

На правах рукописи

Паулова

Паулова Елена Олеговна

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

Специальность 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

**Автореферат диссертации
на соискание ученой степени кандидата юридических наук**

Работа выполнена на кафедре гражданского и предпринимательского права в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Ульяновский государственный университет»

Научный руководитель

Морозов Сергей Юрьевич,
Заслуженный юрист Российской Федерации,
доктор юридических наук, профессор

Официальные оппоненты

Ананьева Анна Анатольевна
доктор юридических наук, доцент, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российский государственный университет правосудия», кафедра гражданского права, заведующий кафедрой

Бажина Мария Анатольевна
кандидат юридических наук, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева», кафедра предпринимательского права, доцент кафедры

Ведущая организация

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

Защита состоится в 23 декабря 2022 года в 15-00 на заседании объединенного диссертационного совета 99.2.090.02 при ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет» и ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет», 432970, Россия, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 40/9.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в научной библиотеке Ульяновского государственного университета и на сайте вуза <https://www.ulsu.ru>, с авторефератом – на сайте Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации <https://vak.minobrnauki.gov.ru>.

Отзывы на автореферат просим высылать по адресу: 432017, г. Ульяновск, ул. Л. Толстого, д. 42, УлГУ, Отдел подготовки кадров высшей квалификации.

Автореферат разослан «__» _____ 2022 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета

Максимов Олег Александрович

Общая характеристика работы

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. 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. Садиков, М.А. Тарасов, М.Е. Ходунов, Х.И. Шварц, Б.Л. Хаскельберг, А.И. Хаснутдинов, Б.Б. Черепяхин 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 18 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. Алексева, А.А. Ананьевой, В.К. Андреева, С.И. Аскназия, Г.Б. Астановского, М.А. Бажиной, Н.А. Барина, 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. Егiazарова, 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 лишаящего 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» // 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, в том числе 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.

Основное содержание работы

Во введении обосновывается актуальность диссертационного исследования, анализируется степень научной разработанности темы, выделяются объект и предмет исследования, раскрывается теоретическая и практическая значимость работы, представлены научная новизна и апробация результатов исследования.

Глава 1 «Общая характеристика системы гражданско-правовых отношений по управлению рисками в транспортных обязательствах» включает в себя три параграфа.

В первом параграфе **«Транспортный договор как основание возникновения транспортного обязательства»** транспортный договор характеризуется, как частноправовое средство достижения правовых целей субъектов права, способного влиять не только на достижение правового результата, но и на отклонения от такого результата. Таким образом, транспортный договор является правовым средством управления правовым риском.

Выявлена совокупность четырех обязательных признаков транспортного договора: 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.

Научно обосновано следующее определение транспортного обязательства:

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.

Во втором параграфе «Понятие гражданско-правового риска» выявлены и научно обоснованы основные признаки правового риска, такие как вероятность, случайность, девиантность, отрицательный или позитивный результат правового риска, законность. Это позволило сформулировать авторское определение гражданско-правового риска, под которым предлагается понимать санкционированную нормами гражданского права потенциальную возможность (вероятность) благоприятного либо неблагоприятного для участников гражданских отношений отклонения от желаемого правового результата в случае наступления случайных событий и (или) действий.

Доказано, что 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.

В третьем параграфе «Система гражданско-правовых отношений по управлению рисками» предлагается рассматривать управление правовым риском в гражданском праве как деятельность, осуществляемую в рамках общественного отношения. Рассмотрение деятельности по управлению гражданско-правовыми рисками через призму общественных отношений, входящих в предмет гражданско-правового регулирования, позволило сделать вывод о том, что 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.

Глава 2 «Концептуальные основы договорного регулирования отношений по управлению рисками в транспортных обязательствах» включает в себя два параграфа

В первом параграфе «Влияние гражданско-правовых форм на выбор правовых средств минимизации и распределение риска» предложено рассматривать управление рисками при возникновении и исполнении транспортного обязательства путем воздействия на правовые возможности и необходимое поведение участника обязательства, которые выражаются в конкретных гражданско-правовых формах. При этом любая гражданско-правовая форма выражается через утверждение либо отрицание возможности и (или) необходимости определенного поведения участников. Имеется ряд гражданско-правовых форм социально-правовых связей, образующиеся при исполнении транспортных обязательств, отличных от правоотношения: 1) кредиторские обязанности; 2) секундарные права; 3) ограничения; 4) взаимосвязи правовых явлений.

