, возникающих из договора перевозки грузов автомобильным транспортом // Российский судья. 2019. №1. С. 3-10.

³¹¹ См.: Бажина М.А. Практика применения ст. 333 ГК РФ при исполнении договора перевозки грузов // Юрист. 2020. №10. С. 35.

³¹² См.: Хаснутдинов А.И. Некоторые вопросы практики осуществления транспортно-экспедиционных операций // Вопросы судебной и арбитражной практики: Иркутск, 1969. Т. 60. Вып. 9. С. 108.

³¹³ См.: Карпеев О.В., Котов А.В. Электронное оформление перевозок грузов автомобильным транспортом // Транспортное право. 2021. №2. С. 19-21. Сафонова А.Е. Электронный документооборот при использовании договора международной воздушной перевозки // Право и экономика. 2020. №2. С. 25. С. 24-28.

³¹⁴ См.: Брухис Г.Е. Договор транспортной экспедиции // Морское право и практика. Информационный сборник. Вып. 46. Л., 1960. С. 9.; Данилина И.Е. Предмет договора транспортной экспедиции: проблемы правоприменения // Транспортное право. 2005. №2. С. 16-17.

юридических необходимостей, являющихся содержанием конкретной гражданско-правовой формы на каждом этапе исполнения обязательства. Что касается оценки рисков, то в научной экономической литературе отмечается: «... для транспортно - экспедиторских компаний наиболее эффективными методом оценки является построение карты рисков путем использования шкалы вероятности и шкалы значимости, расчете на их основе индексов отдельных рисков, определение совокупного уровня риска и выявления критической зоны»³¹⁵. Обязанности экспедитора реализуются также путем совершения действий по анализу рисков, их мониторингу, оценке, принятия и реализации рискового решения.

Данный договор может иметь самостоятельное значение. Между тем, он может быть частью договора транспортной экспедиции.

Примером, когда управляющее воздействие совершается в отношении множества лиц на стороне должника³¹⁶, является управление рисками, осуществляемое оператором смешанной перевозки грузов (ОСПГ)³¹⁷. В настоящее время ОСПГ является архитектором перевозки, способным выстраивать адаптирующиеся к случайным изменениям логистические цепи и управлять ими³¹⁸. В случае такой схемы управления правовыми рисками, заказчиком будет кредитор транспортного обязательства – грузоотправитель, а исполнителем ОСПГ. В свою очередь, в целях оказания услуги грузоотправителю, ОСПГ вынужден заключать самостоятельные транспортные договоры с исполнителями, задействованными в перевозке, т.е. с должниками. В качестве подчиненных управляющему должников здесь могут выступать перевозчики различных видов транспорта, владельцы

³¹⁵ См.: Лаптева М.В. Управление рисками в транспортно-экспедиционных компаниях. Дис ... канд. эконом. наук. СПб., 2011. С. 150.

³¹⁶ См.: Касък П.П. О многосубъектности в гражданском правоотношении // Особенности правового положения субъектов и объектов имущественных и личных неимущественных отношений в развитии социалистического общества. Тарту, 1986. С. 27. 105 с.

³¹⁷ О необходимости организации доставки по схеме «от двери до двери» заявлялось уже много десятилетий назад. См.: Тарасов М.А. Договор экспедиции в связи с экономической реформой // Ученые записки Тартуского государственного университета. Тарту, 1969. С. 120.

³¹⁸ См.: Соловьева М.А. К вопросу о соотношении транспортных договоров и транспортной логистики // Бизнес, менеджмент и право. 2014. №2. С. 99.

транспортных инфраструктур, операторы железнодорожного подвижного состава, операторы морских портов, а также транспортные агенты и экспедиторы.

Предлагается в ст. 801 ГК РФ, посвященную договору транспортной экспедиции внести правило следующего содержания: *«Договором транспортной экспедиции на экспедитора при условии делегирования ему перевозчиком необходимых полномочий, могут быть возложены обязанности по совершению управляющего воздействия на поведение перевозчика в целях приведения обнаруженных отклонений уровня правового риска в обязательстве по перевозке груза к допустимым значениям.*

Договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено право экспедитора при управлении правовыми рисками давать обязательные указания клиенту, в случаях, когда такие указания способствуют устранению рискованных ситуаций при исполнении клиентом кредиторских обязанностей по договору перевозки грузов.

Не допускается возложение договором транспортной экспедиции на экспедитора обязанностей по управлению собственными правовыми рисками, связанными с выполнением экспедитором иных обязанностей по договору, за неисполнение которых законом или договором уже предусмотрена ответственность экспедитора.

Клиент обязан оказывать содействие экспедитору в исполнении обязанности по управлению правовыми рисками».

Если ранее мы вели речь об условной сделке, то применительно к отдельной обязанности экспедитора следует вести речь об обязательстве под отлагательным условием. Если в первом случае под условие ставится вся сделка, то во втором – отдельные права и обязанности. Такое положение дел вполне укладывается в рамки ст. 327.1 ГК РФ, согласно которой исполнение обязанностей по договорному обязательству может быть обусловлено наступлением обстоятельств, предусмотренных договором. Известно также,

что и «немецкое право допускает постановку под условие отдельных прав и обязанностей»³¹⁹.

Экспедитор отвечает за надлежащее исполнение обязанности по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве. Надлежащим является такое выполнение услуг экспедитором, когда он предпринял все возможные меры для приведения уровня правового риска в допустимые параметры. Следовательно, ответственность экспедитора наступает в тех случаях, когда он не смог доказать, что неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по управлению правовыми рисками вызвано обстоятельствами, наступление которых от экспедитора не зависят и устранение которых он не мог предотвратить.

Выводы:

1. Сформулировано и научно обосновано следующее авторское определение услуги по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве: *Это деятельность по целенаправленному волевому воздействию исполнителя (управляющего) на поведение одного или нескольких участников транспортного обязательства (управляемых субъектов) в целях приведения отклонения уровня правового риска от желаемого управляемыми субъектами правового результата транспортного обязательства к допустимым значениям.*

2. Доказано, что следует различать случаи, когда в рамках услуги управляющее воздействие совершается в отношении одного перевозчика, и когда оно осуществляется в отношении множества лиц, участвующих в осуществлении транспортного процесса. Первый случай характерен для оказания услуг по управлению правовыми рисками в обязательстве по перевозке экспедитором, не являющимся ОСПГ.

Доказана необходимость расширения круга транспортно-экспедиционных услуг по договору транспортной экспедиции, за счет

³¹⁹ См.: Нам К.В. Комментарий к #Глоссе. Условные сделки. Немецкий подход // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. 2018. №11. С. 75.

возможности возложения договором на транспортного экспедитора обязанностей по совершению управляющего воздействия на поведение перевозчика в целях приведения обнаруженных отклонений уровня правового риска в обязательстве по перевозке груза к допустимым значениям.

Данное обязательство смоделировано как условное, поскольку зависит от факта делегирования перевозчиком полномочий экспедитору по совершению в отношении перевозчика управляющих воздействий.

3. Предлагается в ст. 801 ГК РФ, посвященную договору транспортной экспедиции внести правило следующего содержания: *«Договором транспортной экспедиции на экспедитора при условии делегирования ему перевозчиком необходимых полномочий, могут быть возложены обязанности по совершению управляющего воздействия на поведение перевозчика в целях приведения обнаруженных отклонений уровня правового риска в обязательстве по перевозке груза к допустимым значениям.*

Договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено право экспедитора при управлении правовыми рисками давать обязательные указания клиенту, в случаях, когда такие указания способствуют устранению рискованных ситуаций при исполнении клиентом кредиторских обязанностей по договору перевозки грузов.

Не допускается возложение договором транспортной экспедиции на экспедитора обязанностей по управлению собственными правовыми рисками, связанными с выполнением экспедитором иных обязанностей по договору, за неисполнение которых законом или договором уже предусмотрена ответственность экспедитора.

4. *Клиент обязан оказывать содействие экспедитору в исполнении обязанности по управлению правовыми рисками».*

5. Статью 7 федерального закона от 30.06.2003 №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»³²⁰ следует дополнить п. 8 следующего содержания: *«Условие договора транспортной экспедиции о запрете клиенту осуществлять проверку количества и веса навалых грузов при их получении от экспедитора считается недействительным».*

6. Следует также дополнить ст. 7 закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» пунктом 9 следующего содержания: *«В случаях, когда существует конкуренция между собственными правовыми рисками экспедитора, и рисками, возникающими в процессе оказания экспедитором услуг по управлению рисками в обязательстве по договору перевозки, клиент имеет право требовать от экспедитора возмещения большего по размеру из возникших убытков».*

3.3. Договорное регулирование гражданско-правовых организационных отношений, направленных на управление рисками

Гражданско-правовые организационные договоры играют важную роль в транспортном праве³²¹. В качестве примеров таких договоров можно назвать договор об организации перевозок грузов, договор об организации перевозок пассажиров, договор код-шеринга, договор о бронировании транспортных средств, договор о предъявлении груза к перевозке (ст. 791 ГК РФ), узловые соглашения и договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов (ст. 799 ГК РФ), договоры между владельцами транспортных инфраструктур, соглашение об организации прямого смешанного сообщения, договоры о совместной деятельности перевозчиков при перевозке пассажиров и др.

³²⁰ См.: федеральный закон от 30.06.2003 №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (ред. от 18.03.2020) // Собрание законодательства РФ. 07.07.2003. №27. (ч. 1). Ст. 2701.

³²¹ О значении транспортных организационных договоров См.: Гютрина, Н.Н. Хаснутдинов, А.И. О правовой природе организационных договоров на транспорте // «Черные дыры» в российском законодательстве. 2003. №4. С.263.

Транспортные организационные договоры являются одним из самых эффективных средств управления правовыми рисками, возникающими при возникновении и исполнении транспортных обязательств, поскольку в них закладывается программа поведения участников будущего транспортного обязательства. Кроме того, они зачастую регулируют порядок заключения транспортных договоров. На этапе заключения транспортных организационных договоров предусматриваются все возможности и необходимости участников транспортного обязательства. Кроме того, в них возможно предусмотреть меры защиты от неправомерного поведения контрагента по обязательству, что также служит средством минимизации последствий обязательственных рисков.

Несмотря на то, что понятие организационный договор довольно прочно вошло в лексику цивилистов, встречаются неоднозначные подходы к пониманию данного правового явления. Поэтому, коротко следует охарактеризовать, что же понимается под организационным договором. Название таких договоров производно от названия организационных отношений, которые входят в предмет гражданско-правового регулирования.

Принято считать, что первым обратил внимание на существование в предмете гражданского права организационных отношений О.А. Красавчиков. Его статья «Гражданские организационно-правовые отношения», опубликованная в 1966 году, стала катализатором бурных дискуссий по поводу самой возможности существования таких отношений³²². Основными тезисами данной статьи были следующие. В каждой отрасли права, особенно в праве гражданском имеется немало организационных норм, которые регулируют соответствующие организационные отношения³²³. Организационные отношения в гражданском праве – это «... такие построенные на началах координации и субординации социальные связи,

³²² См.: Красавчиков О.А. Гражданские организационно-правовые отношения // Советское государство и право, 1966. №10. С. 50-57.

³²³ См.: Красавчиков О.А. Гражданские организационно-правовые отношения // Антология уральской цивилистики. 1925-1989: Сборник статей. М.: «Статут», 2001. С. 159

которые направлены на упорядочение (нормализацию) иных общественных отношений, действий их участников либо на формирование социальных образований»³²⁴. В качестве особенностей таких отношений указывались: их неимущественный характер; объектом является упорядоченность организуемых отношений; непосредственной их целью выступает упорядочение, организованность соответствующего акта (процесса) по передаче имущества, выполнению работ и т.д.³²⁵.

Несмотря на то, что в то время у О.А. Красавчикова нашлось много авторитетных оппонентов, отрицающих возможность существования в гражданском праве организационных отношений³²⁶, учение о таких отношениях было развито в многочисленных трудах ученых³²⁷ и на сегодняшний день объективное существование таких отношений практически никто не отрицает. Как отмечает Б.М. Гонгало: «В самом деле, нельзя же считать имущественными отношения, возникающие из организационных соглашений между транспортными организациями и клиентурой (навигационный договор, договор централизованной автоперевозки грузов и т.д.)»³²⁸.

³²⁴ Там же. С. 163.

³²⁵ Там же. С. 162-163.

³²⁶ См.: Алексеев, С.С. Социальная ценность права в советском обществе. М., 1971. С.59.; Иоффе О.С. Развитие цивилистической мысли в СССР. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1975. Ч.1. С.96.; Яковлева В.Ф., Смирнов В.Т. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. Л.: Изд-во ЛГУ, 1978. С.66.

³²⁷ См.: Васева Н.В. Имущественные и организационные гражданско-правовые договоры / Гражданско-правовой договор и его функции: межвузовский сборник научных трудов. Свердловск, УрГУ, 1980. С.53.; Гонгало, Б.М. Предмет гражданского права // Проблемы теории гражданского права; институт частного права. М.: Статут, 2003. С.19.; Ефимова, Л.Г. Рамочные (организационные) договоры. М.: Волтерс Клувер, 2006. С.44.; Илларионова, Т.И. Гражданско-правовые организационные отношения и способы их защиты // Гражданское право, экономика и стандартизация: межвузовский сб. науч. трудов. Свердловск: Изд-во Уральского ун-та, 1978. Вып.64. С.29.; Кирсанов К.А. Гражданско-правовое регулирование организационных отношений: автореферат дисс. канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2008. С.9.; Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: дис. ... доктора юрид. наук. М., 2012. 501 с.; Носко Л.Я. Структура и правовая природа отношений по организации перевозки грузов железнодорожным транспортом // Вопросы государства и права: сб. статей. Вып.2. М.: Юридическая литература, 1974. С.185.; Подузова Е.Б. Организационный договор и его виды: дис. канд. юрид. ... наук. М., 2012; Свердлов Г.А. Гражданско-правовое организационное обязательство по заключению планового договора поставки: дис. ... канд. юрид. наук. Свердловск, 1973. С.41.; Тарасов М.А. Значение узловых соглашений в развитии перевозок прямого смешанного сообщения // Известия высших учебных заведений. Правоведение. 1958. №2. С.56.; Харитонов Ю.С. Соглашение о соавторстве как основание самостоятельного вида коллективного управления исключительными правами // Законы России. 2008. № 1. С. 15-23.

³²⁸ См.: Гонгало Б.М. Предмет гражданского права / Проблемы теории гражданского права; Институт частного права. М.: «Статут», 2003. С.19-20.

Организационные договоры, из которых возникают организационные правоотношения, получили широкое распространение в современном гражданском законодательстве. Классическим примером организационного договора является предварительный договор (ст. 429.1 ГК РФ). Большое распространение получили рамочные договоры (ст. 429.2 ГК РФ), корпоративные договоры (ст. 67.2 ГК РФ), договоры простого товарищества, межкредиторское соглашение (ст. 309.1 ГК РФ)³²⁹, учредительные договоры (п. 1, 2 ст. 52 ГК РФ), договоры об организации открытия кредитной линии и множество иных гражданско-правовых организационных договоров.

Далее следует отметить, что существует две различные возможности управления правовыми рисками, возникающими при возникновении и исполнении транспортного обязательства посредством транспортного организационного договора. Первая возможность реализуется при непосредственной организации будущего транспортного правоотношения, а вторая посредством организации оказания услуг по управлению правовыми рисками. В первом случае услуги по управлению правовыми рисками в организуемом транспортном правоотношении отсутствуют, также, как отсутствует управляющий, который не является ни должником, ни кредитором в транспортном обязательстве. Управление правовыми рисками в этом случае происходит посредством исполнения участниками транспортного обязательства той программы, которая заложена в условия организационного договора.

Во втором случае организуемым правоотношением является не транспортное обязательство, а обязательство, возникающее из договора на оказание услуг по управлению рисками.

Вначале рассмотрим первый случай. Рамочные организационные договоры на транспорте применялись давно. Прообразом современного

³²⁹ См.: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22 ноября 2016 г. № 54 «О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации об обязательствах и их исполнении» // СПС КонсультантПлюс; Попкова Л.А. Договор синдицированного кредита: правовая природа и содержание // Законы России: опыт, анализ, практика. 2016. № 2. С. 69 - 74.

договора об организации перевозок грузов являлись годовые, навигационные и специальные договоры. Так, на воздушном транспорте роль договора об организации перевозок грузов в советское время выполнял специальный договор, который, по мнению Н.М. Ежова, являлся договором на организацию и обеспечение перевозок³³⁰. В.Т. Смирнов, отрицая организационный характер длительных годового и навигационного договоров, писал: «Организационные отношения, которые опосредуются годовым (навигационным) договором, не отделяются от имущественных, а являются их составным элементом и вне последних не могут быть предметом соглашения (договора)»³³¹. М.А. Аллахвердов и Г.П. Савичев видели назначение навигационного договора в четком и полном определении условий перевозок и буксировки, с тем, чтобы обеспечить надлежащее выполнение обязательств³³². В настоящее время организационный характер договора об организации перевозок грузов сомнений не вызывает.

Организуемыми по отношению к договору об организации перевозок грузов являются разовые договоры перевозки груза и договоры о предъявлении груза к перевозке. О том, что заключение договора об организации перевозок грузов не освобождает грузоотправителя от подачи заявки, неоднократно указывалось в отечественной юридической литературе³³³. Однако, не любое содержание заявки свидетельствует о намерении грузоотправителя заключить договор о предъявлении груза к перевозке.

Так, в рамках одного из судебных дел рассмотрен спор, вытекающий из договора об организации перевозок грузов. Как установили суды, по условиям данного договора исполнитель обязуется на основании заявок

³³⁰ См.: Ежов Н.М. Договор перевозки по новому воздушному кодексу // Советская юстиция. 1962. №13. С. 9.

³³¹ Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: автореферат дис. ... доктора. юрид. наук. – Ленинград., 1970. С. 9.

³³² См.: Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов. М.: Юридическая литература, 1967. С. 16.

³³³ См., например: Расулов А.В. Правовые проблемы договора железнодорожной перевозки груза в период перехода к рыночной экономике: дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2003. С. 26.

заказчика оказывать услуги по организации автотранспортных перевозок грузов заказчика, а заказчик обязуется оплачивать эти услуги³³⁴. На наш взгляд, в данном случае название данного договора не соответствует его правовой сущности. Исходя из предмета данного договора, налицо не договор об организации перевозок грузов, а договор об организации транспортно-экспедиционного обслуживания. В качестве организуемых разовых договоров здесь выступают именно договоры транспортной экспедиции, поскольку в их предмет, а не в предмет договора перевозки грузов входят услуги по организации перевозок. Как отмечал В.К. Андреев: «Договор транспортно-экспедиционного обслуживания – это правовая форма, с помощью которой регулируются разнообразные, но тесно связанные между собой транспортно-экспедиционные операции ...»³³⁵.

В целях эффективного управления правовыми рисками следует определить соответствие транспортным организационным договорам и организуемым транспортным договорам.

Рассмотрим вначале потенциал долгосрочных договоров, которые, по обоснованному мнению Б.И. Пугинского, являются мощным средством организации предпринимательской деятельности, имеют более высокий регулятивный потенциал, и сами по себе дают выигрыш в результате сокращения транзакционных издержек³³⁶. Из числа рамочных организационных договоров, применяемых в сфере перевозок, наиболее известным является договор об организации перевозок грузов (ст. 798 ГК РФ). Он направлен на организацию разовых договоров перевозки грузов и договоров о предъявлении груза к перевозке. Договор об организации перевозок пассажиров, соглашение о бронировании пассажирских мест на воздушном судне и договор код-шеринга направлены соответственно на

³³⁴ См.: Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 18.02.2020 по делу №А55-9917/2019 // СПС Консультант-Плюс.

³³⁵ См.: Андреев В.К. Правовые вопросы транспортно-экспедиционного обслуживания: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. М., 1972. С. 11-12.

³³⁶ См.: Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования: М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. С. 58-59.

организацию договора перевозки пассажиров. Узловое соглашение организует договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении в части передачи груза с одного вида транспорта на другой. Частным случаем узлового соглашения является договор об организации работы по обеспечению перевалки грузов в морском порту, который направлен на организацию договора на оказание услуг по перевалке груза. Соглашение между владельцами транспортных инфраструктур направлены на организацию договора оказания услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование. Договоры об эксплуатации железнодорожных подъездных путей и на подачу и уборку вагонов направлены на организацию договора о предъявлении груза к перевозке и договора перевозки груза в части выдачи груза. Договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов направлены на организацию разовых договоров перевозки грузов и договоров транспортной экспедиции. Договор об организации транспортно-экспедиционного обслуживания направлен на организацию разовых договоров транспортной экспедиции. Договоры о совместной деятельности перевозчиков на автомобильном транспорте направлены на систематическую организацию разовых перевозок пассажиров. Договор об организации услуг по управлению порожними вагонами направлен на систематическую организацию разовых договоров на оказание услуг по управлению порожними вагонами. Договор об организации буксировок направлен на организацию на систематической основе разовых договоров буксировки.

Как видно из приведенного перечня, только рамочные транспортные организационные договоры составляют довольно внушительную группу. Однако ей организационные договоры в транспортной сфере не ограничиваются. К группе организационных договоров, не направленных на систематическую организацию транспортных обязательств относится договор о предъявлении груза к перевозке. Он направлен на организацию

заключения договора перевозки грузов. Сюда же можно отнести предварительный договор перевозки грузов.

Транспортные организационные договоры нужно использовать для использования всех способов управления правовым риском, включая: предупреждение (предотвращение) правового риска; препятствие распространению риска (локализация); распределение правового риска; передачу правового риска; диверсификацию правового риска по альтернативным вариантам поведения и по видам угроз; принятие и удержание правового риска; снижение последствий наступившего рискованного события; эксплуатацию.

Рассмотрим возможности транспортных организационных договоров по каждому из перечисленных способов.

Такой способ управления правовыми рисками, как предупреждение (предотвращение) правового риска, может быть реализован практически любым из транспортных организационных договоров. Включение в организационный договор условия о возможности адаптации условий транспортного договора к изменяющимся обстоятельствам, позволяет избежать многих правовых рисков в будущем. На эту возможность предупреждения рисков обращает внимание Б.И. Пугинский: «Поскольку российское законодательство не закрепляет такой возможности, самим сторонам следует устанавливать в договоре способы адаптации (приспособления) договора для восстановления его равновесия и предотвращения будущих рисков»³³⁷. Так, в договоре об организации услуг по управлению порожними вагонами можно предусмотреть возможность проведения согласительных процедур при наличии определенных договором факторов, увеличивающих отклонение уровня правового риска от желаемого правового результата.

В организационном договоре можно предусмотреть условия, касающиеся ограничения оснований и пределов ответственности при

³³⁷ См.: Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования. М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. С. 158.

исполнении обязательств, вытекающих из организуемых разовых транспортных обязательств. Несмотря на утверждение В.А. Вайпана о том, что в отличие от ответственности перевозчика, ответственность грузоотправителя является полной³³⁸, гражданское законодательство не исключает возможности уменьшения размеров ответственности грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров в случаях, предусмотренных договором (ст. 793 ГК РФ). Рассмотрим это на примере рамочного договора об организации транспортно-экспедиционного обслуживания. Статья 11 федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» предусматривает возможность соглашения об изменении размера ответственности экспедитора в сторону ее увеличения. Полагаем, что такое условие, включенное в договор об организации транспортно-экспедиционного обслуживания, будет стимулировать экспедитора не совершать действий, способствующих отклонению правового риска, который превышает допустимые значения.

В договоре код-шеринга может быть предусмотрено условие о необходимости информирования авиакомпании, продающей билеты на рейс, информировать пассажиров о том, по правилам какой авиакомпании производится перевозка багажа и ручной клади на стыковочных рейсах. Довольно часто для пассажиров сюрпризом при пересадке с воздушного судна одной авиакомпании на борт другой авиакомпании являются меньшие допустимые размеры ручной клади, чем при перевозке на предыдущем этапе.

Мерой, предупреждающей правовые риски, связанные с удержанием груза, является описание в условиях договоров об организации перевозок и договорах о транспортно-экспедиционном обслуживании детального порядка применения данного способа обеспечения исполнения обязательств и составления уведомления об удержании груза. Это позволит избежать серьезных ошибок и снизить уровень правовых рисков. Так, неуведомление,

³³⁸ См.: Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. 2012. №6. С. 34.

либо неверно составленное уведомление об удержании груза могут повлечь не только гражданскую, но и административную и даже уголовную ответственность, в частности за самоуправство. Кроме того, исполнитель транспортных услуг может понести убытки, которые ему не будут компенсированы контрагентом. Так, в Постановлении Арбитражного суда Поволжского округа от 18.03.2021 № Ф-06-943/2021 по делу № А65-7187/2020 указано на неправомерность удержания экспедитором груза, поскольку в договоре о транспортно-экспедиционном обслуживании такой способ обеспечения исполнения обязательств не предусмотрен. По этим причинам экспедитору отказано во взыскании с ответчика расходов. В постановлении обращено внимание на то, что экспедитор лишь проинформировал ответчика о постановке всех контейнеров на запрет по прибытии на станцию назначения, хотя должен был уведомить заказчика о факте удержания груза в форме письменного документа с указанием оснований для удержания груза, наименования (перечня) и количества удерживаемого груза, а также иные необходимые сведения³³⁹.

Само удержание, как способ обеспечения исполнения обязательств при правильном его применении служит правовым средством предотвращения правового риска. Условие об удержании стимулирует контрагента исполнителя транспортных услуг выполнить свои обязанности по транспортному обязательству. Следует обратить внимание, что удержание грузов, за исключением скоропортящихся, может применяться при неисполнении обязанности уплатить штраф за задержку транспортных средств, контейнеров в случаях их простоя. При этом следует учитывать, что по отношению к договору об организации перевозок грузов организуемым является не только договор перевозки грузов, но и договор о предъявлении груза к перевозке.

³³⁹ См.: Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 18.03.2021 № Ф-06-943/2021 по делу № А65-7187/2020 // СПС Консультант-Плюс.

Стимулируют исполнителя транспортных услуг к надлежащему исполнению обязательства в срок, а значит, и служат предотвращению рисков другой стороны правильно сформулированное условие о цене. Б.И. Пугинский по этому поводу пишет: «Для этого в договоре предусматриваются ценовые коэффициенты или дифференцированные цены»³⁴⁰. При доставке груза точно в срок коэффициенты могут быть большие, а при задержке – уменьшающиеся.

Следующий способ управления рисками – препятствие распространению риска (локализация). Так, в договоре на транспортно-экспедиционное обслуживание возможно предусмотреть конкретный срок, в течение которого должно быть направлено заявление одностороннее изменение условий договора при условии наступления определенного рискованного события³⁴¹. Возможность одностороннего расторжения договора транспортной экспедиции предусмотрена ст. 806 ГК РФ. Причем, правила этой статьи носят императивный характер. Однако, споры могут возникнуть по поводу срока, в течение которого сторона должна предупредить об отказе.

О локализации риска ведут речь также, когда риск локализуется на одной из сторон и в качестве примера приводят риск случайной гибели³⁴². Правда, по мнению А.Г. Мартиросяна локализация в этом случае является одним из видов распределения правового риска. Все же полагаем, что распределение риска предполагает его диверсификацию между субъектами, а не возложение полностью на одну из сторон. Что же касается возможностей транспортных организационных договоров по локализации риска одной из сторон, то они могут быть реализованы в узловом соглашении, путем указания конкретного лица, несущего последствия риска случайной гибели груза.

³⁴⁰ См.: Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования: М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. С. 157.

³⁴¹ См.: Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 22.11.2018 №Ф06-39158/2018 по делу №А65-42220/2017 // СПС Консультант-Плюс.

³⁴² Мартиросян А.Г. Способы распределения риска в гражданском праве Российской Федерации // URL: <https://justicemaker.ru/view-article.php?id=4&art=3509>

Диверсификацию правового риска по альтернативным вариантам поведения и по видам угроз можно проводить с помощью большинства транспортных организационных договоров. Примером здесь может служить договор код-шеринга, относительно которого обоснованно отмечается: «В зависимости от достигнутых договоренностей между авиакомпаниями-партнерами, распределение обязательств и ответственности может быть различным»³⁴³. Договором код-шеринга может быть предусмотрено право выбора (опцион) фактическим перевозчиком транспортных средств, имеющихся у него во владении, для перевозки пассажиров. Этим же договором можно предусмотреть возможность альтернативного предъявления претензий пассажиром к любой из участвующих в перевозке авиакомпаний³⁴⁴. Чаще всего такие условия отсутствуют, и пассажиры имеют право предъявлять претензии только той компании, самолетом которой они летели.

Представляется, что диверсификация правового риска посредством альтернативного обязательства, может быть проиллюстрирована следующим высказыванием С.Ю. Филипповой: «В случаях установления альтернативного обязательства стороны усиливают возможности достижения правовой цели должника, ... ослабляя достижимость правовой цели кредитора»³⁴⁵. Помимо приведенных примеров, к альтернативным обязательствам относятся географический и грузовой опционы, позволяющие исполнителю транспортных услуг выбрать менее рискованные варианты поведения.

Еще одним из способов снижения рисков путем его диверсификации является включение в договор об организации перевозок грузов условия об альтернативной неустойке. Также отмечается, что «общецивилистическим способом распределения риска следует назвать установление очередности в

³⁴³ См.: Гареев Р. Код-шеринг: некоторые вопросы правового регулирования // URL: https://zakon.ru/blog/2017/2/20/kod-shering_nekotorye_voprosy_pravovogo_regulirovaniya.

³⁴⁴ См.: Определение ВС РФ от 30.07.2015 по делу № А40-140893/2013// СПС Консультант-Плюс.

³⁴⁵ Филиппова С.Ю. Частно-правовые средства организации и достижения правовых целей. М.: Статут, 2011. С. 240-241.

исполнении обязательства»³⁴⁶. Так, договором транспортно-экспедиционного обслуживания может быть установлена поэтапная оплата клиентом оказанных экспедитором услуг в конкретных транспортно-экспедиционных договорах. Такие этапы могут быть связаны с начальной, основной и конечной стадией перевозочного процесса, либо с выполнением отдельных услуг (например, этап таможенного декларирования товаров).

Как уже отмечалось, частными случаями диверсификации рисков является их распределение и передача. Следует согласиться с Д.В. Лубягиной в том, что «при отсутствии соглашения либо признания договора по каким-либо причинам недействительным ни законодательство, ни судебная практика в большинстве своем ни в коей мере не предлагают способа его распределения»³⁴⁷. Распределение риска может быть произведено в транспортном организационном договоре путем формулирования условия о субсидиарной или солидарной ответственности участников договорного отношения, что является «классическим примером «включения» дистрибутивной справедливости»³⁴⁸. А.Г. Мартиросян утверждает, что «солидарный способ распределения риска распространяет свое действие на отношения, регулируемые как в рамках гражданско-правовой ответственности, так и в рамках простого исполнения обязанности, когда имеется множественность лиц на стороне должника»³⁴⁹. Такую множественность на стороне должника мы наблюдаем при исполнении обязательства, вытекающего из договора смешанной перевозки грузов. Соответственно распределение риска в таком обязательстве может производиться посредством как договора об организации перевозок грузов, так и посредством узловых соглашений. На практике такая возможность в большинстве случаев упускается.

³⁴⁶ См.: Мартиросян А.Г. Способы распределения риска в гражданском праве Российской Федерации // URL: <https://justicemaker.ru/view-article.php?id=4&art=3509>

³⁴⁷ См.: Лубягина Д.В. Риск в гражданском праве: монография. М., 2017. С. 55.

³⁴⁸ См.: Хужин А.М. О проблемах распределения рисков гражданско-правовой ответственности // Юридическая техника. 2019. № 13. С. 622.

³⁴⁹ Мартиросян А.Г. Способы распределения риска в гражданском праве Российской Федерации // URL: <https://justicemaker.ru/view-article.php?id=4&art=3509>

Распределение риска в договоре простого товарищества при осуществлении регулярных автомобильных перевозок пассажиров. Согласно ст. 1046 ГК РФ порядок покрытия расходов и убытков, связанных с совместной деятельностью товарищества, определяется их соглашением. Данное правило позволяет распределить правовые риски товарищей, возникающие при исполнении обязательств по разовым пассажирским перевозкам.

Передача правового риска является одним из самых распространенных способов диверсификации правовых рисков, когда риск перекладывается не на стороны транспортного обязательства, а на третьих лиц. И транспортные организационные договоры могут здесь играть важную роль. Одним из способов передачи правового риска является включение в организационный договор условий об отдельных способах обеспечения исполнения обязательства. К числу таковых можно отнести залог, поручительство, независимую гарантию. Как справедливо отмечает Б.М. Гонгалло, эти и иные способы стимулируют к исполнению обязательств в натуре. При этом, реальное обеспечение может дать лишь чужое имущество и действия третьих лиц, помимо должника³⁵⁰. Так, включение в договор между владельцами транспортных инфраструктур условия о том, что исполнение каждого договора на оказание услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование в части оплаты предоставленных перевозчику услуг, обеспечивается независимой гарантией третьего лица.

Большую роль в передаче риска играет страхование ответственности и страхование груза. Само страхование к транспортным обязательствам не относится, но влияет на распределение рисков в транспортном обязательстве. При этом большое количество судебных споров связано с такой гражданско-правовой формой организации социальных связей, как генеральный полис

³⁵⁰ См.: Гонгалло Б.М. Учение об обеспечении исполнения обязательств. М., 2002. С. 10, 34.

страхования грузов³⁵¹. При передаче риска путем страхования следует учитывать, что экспедитор может застраховать в одном договоре свою ответственность не только свои собственные, но и имущественные риски третьих лиц (выгодоприобретателей), участвующих в осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности в рамках договора³⁵². Степень диверсификации рисков в этом случае будет достаточно высокой. Удержание риска также зачастую связано с его страхованием и перестрахованием³⁵³.

Снижение последствий наступившего рискованного события, как правило, связано с гражданско-правовой ответственностью за неисполнение либо ненадлежащее исполнение транспортных обязательств. Е.Е. Богданова «обширный круг обстоятельств, на случай наступления которых допускается установление обязанности по возмещению потерь, порождает вопрос о допустимости заключения соглашений по возмещению потерь, которые будут лишать или ограничивать возможность самой защиты прав»³⁵⁴. В транспортных организационных договорах возможно предусмотреть меры ответственности, которые императивно не установлены транспортным законодательством. Так, в договоре на транспортно-экспедиционное обслуживание в целях снижения последствий наступившего рискованного события можно предусмотреть возможность подачи мотивированного замечания по поводу содержания (объема) и качества оказанных экспедитором услуг³⁵⁵. В договоре об организации пассажиров может быть предусмотрена неустойка в виде штрафа, уплачиваемая автовокзалу перевозчиком за невыделение установленного договором и расписанием количества автобусов. Арбитражный суд Волго-Вятского округа расценил

³⁵¹ См.: Определение Верховного Суда РФ от 21.01.2021 №305-ЭС20-21758(1,2) по делу № А40-268562/2019; Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 14.09.2021 № Ф06-7690/2021 по делу № А 55-26097/2019 // СПС Консультант-Плюс; Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 08.07.2021 № Ф06-6391/2021 по делу № А 65-12245/2020 // СПС Консультант-Плюс

³⁵² См.: Постановление Президиума ВАС РФ от 13.04.2010 № 16996/09 по делу №А-43-27008/200839-731 // Вестник ВАС РФ. 2010. №8.

³⁵³ См.: Скачков Н.Г. Коллизионные вопросы правового регулирования морских опасных грузов // Lex Russia. 2014. №14. С. 447.

³⁵⁴ См.: Богданова Е.Е. Тенденции развития гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств: проблемы и перспективы // Lex russica. 2017. № 5. С. 24–37.

³⁵⁵ См.: Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 24.08.2017 №Ф06-23487/2017 по делу №А55-21057/2016 // СПС Консультант-Плюс.

положения договора о включении такой неустойки как условия об ответственности за неисполнение либо ненадлежащее исполнение обязательства по перевозке пассажиров³⁵⁶.

Одним из наиболее распространенных вариантов снижения последствий наступившего рискованного события при неисполнении разового обязательства является возмещение убытков. Однако, включение условия о возмещении убытков в долгосрочные организационные договоры не всегда идет на пользу сотрудничеству сторон при достижении правовых целей обязательства. По мнению С.Ю. Филипповой, это порождает необоснованную неотвратимость возмещения убытков абсолютно во всех случаях, что может привести к разрыву долгосрочных деловых связей из-за пустяковых ситуаций³⁵⁷.

Эксплуатация рисков – это способ, который позволяет заставить правовые риски на себя. При этом провокация наступления «выгодных» рискованных ситуаций может быть осуществлена не столько действиями заинтересованного лица по катализации рискованного события, но и по ослаблению позиции контрагента путем включения в транспортный организационный договор соответствующих условий о последствиях данного правового риска.

Далее рассмотрим случаи использования потенциала организационного гражданско-правового договора, когда организуется не правоотношение, а иные гражданско-правовые организационные формы в рамках транспортного обязательства. Поскольку гражданско-правовые организационные формы не сводятся только к организационным правоотношениям, а могут отражать внутреннее содержание иных социально-правовых связей субъектов договорных отношений, то возможно их образования и в рамках договорного обязательства на оказание транспортных услуг. В этом случае

³⁵⁶ См.: Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 10.06.2015 №Ф01-1387/2015 по делу №А38-2397/2013 // СПС Консультант-Плюс.

³⁵⁷ Филиппова С.Ю. Частно-правовые средства организации и достижения правовых целей. М.: Статут, 2011. С. 262-263.

организационное правоотношение отсутствует, а организационные отношения существуют, но в рамках имущественных обязательств.

Вначале проиллюстрируем данное утверждение на примере генерального полиса страхования грузов, который часто ошибочно называют организационным договором³⁵⁸. Выданный страховщиком генеральный страховой полис позволяет в рамках его действия страховать разных партий однородных грузов на сходных условиях в течение длительного времени. Схожесть с организационным договором налицо. Однако, как справедливо отмечает С.Ю. Морозов, действия по страхованию отдельных партий производятся в рамках единого имущественного договора. Автор ссылается на п. 2 ст. 941 ГК РФ, в которой предусматривается совершение действий по страхованию и без выдачи страхового полиса на отдельную партию груза, если его не потребовал выдать страхователь. Действительно, в судебной практике рассматривались случаи, когда факт страхования отдельной партии подтверждал не страховой полис, а предусмотренный договором юридический факт - момент загрузки груза³⁵⁹. Кроме того, положения п.3 ст. 941 о преимуществе правил страхового полиса на отдельную партию перед генеральным полисом страхования, свидетельствуют не в пользу квалификации генерального полиса в качестве организационного договора³⁶⁰.

Следует поддержать мнение В.В. Груздева о том, что генеральный полис является примером договора с открытыми условиями, которые «конкретизируются соглашениями «закрывающими» эти условия и становящимися таким образом частью самого договора с открытыми условиями»³⁶¹. В подтверждение этому тезису является установление на практике сроков выплаты страховой премии в генеральном страховом полисе, не привязанной к конкретной отправке груза.

³⁵⁸ См.: Левушкин А.Н. Специальные договорные конструкции: рамочный, опционный и абонентский договоры // Актуальные проблемы российского права. 2018. №2. С. 20.

³⁵⁹ См.: Обзор практики рассмотрения Федеральным арбитражным судом Московского округа споров в сфере страхования (за апрель-сентябрь 2004 г.) // СПС Консультант-Плюс.

³⁶⁰ См.: Морозов С.Ю. Некоторые проблемы, связанные с определением правовой природы гражданско-правовых организационных договоров // Российская юстиция. 2015. №7. С. 13.

³⁶¹ См.: Груздев В.В. Рамочные договоры в гражданском праве // Право и экономика. 2019. №11. С. 65.

На наш взгляд, генеральный полис является разновидностью договора на оказание услуг страхования имущества, носит имущественный характер и не может рассматриваться в качестве организационного договора. Именно в нем, а не в разовом «договоре» имеются существенные условия о характере события, на случай наступления которого осуществляется страхование (страхового случая), о сроке действия договора. Что касается существенных условий об объекте страхования и страховой сумме, то здесь следует согласиться с позицией ФАС СЗО, который в своем постановлении от 05.04.2006 № А56-17907/04 указал, что такие условия договора являются согласованными, если они позволяют конкретизировать данные величины лишь в будущем, когда поступит заявка на страхование³⁶². Налицо договор с открытыми условиями.

Обязательство, вытекающее из такого рода договоров³⁶³, является единым и исполняется по мере удовлетворения требований, содержащихся в заявках (обязательство с ддящимся исполнением). Прием таких заявок нельзя рассматривать в качестве отдельных гражданско-правовых договоров. Они представляют собой две взаимосвязанные односторонние сделки, совершенные в рамках исполнения уже существующего обязательства. А сама заявка (уведомление) является односторонней сделкой в рамках исполнения заявителем своих кредиторских обязанностей по договору. Как справедливо отмечает Т.С. Гудовских, «такая двусторонняя сделка не порождает новых прав и обязанностей. Ее следует охарактеризовать как правопрекращающую (ремиссионную) сделку», ведущую к исчерпанию обязательства³⁶⁴. Н.В. Козлова такие распорядительные сделки отграничивает от обязательственной по признакам абстрактности, самостоятельности и бесповоротности³⁶⁵.

³⁶² См.: Постановление ФАС СЗО от 05.04.2006 № А56-17907/04 // СПС Консультант-Плюс.

³⁶³ К ним можно отнести договор банковского счета, договор эквайринга, договор поставки и др.

³⁶⁴ См.: Гудовских Т.С. Механизм восполнения открытых условий гражданско-правовых договоров: дис. ... канд. юрид. наук. Ульяновск, 2019. С. 109.

³⁶⁵ Козлова, Н.В. Правосубъектность юридического лица // Законодательство. 2003. № 12. С. 17; 2004. № 1. С. 19

Между тем, отсутствие рамочного организационного договора в подобных случаях не свидетельствует об отсутствии иных гражданско-правовых организационных форм правовых связей, которые могут возникать в рамках единого имущественного обязательства. Напротив, совершение правопрекращающих двусторонних сделок образуют такие взаимосвязи правовых возможностей и необходимостей, которые направлены на организацию дальнейшего исполнения обязательства. Так, взаимосвязь секундарного права и необходимости, образуют гражданско-правовую организационно форму, направленную либо на приобретение правовых возможностей, вытекающих из субъективного права, либо на исполнение конкретной юридической обязанности.

Примером может служить договор с исполнением по требованию (абонентский) договор, а точнее его вариация, используемая на транспорте. Такой договор оформляется абонементным билетом³⁶⁶, месячный проездной билет и т.п.³⁶⁷. Договор с исполнением по требованию применительно к перевозке пассажиров является длящимся договором на оказание услуг, исполнение которого производится путем совершения однородных действий по требованию пассажира. При этом, каждый раз при предъявлении требования не возникает новый договор перевозки пассажира, а происходит постепенное исчерпание уже существующего обязательства по перевозке, возникшего из абонентского договора.

Мы разделяем позицию М.Н. Малеиной, которая оппонируя В.А. Хохлову³⁶⁸, пишет: «Вряд ли можно согласиться с тем, что абонентский договор является разновидностью организационного, так как цель

³⁶⁶ См.: Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндреса. М.: Юридическая фирма «Контракт», 1998. С. 172.; Федеральный закон от 08.01.1998 №2-ФЗ «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 12.01.1998. №2. Ст. 218.

³⁶⁷ В практике железных дорог СССР находили применение абонементные именные билеты, в том числе льготные и сезонные, абонементные билеты на предъявителя, билеты «выходного дня». См.: Комментарий к уставу железных дорог СССР / Под ред. Г.Б. Астановского. – М.: Юридическая литература, 1971. С.222-223.; «Устав железных дорог СССР» утв. Постановлением Совмина СССР от 06.04.1964 №270 // Свод законов СССР. Т. 8. С. 57.

³⁶⁸ См.: Хохлов В.А. Общие положения об обязательствах: учебное пособие. – М.: Статут, 2015. // СПС Консультант-Плюс: Комментарий законодательства.

абонентского договора состоит не в заключении другого нового договора, а в запуске особого механизма действия внутреннего договора»³⁶⁹. Однако, это совсем не означает, что организационные отношения не могут образовываться в рамках такого абонентского договора. Е.Б. Подузова совершенно верно отмечает, что «существуют договоры, одновременно включающие организующие и иные элементы»³⁷⁰. В данном случае общие условия абонентского договора на перевозку пассажиров направлены на организацию исполнения отношений, возникающих при предъявлении требования осуществить разовую перевозку.

Существует и иное сочетание имущественных и организационных элементов в едином обязательстве по перевозке. Проиллюстрируем это на примере договора воздушной перевозки пассажира. Условием предоставления места в салоне воздушного судна является прохождение пассажиром регистрации на рейс. Часто это относят к обязанности пассажира, что на наш взгляд, не вполне точно³⁷¹. Пассажир, у которого забронировано место и имеется проездной билет, обладает секундарным правом на приобретение субъективного права занять место в транспортном средстве, которое он может реализовать путем одностороннего волеизъявления пройти регистрацию. Таким образом, перед регистрацией на рейс образуется организационное отношение между пассажиром и перевозчиком, содержанием которого являются секундарное право и корреспондирующая ему юридическая необходимость, не позволяющая перевозчику по своей инициативе изменять порядок регистрации на рейс (овербукинг)³⁷². Оно направлено на организацию исполнения обязательства по воздушной перевозке грузов в части предоставления места пассажиру в транспортном средстве.

³⁶⁹ См.: Малеина М.Н. Абонентский договор. Комментарий к ст. 429.4 Гражданского кодекса РФ // Гражданское право. 2020 №5. С.5. С. 3-7.

³⁷⁰ См.: Подузова Е.Б. Организационный договор и его виды: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2012. С.7.

³⁷¹ См.: Бордунов В.Д., Елисеев Б.П. Электронный билет – новая форма заключения договора международной воздушной перевозки // СПС Консультант-Плюс.

³⁷² См.: Перов А. Авиасамодетельность. Овербукинг вне закона? // ЭЖ-Юрист. 2017. №50. С. 8.

Используя такие гражданско-правовые формы организационных отношений, возможно управлять правовыми рисками в рамках самого транспортного обязательства. Для этого необходимо определить правовые риски, на уровень которых способна повлиять такая форма, и по возможности скорректировать условия договора таким образом, чтобы должным образом повлиять на уровень правового риска.

Выводы:

1. Доказано, что договорное управление правовыми рисками возможно при организации гражданско-правовых отношений, как посредством организационных договоров, так и с помощью иных организационных гражданско-правовых форм. При этом возможно использование всех способов управления правовым риском, включая: предупреждение (предотвращение) правового риска; препятствие распространению риска (локализация); распределение правового риска; передачу правового риска; диверсификацию правового риска по альтернативным вариантам поведения и по видам угроз; удержание правового риска; снижение последствий наступившего рискованного события; эксплуатацию.

2. Доказано, что локализация как способ управления правовым риском, не является разновидностью распределения риска, а представляет собой самостоятельный способ управления, включающий в себя не только локализацию риска на одной из сторон транспортного договора, но и любое препятствие (блокирование) распространения риска.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование показало, что правовые средства, используемые при гражданско-правовом регулировании отношений по управлению правовыми рисками используются пока не эффективно и бессистемно. Особенно это касается потенциала гражданско-правового договора. Первые попытки, связанные с построением возможных моделей управления рисками в различных подотраслях гражданского права, свидетельствуют об отсутствии целостного представления в данной сфере научных знаний.

В рамках нашей работы мы акцентировали внимание на управлении правовыми рисками при исполнении транспортных обязательств. При этом, сделали ряд выводов, которые будут полезны при гражданско-правовом управлении иными рисками.

Во-первых, доказано, что в гражданском праве управление должно идти именно правовым риском. Поэтому сформулировано авторское определение правового риска, который всегда должен соотноситься в первую очередь с правовым результатом.

Во-вторых, впервые предложено управление правовым риском рассматривать сквозь призму общественных отношений. Данный подход позволил системно рассмотреть гражданско-правовые отношения, в рамках которых возможно управление правовыми рисками. Выявлено, что такие отношения могут быть имущественными в виде гражданско-правовой услуги по управлению правовыми рисками. На основании выявленных признаков научно обоснованы и впервые сформулированы авторские определения такой услуги и договора на оказание услуг по управлению правовыми рисками. Также доказано, что два вида неимущественных отношений также могут складываться по поводу управления правовыми рисками. К числу таких отношений отнесены входящие в предмет гражданско-правового регулирования отношения управления и организационные отношения.

Относительно последних, сделан вывод о том, что они в результате правового воздействия проявляются не только в форме правоотношения, но и в иных гражданско-правовых организационных формах.

В целях управления правовыми рисками выработаны методические рекомендации по разработке гражданско-правового механизма. Одной из центральных идей при моделировании прагматической модели такого механизма как системы, является идея о том, что управление правовыми рисками необходимо связывать с каждой гражданско-правовой возможностью и юридической необходимостью, являющихся содержанием каждой из образующихся в процессе исполнения обязательства гражданско-правовых форм. Риск будет правовым, если он связан с достижением правового результата и проявляется в невозможности реализации правовых возможностей либо осуществления юридически необходимого поведения. Для этих целей выявлены основные гражданско-правовые формы, образующиеся при исполнении транспортного обязательства.

Выявлены этапы гражданско-правового механизма управления правовыми рисками в транспортном обязательстве. Важнейшим из них является этап идентификации риска. Поэтому предложена и научно обоснована методика проведения такой идентификации.

Доказано, что гражданско-правовой договор является одним из наиболее эффективных правовых средств, которое следует закладывать в структуру гражданско-правового механизма управления правовыми рисками в качестве элемента.

Посредством гражданско-правового договора возможно регулирование неимущественных отношений управления правовыми рисками. Автором предложено авторское определение договора оперативного управления правовыми рисками в транспортном обязательстве, дана его общая правовая характеристика.

Раскрыт потенциал транспортных организационных договоров, которые в рамках возникающих из них неимущественных отношений

позволяют эффективно управлять рисками в организуемых транспортных обязательствах. Доказано, что организационные отношения могут возникать и в самом транспортном обязательстве, направленном на оказание услуг. Посредством договорного регулирования таких отношений также можно управлять рисками в рамках этого обязательства.

Доказано, что договорное управление правовыми рисками возможно при организации гражданско-правовых отношений, как посредством организационных договоров, так и с помощью иных организационных гражданско-правовых форм. При этом возможно использование всех способов управления правовым риском, включая: предупреждение (предотвращение) правового риска; препятствие распространению риска (локализация); распределение правового риска; передачу правового риска; диверсификацию правового риска по альтернативным вариантам поведения и по видам угроз; удержание правового риска; снижение последствий наступившего рискованного события; эксплуатацию.

Доказано, что локализация как способ управления правовым риском, не является разновидностью распределения риска, а представляет собой самостоятельный способ управления, включающий в себя не только локализацию риска на одной из сторон транспортного договора, но и любое препятствие (блокирование) распространения риска.

Наконец, доказано, что функция управления правовыми рисками в договоре перевозке грузов может быть возложена на экспедитора, поскольку это является одной из важнейших его задач в условиях трансформации современного рынка транспортных услуг. Обоснована возможность оказания экспедитором услуг по управлению рисками в договоре перевозки грузов, сформулированы предложения по совершенствованию законодательства.

Разработанная нами концепция имеет прогностические возможности, поскольку развитие ее основных положений может происходить по различным направлениям цивилистического исследования: по развитию теории правовых средств управления правовыми рисками; по развитию

учения о гражданско-правовых отношениях управления; по совершенствованию гражданско-правовых механизмов управления правовыми рисками; по развитию учения о гражданско-правовых формах; по исследованию транспортных обязательств и т.д.

СПИСОК НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ, МАТЕРИАЛОВ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ И СПЕЦИАЛЬНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Международные договоры и межгосударственные акты

1. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) // Собрание законодательства РФ. № 37. 11.09.2017

2. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). – Женева, 19.05.1956 // СПС Консультант-Плюс.

3. Межгосударственный Стандарт ГОСТ 33433-2015 от 01.09.2016 г. «Безопасность функциональная. Управление рисками на железнодорожном транспорте» [Электронный ресурс] // URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200127759> (дата обращения: 02 июля 2021).

4. Модельный Гражданский кодекс для государств – участников содружества Независимых Государств (часть вторая: раздел 4. Отдельные виды обязательств) // Официальный сайт Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ. [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: https://iacis.ru/baza_dokumentov/modelnie_zakonodatelnie_akti_i_rekomendacii_mpa_sng/400 (дата обращения: 02 декабря 2020).

2. Нормативные акты Российской Федерации

1. Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» (ред. от 30.12.2021) // Российская газета. - 2018. - № 170.

2. Федеральный закон от 3 апреля 2017 г. № 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил

международных воздушных перевозок» // Собрание законодательства РФ. - 2017. - № 15. - (Часть I). - Ст. 2127.

3. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации» (ред. от 06.03.2022) // Собрание законодательства РФ. - 2007. - № 46. - Ст. 5555.

4. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ред. от 14.03.2022) // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2007. - № 7. - Ст. 837.

5. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (ред. от 11.06.2022) // Собрание законодательства РФ. - 2003. - № 2. - Ст. 170.

6. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте» (ред. от 14.03.2022) // Собрание законодательства РФ. - 2003. - № 2. - Ст. 169.

7. Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (ред. от 18.03.2020) // Собрание законодательства РФ. - 2003. - № 27. - (ч. 1). - Ст. 2701.

8. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ред. от 28.06.2022) // Российская газета. - 2002. - № 80.

9. Федеральный закон от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (ред. от 14.03.2022) // Собрание законодательства РФ. - 2011. - № 11. - Ст. 1001.

10. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81 (ред. от 09.07.2022) // Собрание законодательства РФ. - 1999. - № 18. - Ст. 2207.

11. Федеральный закон от 8 февраля 1998 г. № 14-ФЗ «Об обществах с ограниченной ответственностью» (ред. от 25.02.2022) // Собрание законодательства РФ. - 1998. - № 7. - Ст. 785.

12. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60 (ред. от 14.03.2022) // Собрание законодательства РФ. - 1997. - № 12. - Ст. 1383.

13. Федеральный закон от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» (ред. от 14.07.2022) // Собрание законодательства РФ. - 1996. - № 1. - Ст. 1.

14. Федеральный закон от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» (ред. от 14.07.2022) // Собрание законодательства РФ. - 1996. - № 3. - Ст. 140.

15. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (ред. от 31.12.2020) // Российская газета. - 1993. - № 227.

16. Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. - 2021. - № 23. - Ст. 4058.

17. Распоряжение Правительства РФ 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. - 2021. - № 50 (часть IV). - Ст. 8613.

18. Приказ Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»» (ред. от 15.09.2020) // Российская газета. 2007. - № 225.

3. Нормативные акты иностранных государств и комментарии к ним

19. Гражданский кодекс Республики Армения от 17. Июня 1998 года № ЗР-239 [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=2998 (дата обращения: 02 декабря 2020).

20. Гражданский кодекс Республики Беларусь от 7 декабря 1998 года № 218-3 [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=1822 (дата обращения: 02 декабря 2020).

21. Гражданский кодекс Кыргызской Республики (часть вторая) от 5 января 1998 года №1 [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=53# (дата обращения: 02 декабря 2020).

22. Гражданский кодекс Республики Молдова от 6 июня 2002 года №1107-XV [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=3244 (дата обращения: 02 декабря 2020).

23. Гражданский кодекс Республики Таджикистан (часть вторая) от 11 декабря 1999 года №885 [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=2165# (дата обращения: 02 декабря 2020).

24. Гражданский кодекс Туркменистана от 17 июля 1998 года №294-I [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=2363# (дата обращения: 02 декабря 2020).

25. Гражданский кодекс Республики Узбекистан (часть вторая) от 29 августа 1996 года №256-I [Электронный ресурс] Режим доступа: URL: http://www.base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=771#

26. Гражданский кодекс Украины от 16 января 2003 года №435-IV [Электронный ресурс] Режим доступа: URL:

http://www.base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=8896# (дата обращения: 02 декабря 2020).

27. Лившиц Н.Э. Гражданский кодекс Республики Казахстан:

4. Нормативные акты, утратившие силу, и проекты нормативных актов

28. Федеральный закон от 08.01.1998 №2-ФЗ «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 12.01.1998. №2. Ст. 218.

29. «Устав железных дорог СССР» утв. Постановлением Совмина СССР от 06.04.1964 №270 // Свод законов СССР. Т. 8. С. 57.

5. Правоприменительная практика

30. Определение Конституционного Суда РФ от 2 февраля 2006 г. №17-О // СПС Консультант-Плюс.

31. Постановление Верховного Суда РФ от 25 декабря 2018 г. №49 «О некоторых вопросах применения общих положений ГК РФ о заключении и толковании договора» // СПС Консультант-Плюс.

32. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» // СПС Консультант-Плюс.

33. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22 ноября 2016 г. № 54 «О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации об обязательствах и их исполнении» // СПС Консультант-Плюс.

34. Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации № 16 от 14.03.2014 г. «О свободе договора и его пределах» // Вестник ВАС РФ. № 5. 2014.

35. Постановление Президиума ВАС РФ от 13.04.2010 № 16996/09 по делу №А-43-27008/200839-731 // Вестник ВАС РФ. 2010. №8.

36. Постановление Президиума ВАС РФ от 15.04.1997 №5624/96 // Вестник ВАС РФ. 1997. №7.
37. Определение Верховного Суда РФ от 21.01.2021 №305-ЭС20-21758 (1,2) по делу № А40-268562/2019 // СПС Консультант-Плюс
38. Определение ВС РФ от 30.07.2015 по делу № А40-140893/2013// СПС Консультант-Плюс.
39. Определение ВАС от 27.09.2011 № ВАС-11822/11 по делу №А43-24321/2010-45-548. // СПС Консультант-Плюс.
40. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 18.06.2021 №Ф-06.2021 по делу № А12-24869/20202011 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.
41. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 18.03.2021 № Ф-06-943/2021 по делу № А65-7187/2020 // СПС Консультант-Плюс.
42. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 14.09.2021 № Ф06-7690/2021 по делу № А 55-26097/2019 // СПС Консультант-Плюс
43. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 08.07.2021 № Ф06-6391/2021 по делу № А 65-12245/2020 // СПС Консультант-Плюс
44. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 28.05.2020 № Ф06-61688/2020 по делу №А12-31506/2019 // СПС Консультант-Плюс.
45. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 18.02.2020 по делу №А55-9917/2019 // СПС Консультант-Плюс.
46. Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 31.10.2019 № Ф02-5141/2019 по делу № А19-28447/2018 // СПС Консультант-Плюс.

47. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 22.11.2018 №Ф06-39158/2018 по делу №А65-42220/2017 // СПС Консультант-Плюс.

48. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 07.08.2018 по делу №А12-14688/2017 // СПС Консультант-Плюс.

49. Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 19.09.2017 г. № 15АП-8478/2017 по делу № А32-26535/2016 // СПС Консультант-Плюс.

50. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 24.08.2017 №Ф06-23487/2017 по делу №А55-21057/2016 // СПС Консультант-Плюс.

51. Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 10.06.2015 №Ф01-1387/2015 по делу №А38-2397/2013 // СПС Консультант-Плюс.

52. Определение Верховного Суда РФ от 5 июня 2012 г. по делу № 11-КГ12-3 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

53. Апелляционное определение Верховного суда Республики Татарстан от 14.05.2015 // СПС Консультант-Плюс.

54. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 28.10.2014 № Ф05-11674/2014 по делу №А40-177306/13 // СПС Консультант-Плюс.

55. Постановление ФАС Уральского округа от 29 апреля 2013 г. № Ф09-1206/13 по делу № А76-5846/2012 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

56. Постановление ФАС Поволжского округа от 04.09.2012 по делу №А55-6910/2011 // СПС Консультант-Плюс.

57. Постановление Двенадцатого арбитражного апелляционного суда от 2 февраля 2012 г. по делу № А57-6421/2011 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

58. Постановление Двенадцатого арбитражного апелляционного суда от 13 февраля 2012 г. по делу № А57-15857/2011 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

59. Постановление Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда от 11 мая 2012 г. по делу № А65-25138/2011 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

60. Постановление Двенадцатого арбитражного апелляционного суда от 18 мая 2012 г. по делу № А57-18065/2011 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

61. Определение Свердловского областного суда от 21 февраля 2012 г. по делу № 33-1656/2012 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

62. Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 6 июля 2012 г. по делу № А42-6947/2011 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

63. Постановление Седьмого арбитражного апелляционного суда от 13 августа 2012 г. по делу № А02-616/2012 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

64. Постановление Девятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 30 марта 2012 г. по делу № А14-11065/2011 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

65. Апелляционное определение Кемеровского областного суда от 17 октября 2012 г. по делу № 33-10277 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

66. Постановление ФАС СЗО от 05.04.2006 № А56-17907/04 // СПС Консультант Плюс: Версия Проф.

6. Монографии

67. Агарков, М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву / М.М. Агарков - М., 1940. - 192 с.

68. Алексеев, С.С. Восхождение к праву / С.С. Алексеев - М.: Норма, 2001. - 752 с.

69. Алексеев, С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов / С.С. Алексеев - М.: Госюриздат, 1959. - 176 с.
70. Алексеев, С.С. Общая теория права. Курс в 2-х томах. Т. 2 / Алексеев С.С. - М.: Юрид. лит., 1982. - 360 с.
71. Алексеев, С.С. Собрание сочинений. В 10 т. [+ Справоч. том]. Том 6: Восхождение к праву / С.С. Алексеев - М.: Статут, 2010. - 558 с.
72. Алексеев, С.С. Социальная ценность права в советском обществе / С.С. Алексеев - М.: Юрид. лит., 1971. - 223 с.
73. Аллахвердов, М.А., Савичев, Г.П. Договоры о перевозках грузов / М.А. Аллахвердов, Г.П. Савичев - М.: Юридическая литература, 1967. - 184 с.
74. Антология уральской цивилистики. 1925-1989: Сборник статей. – М.: «Статут», 2001. - 431 с.
75. Аскназий, С.И. Основные вопросы теории социалистического гражданского права / С.И. Аскназий - М.: Статут, 2008. - 859 с.
76. Бекленищева, И.В. Гражданско-правовой договор: Классическая традиция и современные тенденции / И.В. Бекленищева - М.: Статут, 2006. - 204 с.
77. Белых, В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ) / В.С. Белых - М.: Проспект, 2009. - 152 с.
78. Бернгефт, Ф., Колер, И., Нечаев, В.М. Гражданское право Германии. Перевод с немецкого / Ф. Бернгефт, И. Колер; под ред. В.М. Нечаева - С-Пб.: Сенат. Тип., 1910. - 430 с.
79. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказание услуг / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский - М.: «Статут», 2002. - 1038 с.
80. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и

иных услугах в сфере транспорта / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский - М.: «Статут», 2003. - 910 с.

81. Братусь, С.Н. Субъекты гражданского права / С.Н. Братусь - М.: Госюриздат, 1950. - 367 с.

82. Вавилин, Е.В. Осуществление гражданских прав и исполнение обязанностей / Е.В. Вавилин - Саратов: Изд-во ГОУ ВПО «Саратовская государственная академия права», 2008. - 240 с.

83. Вавилин, Е.В. Осуществление и защита гражданских прав / Е.В. Вавилин - М.: Волтерс Клувер, 2009. - 360 с.

84. Габов, А.В. Сделки с заинтересованностью в практике акционерных обществ: проблемы правового регулирования / А.В. Габов - М.: Статут, 2005. - 412 с.

85. Гонгало, Б.М. Предмет гражданского права / Б.М. Гонгало Проблемы теории гражданского права; институт частного права. - М.: Статут, 2003. - 128 с.

86. Гонгало, Б.М. Учение об обеспечении исполнения обязательств / Б.М. Гонгало - М.: Статут, 2002. - 222 с.

87. Гончаров, Д.В. Комплексный подход к управлению рисками для российских компаний / Д.В. Гончаров - М.: Вершина, 2008. - 221 с.

88. Дегтярева, О.И. Управление рисками в международном бизнесе / О.И. Дегтярева - М.: Флинта: МПСИ, 2008. - 342 с.

89. Ефимова, Л.Г. Рамочные (организационные) договоры / Л.Г. Ефимова - М.: Волтерс Клувер, 2006. - 104 с.

90. Жилин, Д.М. Теория систем: Опыт построения курса / Д.М. Жилин - М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2016. - 176 с.

91. Иоффе, О.С. Развитие цивилистической мысли в СССР / О.С. Иоффе - Л.: Изд-во ЛГУ, 1975. - Ч. 1. - 160 с.

92. Керимов, Д.А. Методология права: Предмет, функции, проблемы философии права. 4-е изд. / Д.А. Керимов - М.: Изд-во СГУ, 2008. - 521 с.

93. Козлова, Н.В. Правосубъектность юридического лица / Н.В. Козлова - М.: Статут, 2005. - 476 с.
94. Красавчиков, О.А. Категории науки гражданского права. Избранные труды. Том 2 / О.А. Красавчиков - М.: Статут, 2005. - 494 с.
95. Кузнецова, О.А. Нормы – принципы российского гражданского права / О.А. Кузнецова - М., 2006. - 269 с.
96. Кулаков, В.В. Состав и структура сложного обязательства: Монография / В.В. Кулаков - М.: РАП, 2011. - 287 с.
97. Лимонов, Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки / Э.Л. Лимонов - СПб.: Информационный центр «Выбор», 2000. - 411 с.
98. Лубягина, Д.В. Риск в гражданском праве: Монография / Д.В. Лубягина - М.: Проспект, 2016. - 64 с.
99. Малько, А.В. Стимулы и ограничения в праве / А.В. Малько - М.: Юристъ, 2004. - 250 с.
100. Мартиросян, А.Г. Теория риска в гражданском праве РФ: монография / А.Г. Мартиросян - М: Проспект, 2016. - 112 с.
101. Марцынковский, Д.А. Руководство по риск-менеджменту / Д.А. Марцынковский, А.В. Владимирцев, О.А. Марцынковский; Ассоц. по сертификации «Русский регистр» - С-Петербург: Береста, 2007. - 331 с.
102. Масевич, М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета / М.Г. Масевич - Алма-Ата, 1954. - 544 с.
103. Мейер, Д.И. Русское гражданское право / Д.И. Мейер - М.: Статут, 2000. - 290 с.
104. Морозов, С.Ю. Система транспортных организационных договоров / С.Ю. Морозов - М.: Норма, 2011. - 352 с.
105. Наумова, Т.В. Риск как предмет философского анализа (экологические аспекты): монография / Т.В. Наумова - М.: Институт МИРБИС, 2012. - 203 с.

106. Новицкий, И.Б. Избранные труды по гражданскому праву. В 2 т. Т. II / И.Б. Новицкий - М.: Статут, 2006. - 413 с.
107. Перетерский, И.С. Сделки и договоры / И.С. Перетерский - М., 1929. - 84 с.
108. Пугинский, Б.И. Теория и практика договорного регулирования / Б.И. Пугинский - М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. - 224 с.
109. Романович, А.Н. Транспортные правоотношения / А.Н. Романович - Минск, 1984. - 126 с.
110. Саватье, Р. Теория обязательств. Юридический и экономический очерк: Перевод с французского / Саватье Р.; пер. и вступ. ст.: Халфина Р.О. – М.: Прогресс, 1972. - 440 с.
111. Серебровский, В.И. Очерки страхового права / В.И. Серебровский - М.: Госиздат, 1926. - 184 с.
112. Тарасов, М.А. Договор перевозки грузов по советскому праву / М.А. Тарасов - М., 1954. - 179 с.
113. Тарасов, М.А. Договор экспедиции в связи с экономической реформой / М.А. Тарасов - Тарту, 1969. - 230 с.
114. Толстой, Ю.К. К теории правоотношения / Ю.К. Толстой - Л., 1951. - 88 с.
115. Филиппова, С.Ю. Частно-правовые средства организации и достижения правовых целей / С.Ю. Филиппова - М.: Статут, 2011. - 320 с.
116. Халфина, Р.О. Значение и сущность договора в советском социалистическом гражданском праве / Р.О. Халфина - М.: Изд-во АН СССР, 1952. - 239 с.
117. Халфина, Р.О. Учение о гражданском правоотношении / Р.О. Халфина - М.: Юридическая литература, 1974. - 351 с.
118. Харитонова Ю.С. Управление в гражданском праве: проблемы теории и практики / Ю.С. Харитонова . – М.: Норма, 2011. 302 с.
119. Хохлов, С.А. Ответственность за нарушение договора по гражданскому праву / С.А. Хохлов - Тольятти, 1997. - 318 с.

120. Черепахин, Б.Б. Правопреемство по советскому гражданскому праву / Б.Б. Черепахин - М.: Госюриздат, 1962. - 162 с.
121. Яичков, К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву / К.К. Яичков - М., 1958. - 289 с.
122. Яковлева, В.Ф., Смирнов, В.Т. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения / В.Ф. Яковлева, В.Т. Смирнов - Л.: Изд-во ЛГУ, 1978. - 221 с.
123. Companies Act, 2006; Gower's Principles of Modern Company Law. – London: Sweet & Maxwell Ltd, 1997. - P. 13, 81.

7. Учебники, учебные и учебно-методические пособия

124. Атаманчук, Г.В. Теория государственного управления. Курс лекций. Изд. 2-е, дополн / Г.В. Атаманчук - М., 2004. - 584 с.
125. Белов, В.А. Гражданское право. Т. 1. Общая часть. Введение в гражданское право: учебник для бакалавриата и магистратуры / В.А. Белов. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство «Юрайт», 2015. - 622 с.
126. Белов, В.А. Гражданское право: актуальные проблемы теории и практики / Под общ. ред. В.А. Белова. - М.: Юрайт-Издат, 2008. - 993 с.
127. Белов, В.А. Гражданское право: учебник / В.А. Белов 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Юрайт, 2016. - Т. 1. - 622 с.
128. Бурганова, Л.А. Теория управления: учеб. пособие. М.: Инфра-М, 2005. 137 с.
129. Гражданское законодательство. Статьи. Комментарии. Практика. Вып. 37 / под ред. А.Г. Диденко. - Алматы: Раритет, 2011. - 260 с.
130. Гражданское право: В 2 т. Том II. Полутом 2: Учебник / Отв. ред. проф. Е.А. Суханов. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство БЕК, 2000. - 544 с.
131. Гражданское право: В 2 т.: Учебник / Под ред. Е.А. Суханова. - М., 1993. - Т. 2. - 432 с.

132. Гражданское право: Учебник / Под ред. Ю.К. Толстого, А.П. Сергеева. Ч. 2. - М., 1998. - 784 с.
133. Егиазаров, В.А. Транспортное право: учебник / В.А. Егиазаров - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ЗАО «Юстицинформ», 2004. - 544 с.
134. Идельсон, В.Р. Страхование право, курс лекций в С.-Петербургском Политехническом институте в 1907 году / В.Р. Идельсон - М.: Анкил, 2001 - С. 69-95.
135. Иоффе, О.С. Обязательственное право / О.С. Иоффе - М., 1975. - 880 с.
136. Иоффе, О.С. Спорные вопросы учения о правоотношении. Избранные труды по гражданскому праву. Из истории цивилистической мысли. Гражданское правоотношение. Критика теории «хозяйственного права» / О.С. Иоффе; редкол.: В.С. Ем, Н.В. Козлова, С.М. Корнеев, Е.В. Кулагина, П.А. Панкратов, Е.А. Суханов (Предисл.) - М.: Статут, 2000. - 777 с.
137. Морозов, С.Ю. Транспортное право: учебник для академического бакалавриата / С.Ю. Морозов. - 5-е изд., перераб. и доп. - Москва: Издательство Юрайт, 2019. - 305 с.
138. Победоносцев, К.П. Курс гражданского права / К.П. Победоносцев - М: Статут, 2003. - Т. 3. - 591 с.
139. Рабинович, И.М. Общий Уставъ Россійскихъ железныхъ дорогъ / И.М. Рабинович - СПб., 1914. - 464 с.
140. Рабинович, И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров / И.М. Рабинович - СПб., 1898. - 592 с.
141. Российское предпринимательское право: учебник / отв. ред. И.В. Ершова, Г.Д. Отнжова - М.: Проспект, 2010. - 803 с.
142. Сарбаш, С.В. Исполнение договорного обязательства / С.В. Сарбаш - М.: Статут, 2005. - 636 с.

143. Синайский, В.И. Русское гражданское право / В.И. Синайский - М., 2002. - 638 с.

144. Советское гражданское право. Часть II. Издание третье. / Отв. ред. В.А. Рясенцев - М.: Юридическая литература, 1987. - 576 с.

145. Стучка, П.И. Общая часть гражданского права / П.И. Стучка - М., 1929. - 376 с.

146. Томтосов, А.А. Новые подходы к защите слабой стороны договора. Свобода договора. Сб. ст. / Отв. ред. М.А. Рожкова - М., 2016. С. 364-382.

147. Трепицин, И.Н. Гражданское право губерний Царства Польского и Русское в связи с проектом Гражданского уложения. Общая часть обязательственного права / И.Н. Трепицын - Варшава: Тип. Варш. учеб. окр., 1914. - 363 с.

148. Управление рисками на предприятии: учебное пособие / С.М. Васин, В.С. Шутов - М.: КНОРУС, 2010. - 300 с.

149. Хохлов, В.А. Общие положения об обязательствах: учебное пособие / В.А. Хохлов - М.: Статут, 2015. // СПС Консультант-Плюс: Комментарии законодательства.

150. Хохлов, Н.В. Управление риском / Н.В. Хохлов - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 1999. - 238 с.

151. Шершеневич, Г.Ф. Учебник русского гражданского права (по изданию 1907 г.) / Г.Ф. Шершеневич - М.: Фирма СПАРК, 1995. - 556 с.

152. Meltem Deniz Gurner-Ozbek. The United Nations Convention On Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the «Rotterdam Rules» Springer. - Turkey. 2011. - P. 33.

8. Статьи, опубликованные в периодических и научных изданиях

153. Агарков, М.М. Юридическая природа железнодорожной перевозки / М.М. Агарков // Право и жизнь. - 1922. - № 3. - С. 17-18.

154. Александров-Дольник, М.К. Содержание договора грузовой перевозки / М.К. Александров-Дольник // Советское государство и право. - 1954. - № 4. - С. 102-107.
155. Алексеев, С.С. Односторонние сделки в механизме гражданско-правового регулирования / С.С. Алексеев // Теоретические проблемы гражданского права. Сборник ученых трудов. Вып. 13. - Свердловск, 1970. - С. 54-68.
156. Атнабаева, Ю.В. К вопросу о соотношении рисковых договоров с условными сделками / Ю.В. Атнабаева // Власть закона. - 2017. - № 1. - С. 196-205.
157. Бабкин, А.И. Некоторые вопросы правового регулирования отношений, возникающих из договора перевозки грузов автомобильным транспортом / А.И. Бабкин // Российский судья. - 2019. - № 1. - С. 3-10.
158. Бажина, М.А. К вопросу о соотношении транспортных договоров и транспортной логистики / М.А. Бажина // Бизнес, менеджмент и право. - 2014. - № 2. - С. 97-99.
159. Бажина, М.А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве / М.А. Бажина // Транспортное право. - 2017. - № 1. - С. 10-13.
160. Бажина, М.А. Практика применения ст. 333 ГК РФ при исполнении договора перевозки грузов / М.А. Бажина // Юрист. 2020. №10. С. 33-36.
161. Бакулин, А.Ф. Судебная защита слабой стороны предпринимательского договора / А.Ф. Бакулин // Судья. - 2019. - № 8. - С. 20-27.
162. Белов, В.А. Понятия «потребитель» и «слабая сторона»: сравнительно-правовой анализ / В.А. Белов // Вестник арбитражной практики. - 2018. - № 3. - С. 10-23; - № 4. - С. 11-18.
163. Биленко, В.С. Понятие системы транспортных договоров / В.С. Биленко // Научный электронный журнал Меридиан. - 2019. - № 15 (33). - С. 760-763.

164. Богданова, Е.Е. Тенденции развития гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств: проблемы и перспективы / Е.Е. Богданова // *Lex russica*. - 2017. - № 5. - С. 24-37.
165. Брежнев, Д.М. Компромисс в праве как способ управления риском и как фактор риска / Д.М. Брежнев // *Ленинградский юридический журнал*. - 2017. - № 4(50). - С. 79-88.
166. Брухис, Г.Е. Договор транспортной экспедиции / Г.Е. Брухис // *Морское право и практика. Информационный сборник. Вып. 46*. - Л., 1960. - С. 8-12.
167. Быков А., Жуков В. Упорядочить регулирование договора транспортной экспедиции / А. Быков, В. Жуков // *Советская юстиция*. - 1965. - № 20. - С. 8-10.
168. Бычков А. Секундарные права / А. Бычков // *ЭЖ-Юрист*. - 2017. - № 31. - С. 3.
169. Вавилин, Е.В. Понятие и механизм осуществления гражданских прав и исполнения обязанностей / Е.В. Вавилин // *Журнал российского права*. - № 5. - 2004. - С. 37-38.
170. Вайпан, В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности / В.А. Вайпан // *Право и экономика*. - 2012. - № 6. - С. 18-42.
171. Вайпан, В.А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения / В.А. Вайпан // *Право и экономика*. - 2015. - № 6. - С. 34-44.
172. Васева, Н.В. Имущественные и организационные гражданско-правовые договоры / Н.В. Васева // *Гражданско-правовой договор и его функции: межвузовский сборник научных трудов*. - Свердловск, УрГУ, 1980. - 143 с.
173. Власова, Т.В. Принцип законности в контексте верховенства права / Т.В. Власова // *Аграрное и земельное право*. - 2019. - № 11 (179). - С. 36-38.

174. Волос, П.Е. Проблемы установления слабой стороны в договоре перевозки / П.Е. Волос // Юрист. - 2019. - № 6. - С. 10-14.

175. Волостнов, Б.И., Кузьмицкий, А.А., Поляков, В.В. Риски в деятельности предприятий и механизмы их минимизации / Б.И. Волостнов, А.А. Кузьмицкий, В.В. Поляков // Проблемы машиностроения и автоматизации. - 2012. - № 1. - С. 23-43.

176. Вормс, А.Э. Вексельные бланки / А.Э. Вормс // Сборник статей по гражданскому праву памяти проф. Г.Ф. Шершеневича. - М. - С. 475-476.

177. Гордон, М.В. Система договоров в советском гражданском праве / М.В. Гордон // Ученые записки Харьковского юридического института. - 1954. - Вып. V. - С. 65-87.

178. Груздев, В.В. Рамочные договоры в гражданском праве / В.В. Груздев // Право и экономика. - 2019. - № 11. - С. 63-65.

179. Груздев, В.В. Условные сделки в статике и динамике гражданского оборота / В.В. Груздев // Журнал российского права. - 2020. - № 9. - С. 68-79.

180. Гурова, Э.А. Понятие кредиторских обязанностей / Э.А. Гурова // Власть Закона. - 2017. - № 2. - С. 252-257.

181. Гурова, Э.А. Проявление кредиторских обязанностей в различных договорных обязательствах / Э.А. Гурова // Законы России: опыт, анализ, практика. - 2019. - № 7. - С. 35-38.

182. Данилина, И.Е. Предмет договора транспортной экспедиции: проблемы правоприменения / И.Е. Данилина // Транспортное право. - 2005. - № 2. - С. 16-19.

183. Динека, И.В. Исковые и претензионные требования, возникающие из договора транспортной экспедиции. Теория и практика / И.В. Динека // Научные труды Московского гуманитарного университета. - 2011. - Вып. 135. - С. 45-48.

184. Долинская, В.В. Транспортные договоры / В.В. Долинская // Законы России: опыт, анализ, практика. - 2009. - № 8. - С. 3-8.

185. Ежов, Н.М. Договор перевозки по новому воздушному кодексу / Н.М. Ежов // Советская юстиция. - 1962. - № 13. - С. 7-9.
186. Елкина, Е.О. Роль субъекта и объекта в системе управления / Е.О. Елкина // Известия ИГЭА. - 2006. - № 5(50). - С. 34-37.
187. Залесский, В.В. Вероятность и самоорганизация в гражданском праве / В.В. Залесский // Журнал российского права. - 2005. - № 10. - С. 124-131.
188. Зеккель, Э. Секундарные права в гражданском праве / Э. Зеккель // Вестник гражданского права. - Т. 2. - 2007. - № 2. - С. 205-252.
189. Иванова, А.И. Подводные камни договора транспортной экспедиции / А.И. Иванова // Административное право. - 2011. - № 1. - С. 43-50.
190. Иванова, Ю.А., Меняйло, Л.Н., Федулов, В.И. Принцип свободы договора в гражданском праве / Ю.А. Иванова, Л.Н. Меняйло, В.И. Федулов // Вестник Московского университета МВД России. - № 5. - 2018. - С. 69-71.
191. Илларионова, Т.И. Гражданско-правовые организационные отношения и способы их защиты / Т.И. Илларионова // Гражданское право, экономика и стандартизация: межвузовский сб. науч. трудов. - Свердловск: Изд-во Уральского ун-та, 1978. - Вып. 64. - С.28-37.
192. Илюшина, М.Н. Проблемы совершенствования гражданско-правового механизма взыскания банковских долгов коллекторскими агентствами / М.Н. Илюшина // Банковское право. - 2016. - № 3. - С. 20 - 25.
193. Камышанский, В.П. Риски в современном гражданском праве / В.П. Камышанский // Юридическая техника. - 2019. - № 13. - С. 60-62.
194. Карапетов, А.Г. Свобода договора и пределы императивности норм гражданского права / А.Г. Карапетов // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. - 2009. - № 11. - С. 102-107.
195. Карпеев, О.В., Котов, А.В. Электронное оформление перевозок грузов автомобильным транспортом / О.В. Карпеев, А.В. Котов // Транспортное право. - 2021. - № - 2. С. 19-21.

196. Кархалев, Д.Н. Механизм защиты гражданских прав / Д.Н. Кархалев // Российский судья. - 2016. - № 10. - С. 13-17.
197. Каськ, П.П. О многосубъектности в гражданском правоотношении / П.П. Каськ // Особенности правового положения субъектов и объектов имущественных и личных неимущественных отношений в развитии социалистического общества. - Тарту, 1986. - 105 с.
198. Клейн, Н.И. Принцип свободы договора и основания его ограничения в предпринимательской деятельности Н.И. Клейн // Журнал российского права. - 2008. - № 1. - С. 27-33.
199. Кондратьев, В. Закон об акционерных обществах: проблемы совершенствования / В. Кондратьев // Хозяйство и право. - 1999. - № 10. - С. 68.
200. Костомарова Е. Авиа-ЧП. Что делать? / Е. Костомарова // Практический бухгалтерский учет. - 2017. - № 6. - С. 77-80.
201. Красавчиков, О.А. Гражданские организационно-правовые отношения / О.А. Красавчиков // Советское государство и право. - 1966. - № 10. - С. 50-57.
202. Кузнецова, Н.В. Свобода договора и проблемы классификации ее ограничений в гражданском праве Российской Федерации / Н.В. Кузнецова // Вестник Удмуртского университета. - 2011. - № 2-2. - С. 89-93.
203. Лазарев, В.В. Риски в юридической науке / В.В. Лазарев // Юридическая техника. - 2019. - № 13. - С. 19-27.
204. Лапина, М.А. Теоретико-правовые аспекты управления рисками / М.А. Лапина // Государство и право. - 2015. - № 2. - С. 35-44.
205. Лебедев, А.В. Договор между акционерным обществом и управляющей организацией - договор возмездного оказания услуг / А.В. Лебедев // Журнал российского права. - 2008. - № 10. - С. 75-79.
206. Левушкин, А.Н. Специальные договорные конструкции: рамочный, опционный и абонентский договоры / А.Н. Левушкин // Актуальные проблемы российского права. - 2018. - № 2. - С. 19-26.

207. Максимов, Б.Д. О некоторых проблемах, связанных с транспортной экспедицией груза, или о том, как металл «уходит налево» / Б.Д. Максимов // Арбитражный и гражданский процесс. - 2002. - № 1. - С. 4-8.
208. Малеина, М.Н. Абонентский договор. Комментарий к ст. 429.4 Гражданского кодекса РФ / М.Н. Малеина // Гражданское право. – 2020. - № 5. - С. 3-7.
209. Малько, А.В. Основы теории правовых средств / А.В. Малько // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. Серия «Юриспруденция». - Вып. 1. - 1998. С. 138-139.
210. Махиборода, М.Н. Виды транспорта и транспортных обязательств по законодательству Российской Федерации / М.Н. Махиборода // Транспортное право. - 2020. - № 2. - С. 3-5.
211. Махиборода, М.Н. Место обязательств по перевозке в системе транспортных обязательств / М.Н. Махиборода // Закон и право. - 2022. - № 3. - С. 113-115.
212. Морозов, А.А. Эволюция развития механизма правового регулирования договора поставки для государственных нужд в Российской Федерации / А.А. Морозов // Ленинградский юридический журнал. - 2016. - № 3. - С. 99 - 107.
213. Морозов, С.Ю. Метод юридического равенства сторон и принцип подчинения в корпоративном праве России / С.Ю. Морозов // Вестник Пермского ун-та. Юридические науки. - 2017. - Вып. 36. - С. 181-191.
214. Морозов, С.Ю. Методология исследования гражданско-правовых механизмов / С.Ю. Морозов // Методологические проблемы цивилистических исследований. - 2020. - Вып. 2. - С. 256-266.
215. Морозов, С.Ю. Некоторые проблемы, связанные с определением правовой природы гражданско-правовых организационных договоров / С.Ю. Морозов // Российская юстиция. - 2015. - № 7. - С. 11-14.

216. Морозова, Н.В. Правовое положение клиента по договору транспортной экспедиции / Н.В. Морозова // Транспортное право. - 2004. - № 4. - С. 35-39.

217. Нам, К.В. Комментарий к #Глоссе. Условные сделки. Немецкий подход / К.В. Нам // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. - 2018. - № 11. - С.75-108.

218. Носко, Л.Я. Структура и правовая природа отношений по организации перевозки грузов железнодорожным транспортом / Л.Я. Носко // Вопросы государства и права: сб. статей. Вып.2. - М.: Юридическая литература, 1974. - С. 174-185.

219. Обирин, К.Н., Товстонощенко, В.Н. Риски в транспортно-экспедиционной деятельности компании / К.Н. Обирин, В.Н. Товстонощенко // Решетовские чтения. - 2014. - С. 441-442.

220. Ордушевская, О.Е., Бажина, М.А. Правовое регулирование «овербукинга» при воздушных перевозках пассажиров в Российской Федерации / О.Е. Ордушевская, М.А. Бажина // Транспортное право. - 2019. - № 2. - С. 11-15.

221. Паулова, Е.О. Перспектива исследования и познания рисков в праве / Е.О. Паулова // Юридический вестник Самарского университета. - 2020. - № 6 (3). - С. 14-18.

222. Паулова, Е.О. Ретроспективный анализ риска как правового и экономического явления / Е.О. Паулова // Государственная власть и местное самоуправление. - № 6. - 2019. - С. 55-59.

223. Певзнер, А.Г. Понятие гражданского правоотношения и некоторые вопросы теории субъективных гражданских прав / А.Г. Певзнер // Ученые записки ВЮЗИ. Вып. V. - М., 1958. - С. 3-34.

224. Перов, А. Авиасамодетельность. Овербукинг вне закона? / А. Перов // ЭЖ-Юрист. - 2017. - № 50. - С. 8-10.

225. Петров, И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов / И.Н. Петров // Советская юстиция. - 1966. - № 11. - С. 13-15.

226. Подузова, Е.Б. Договор простого товарищества как форма организации и ведения совместной деятельности: проблемы теории и практики / Е.Б. Подузова // Актуальные проблемы российского права. - 2017. - № 10. - С. 79-87.

227. Попкова, Л.А. Договор синдицированного кредита: правовая природа и содержание / Л.А. Попкова // Законы России: опыт, анализ, практика. - 2016. - № 2. - С. 69-74.

228. Попкова, Н.П. Ограничения гражданских прав и их влияние на действие механизма осуществления субъективных гражданских прав / Н.П. Попкова // Вестник Уральского института экономики, управления и права: научно-аналитический журнал. Серия Право. - 2011. - № 2. - С. 12-16.

229. Прошкина, В.А. Основные риски при перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов / В.А. Прошкина // Наука и образование сегодня. - 2018. - С. 31-32.

230. Радченко, А.В. Правовые особенности договора транспортной экспедиции в системе транспортных договоров / А.В. Радченко // Университетская наука. - 2020. - № 1 (9). - С. 233-235.

231. Раппопорт, Л.И. Правовое положение грузоотправителя в договоре грузовой железнодорожной перевозки / Л.И. Раппопорт // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI – Харьков, 1957. - С. 171-173.

232. Сафонова, А.Е. Электронный документооборот при использовании договора международной воздушной перевозки / А.Е. Сафонова // Право и экономика. - 2020. - № 2. - С. 24-28.

233. Сачков, Ю.В. Конструктивная роль случая / Ю.В. Сачков // Вопросы философии. - 1988. - № 5. - С. 82-94.

234. Серебровский, В.И. Очерки советского наследственного права / В.И. Серебровский // Избранные труды по наследственному и страховому праву. - М., 2003. - С. 74-75.
235. Скачков, А.Г. Коллизионные и материально-правовые предпосылки систематизации страховых рисков при морской перевозке опасных грузов / А.Г. Скачков // Актуальные проблемы российского права. - 2014. - № 7. - С. 1492-1497.
236. Скачков, Н.Г. Коллизионные вопросы правового регулирования морских опасных грузов / Н.Г. Скачков // Lex Russia. - 2014. - № 14. - С. 437-449.
237. Соловьева, М.А. К вопросу о соотношении транспортных договоров и транспортной логистики / М.А. Соловьева // Бизнес, менеджмент и право. - 2014. - № 2. - С. 99-101.
238. Тарасов, М.А. Значение узловых соглашений в развитии перевозок прямого смешанного сообщения / М.А. Тарасов // Известия высших учебных заведений. Правоведение. - 1958. - № 2. - С.51-59.
239. Тихомиров, Ю.А. Риск в праве: природа и причины / Ю.А. Тихомиров // Право и современные государства. - 2016. - № 6. - С. 9-19.
240. Тихомиров, Ю.А. Риски в правовом пространстве / Ю.А. Тихомиров // Юридическая техника. - 2019. - № 13. - С. 28-35.
241. Тужилова-Орданская Е.М. Классификация секундарных прав / Е.М. Тужилова-Орданская // Гражданское право. - 2020. - № 1. - С. 16-19.
242. Тютрина, Н.Н. Хаснутдинов, А.И. О правовой природе организационных договоров на транспорте / Н.Н. Тютрина, А.И. Хаснутдинов // «Черные дыры» в российском законодательстве. - 2003. - № 4. - С. 263-264.
243. Харитонова, Ю.С. Соглашение о соавторстве как основание самостоятельного вида коллективного управления исключительными правами / Ю.С. Харитонова // Законы России. - 2008. - № 1. - С. 15-23.

244. Хаснутдинов, А.И. Некоторые вопросы практики осуществления транспортно-экспедиционных операций / А.И. Хаснутдинов // Вопросы судебной и арбитражной практики: Иркутск, 1969. - Т. 60. - Вып. 9. - С. 107-109.

245. Хаснутдинов, А.И. О предмете договора на транспортно-экспедиционное обслуживание / А.И. Хаснутдинов // Вопросы государства и права. Материалы юридической секции теоретической конференции, посвященной 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции. - Иркутск, 1968. - С. 62-67.

246. Хаснутдинов, А.И. Понятие транспортного договора / А.И. Хаснутдинов // Известия вузов: Правоведение. - 1990. - № 3. - С. 34-42.

247. Хужин, А.М. О проблемах распределения рисков гражданско-правовой ответственности / А.М. Хужин // Юридическая техника. - 2019. - № 13. - С. 622-625.

248. Цынбаева, В.Н., Иванова, Е.А. Отраслевой лоббизм в России / В.Н. Цынбаева, Е.А. Иванова // Вестник Таганрогского института управления и экономики. - 2016. - С. 59-63.

249. Шешенин, Е.Д. О некоторых правовых вопросах проведения экономической реформы на железнодорожном транспорте / Е.Д. Шешенин // Материалы теоретической конференции, посвященной 50-летию Советской власти. Свердловск, 1968. - С. 109-116.

250. Шматов, М.А. Секундарное право грузополучателя / М.А. Шматов // Российский судья. - 2020. - № 6. - С. 9-12.

251. Шундииков, К.В. Правовые механизмы: основы теории / К.В. Шундииков // Государство и право. - 2006. - № 12. - С. 12-21.

9. Словари, справочники, статистические материалы, комментарии законодательства

252. Гражданский кодекс Российской Федерации. Общие положения о договоре. Постатейный комментарий к главам 27-29 / В.В. Витрянский, Б.М.

Гонгало, А.В. Демкина и др. (автор комментария к ст. 430 – Б.М. Гонгало) / Под ред. П.В. Крашенинникова - М.: Статут. - 223 с.

253. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая. Научно-практический комментарий / Отв. ред. Т.Е. Абова, А.Ю. Кабалкин - М., 1996. - 714 с.

254. Grimm Д.Д. Лекции по догме римского права / Под ред. и с предисл. В.А. Томсинова - М., 2003. - 496 с.

255. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации (часть первая) / Отв. ред. Т.Е. Абова, А.Ю. Кабалкин - М., 2002. - 880 с.

256. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндреса - М.: Юридическая фирма «Контракт», 1998. - 304 с.

257. Комментарий к уставу железных дорог СССР / Под ред. Г.Б. Астановского. - М.: Юридическая литература, 1971. - 320 с.

258. Ожегов С.И. Словарь русского языка: Ок. 57 000 слов. Под ред. Чл.-корр. АН СССР Н.Ю. Шведовой. 18-е изд., стереотип. - М.: Рус. яз., 1986. - 797 с.

259. Правовые позиции Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации: избранные постановления за 2007 год с комментариями / Под ред. А.А. Иванова. Комментарий Л.А. Новоселовой // СПС КонсультантПлюс.

260. Фасмер М. Этимологический словарь русского языка: В 4 т. Т. III / М. Фасмер - М.: Прогресс, 1971. - 832 с.

10. Диссертации, авторефераты диссертаций

261. Ананьева, А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками: дис. ... доктора юрид. наук / А.А. Ананьева - М., 2020. - 424 с.

262. Андреев, В.К. Правовые вопросы транспортно-экспедиционного обслуживания: автореферат дис. ... канд. юрид. наук / В.К. Андреев - М., 1972. - 24 с.
263. Бабаев, А.Б. Проблема секундарных прав в российской цивилистике: автореферат дис. ... канд. юрид. наук / А.Б. Бабаев - М., 2006. - 22 с.
264. Бажина, М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации: дис. ... доктора юрид. наук / М.А. Бажина - Екатеринбург, 2022. - 400 с.
265. Баринов, Н.А. Гражданско-правовые проблемы удовлетворения имущественных потребностей советских граждан: дис. ... доктора юрид. наук / Н.А. Баринов - Саратов, 1987. - 396 с.
266. Вавилин, Е.В. Механизм осуществления гражданских прав и исполнения обязанностей: автореферат дис. ... доктора юрид. наук / Е.В. Вавилин - М., 2009. - 54 с.
267. Вячеславов, Ф.А. Распределение рисков в договорных обязательствах: дис. ... канд. юрид. наук / Ф.А. Вячеславов - М., 2008. - 214 с.
268. Горячкина, Д.А. Управление рисками в Российском гражданском праве: дис. ... канд. юрид. наук / Д.А. Горячкина - М., 2013. - 192 с.
269. Гудовских, Т.С. Механизм восполнения открытых условий гражданско-правовых договоров: дис. ... канд. юрид. наук / Т.С. Гудовских - Ульяновск, 2019. - 203 с.
270. Гутников, О.В. Гражданско-правовая ответственность в отношениях, связанных с управлением юридическими лицами: дис. ... доктора юрид. наук / О.В. Гутников - М., 2018. - 599 с.
271. Золотухин, А.В. Правовое обеспечение страхования предпринимательских рисков в гражданском праве Республики Таджикистан: автореферат дис. ... доктора юрид. наук / А.В. Золотухин – Душанбе, 2015. - 316 с.

272. Казанцев, М.Ф. Концепция гражданско-правового договорного регулирования: автореферат дис. ... доктора юрид. наук / М.Ф. Казанцев - Екатеринбург, 2008. - 41 с.

273. Карелина, С.А. Механизм правового регулирования отношений несостоятельности (банкротства): дис. ... д-ра. юрид. наук / С.А. Карелина - М., 2008. - 568 с.

274. Кирсанов, К.А. Гражданско-правовое регулирование организационных отношений: автореферат дисс. канд. юрид. наук / К.А. Кирсанов - Екатеринбург, 2008. - 27 с.

275. Коновалова, И.О. Механизм действия частного права: дис. ... канд. юрид. наук / И.О. Коновалова - М., 2016. - 188 с.

276. Ламм, Т.В. Многосторонние договоры в гражданском праве: дис. ... канд. юрид. наук / Т.В. Ламм - Иркутск, 2003. - 221 с.

277. Легостаева, Н.В. Управление рисками в транспортно-экспедиционных компаниях: дис ... канд. эконом. наук / Н.В. Легостаева - СПб., 2011. - 153 с.

278. Меркулов, В.В. Гражданско-правовой договор в механизме регулирования товарно-денежных отношений: автореферат дис. ... д-ра юрид. наук / В.В. Меркулов - Саратов, 1994. - 40 с.

279. Молчанова, И.С. Понятие риска в договоре имущественного страхования: автореферат дис. ... канд. юрид. наук / И.С. Молчанова - С-Петербург, 2014. - 24 с.

280. Моргунова, Г.А. Правовое регулирование обязательств по перевозке грузов: автореферат дис. ... канд. юрид. наук / Г.А. Моргунова - М., 2004. - 29 с.

281. Морозов, С.Ю. Система транспортных организационных договоров: дис. ... доктора юрид. наук / С.Ю. Морозов - М., 2011. - 501 с.

282. Нинидзе, Ф.Г. Крайняя необходимость по советскому гражданскому праву: автореф. дис....канд. юрид. наук / Ф.Г. Нинидзе - М., 1974. - 17 с.

283. Павлов, А.А. Договор управления чужими делами по российскому гражданскому праву: дисс. ... канд. юрид. наук / А.А. Павлов - Казань, 2020. - 220 с.
284. Подузова, Е.Б. Организационный договор и его виды: дис. канд. юрид. ... наук / Е.Б. Подузова - М., 2012. - 237 с.
285. Расулов, А.В. Правовые проблемы договора железнодорожной перевозки груза в период перехода к рыночной экономике: дисс. ... канд. юрид. наук / А.В. Расулов - М., 2003. - 170 с.
286. Рыженкова, Н.Г. Правовая природа отношений, вытекающих из договора экспедиции: автореферат дис. ... канд. юрид. наук / Н.Г. Рыженкова - М., 1970. - 15 с.
287. Савина, Т.В. Гражданско-правовой механизм защиты прав достойных наследников: дис. ... канд. юрид. наук / Т.В. Савина - Ульяновск, 2021. - 190 с.
288. Свердлык, Г.А. Гражданско-правовое организационное обязательство по заключению планового договора поставки: дис. ... канд. юрид. наук / Г.А. Свердлык - Свердловск, 1973. - 204 с.
289. Смирнов, В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: автореферат дис. ... доктора. юрид. наук / В.Т. Смирнов - Ленинград., 1970. - 39 с.
290. Степанов, Д.И. Услуги как объект гражданских прав: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Д.И. Степанов - М., 2004. - 32 с.
291. Тюляков, Д.С. Риски и меры защиты в механизме правового регулирования: общетеоретический аспект: дис. ... канд. юрид. наук / Д.С. Тюляков - Саратов, 2018. - 151 с.
292. Тютрина, Н.Н. Транспортные обязательства: дис. ... канд. юрид. наук / Н.Н. Тютрина - М., 2005. - 198 с.
293. Федотова, Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа: дис. ... канд. юрид. наук / Д.С. Федотова - Ульяновск, 2020. - 218 с.

294. Харитонова, Ю.С. Отражение функции управления в институтах гражданского права: дис. ... доктора юрид. наук / Ю.С. Харитонова - М., 2011. - 450 с.
295. Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: дис. ... д-ра юрид. наук / А.И. Хаснутдинов - Иркутск, 1995. - 317 с.
296. Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: автореф. дис. ... докт. юрид. наук. - Томск, 1995. - 40 с.
297. Цветков, И.В. Договорная дисциплина в предпринимательской деятельности: дис. ... д-ра юрид. наук / И.В. Цветков - М., 2006. - 336 с.
298. Шайдуллина, В.К. Договор перевозки грузов: полисистемное исследование: автореферат дис. ... канд. юрид. наук / В.К. Шайдуллина - М., 2015. - 30 с.
299. Широкова, Е.В. Гражданско-правовой механизм субординации требований кредиторов при банкротстве корпораций: дис. ... канд. юрид. наук / Е.В. Широкова - Ульяновск, 2021. - 206 с.

11. Электронные источники

300. Бордунов, В.Д., Елисеев, Б.П. Электронный билет – новая форма заключения договора международной воздушной перевозки [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс (дата обращения: 19 мая 2022).
301. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Общие положения. Книга первая [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс (дата обращения: 15 марта 2022).
302. Гареев, Р. Код-шеринг: некоторые вопросы правового регулирования [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: https://zakon.ru/blog/2017/2/20/kod-shering_nekotorye_voprosy_pravovogo_regulirovaniya. (дата обращения: 15 марта 2021).

303. Генеральные условия экспедиторов Российской Федерации [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: <http://unitedforwarders.ru/cond.htm> (дата обращения: 14 апреля 2021).

304. Гришаев С.П. Инвестиционные товарищества. Новое в законодательстве о договоре простого товарищества [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант Плюс (дата обращения: 15 марта 2021).

305. Губернатор: Лобби автоперевозчиков шантажирует Тулу транспортным коллапсом [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: <https://rossaprimavera.ru/news/ecf28d95> (дата обращения: 25 февраля 2022)

306. Кратенко М.В. Злоупотребление свободой договора: постановка проблемы [Электронный ресурс] / Режим доступа: // СПС Консультант Плюс (дата обращения: 01 марта 2022).

307. Мартиросян А.Г. Способы распределения риска в гражданском праве Российской Федерации [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: <https://justicemaker.ru/view-article.php?id=4&art=3509>. (дата обращения: 05 марта 2022).

308. «Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции» (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017) [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: <https://legalacts.ru/sud/obzor-sudebnoi-praktiki-po-sporam-sviazannym-s-dogovorami-perevozki-gruza-i-transportnoi-ekspeditsii/>

309. Обзор практики рассмотрения Федеральным арбитражным судом Московского округа споров в сфере страхования (за апрель-сентябрь 2004 г.) [Электронный ресурс] / Режим доступа: СПС Консультант-Плюс.

310. Риски договора перевозки: юридические услуги // [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: https://vitvet.com/service/business_support/sdelki_i_operacii/riski_po_dogovoram/riski_dogovora_perevozki/ (дата обращения – 29.08.2022)

311. Сбой кодировки: конфуз QR-лобби, но далеко не полный. [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL:

<https://expert.ru/2021/12/13/sboy-kodirovki-qr-kody-na-transporte-otlozheny/>
(дата обращения: 25 февраля 2022).

312. Тихомиров Ю.А. Прогнозы и риски в правовой сфере. 2014 [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: <http://lexandbusiness.ru/view-article.php?id=1935>. (дата обращения: 02 августа 2022).

313. Услуги по управлению рисками [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: <https://grc.gnivc.ru/?yclid=14971489213308207103> (дата обращения: 27 июля 2022).

314. Цвирко Е. Ответственность перевозчика в случае неправильной погрузки и/или разгрузки груза? [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: <https://www.urvest.ru/novosti/otvetstvennost-perevozchika-v-sluchae-nepravilnoj-pogruzki-i-ili-razgruzki-gruza> (дата обращения: 02 августа 2022).

315. Brox / Walker. Allgemeins Schuldrecht, 41. Auf1. § 7. Rn. 17.

316. Companies Act, 2006 [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2006/46/section/29> (дата обращения: 28 апреля 2017 г.).

317. Hawkins A. Warr Hyperloop pod hits 284 mph to win SpaceX competition [Электронный ресурс] // URL: <https://magicspan.com/2018/07/23/warr-hyperloop-pod-hits-284-mph-to-win-spacex-competition/> (дата обращения: 02 июля 2021).

318. International Group of P&me Clubs. Presentation to the IMO Legal Committee. 2012. 20 Apr. [Электронный ресурс] // URL: <https://www.igpandi.org/article/group-presentation-to-imo-legal-committee-delegates> (дата обращения: 02 декабря 2020).

319. Rajasthan High Court Decision Singhal Transport vs Jesaram Jamumai on 23 November, 1966 // Доступ из электронного ресурса. URL: <https://indiankannon.org/doc/1587730/> (дата обращения: 25.07.2022)

320. The Planning (Listed Buildings and Conservation Areas) (Heritage Partnership Agreements) Regulations. 2014. [Электронный ресурс] / Режим

доступа: URL: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2014/550/introduction/made>
(дата обращения: 28 апреля 2017 г.)

321. Sherry F. Colb. United Airlines and the Milgram Experiment. 28 Mar 2018. [Электронный ресурс] / Режим доступа: URL: <https://verdict.justia.com/> (дата обращения: 03.04.2019).