Доказано, что для управления правовыми возможностями и необходимым поведением для снижения правового риска в рамках каждой из названных гражданско-правовых форм характерен свой набор гражданско-правовых средств. Так, для управления риском кредитора при исполнении кредиторских обязанностей наиболее эффективными правовыми средствами являются правовые нормы о просрочке кредитора (ст. 406 ГК РФ) и использование механизма встречной просрочки кредитора во встречном обязательстве.

Гражданско-правовая связь между обладателем секундарных прав и лицом, связанным юридической необходимостью претерпевания чужих действий, проявляется в случаях с: акцептом заявки грузоотправителя; наделения полномочиями получателя груза; правовым положением третьего лица, в пользу которого заключен договор перевозки грузов; переадресовкой

исполнения третьему лицу; получением согласия на акцепт заявки (ст. 11 УЖТ РФ).

Проведена классификация секундарных прав с точки зрения управления рисками, выделено две группы прав: 1) секундарные права, подверженные риску, и; 2) секундарные права, являющиеся средством управления риском. Смена гражданско-правовых форм в рамках конкретного обязательства может предполагать их различное сочетание.

Выявление тех или иных гражданско-правовых форм в процессе исполнения обязательства не является самоцелью. Каждая форма есть внутренняя организация содержания. 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, дает возможность для выбора правильных правовых средств и для совершения необходимых шагов для управления риском на конкретном участке исполнения обязательства.

Во втором параграфе «Методология исследования гражданско-правового механизма управления рисками при возникновении и исполнении транспортных обязательств» выработана методология моделирования гражданско-правового механизма управления рисками, возникающими при возникновении и исполнении транспортного обязательства. 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 идентификации, анализу, мониторингу и анализу рисков, их оценке, принятию и реализации рискованного решения.

Такой подход является 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). 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 частноправовые цели субъектов договорного обязательства. При достижении правового результата следует анализировать риски, препятствующие осуществлению конкретной правовой возможности либо необходимого поведения. Правильное определение вида гражданско-правовой формы на определенном этапе жизненного цикла транспортного обязательства позволяет не только верно идентифицировать правовые риски, но и правильно выработать меры гражданско-правового характера по минимизации либо устранению риска.

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

Глава 3 «Договорное регулирование отдельных элементов системы гражданско-правовых отношений по управлению рисками» включает в себя три параграфа.

В первом параграфе второй главы «Договорное регулирование гражданско-правовых отношений управления рисками» показана специфика гражданско-правовых отношений управления, позволяющая отграничить их как от имущественных отношений, так и гражданско-правовых организационных отношений. 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.

Аргументировано положение 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. Сформулировано авторское определение договора оперативного управления рисками. Отмечается целесообразность применения такого договора для снижения и минимизации риска при исполнении транспортных обязательств.

Обосновано, что 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.

Сделан вывод о том, что договор является безвозмездным, консенсуальным, двусторонним, носит неимущественный характер и не является организационным.

Во втором параграфе второй главы «**Договорное регулирование транспортно-экспедиционных услуг по управлению рисками**» Сформулировано и научно обосновано авторское определение услуги по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве. Дано определение договора на оказание услуг по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве, в котором исполнитель таких не совпадает ни с должником, ни с кредитором транспортного обязательства. При этом, деятельность по управлению рисками передается на своеобразный аутсорсинг.

Доказано, что следует различать случай, 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. Поскольку цель любой экспедиторской компании - устранение или максимальное снижение всевозможных рисков, обоснована необходимость расширения круга услуг по договору транспортной экспедиции, за счет возможности возложения 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. Заинтересованность перевозчика в добровольном подчинении экспедитору заключается в том, что он бесплатно получает благо в виде приемлемого уровня правового риска, за которое платит его контрагент – грузоотправитель. Альтернативой для перевозчика может служить лишь рискованный менеджмент.

В третьем параграфе второй главы «**Договорное регулирование гражданско-правовых организационных отношений, направленных на управление рисками**» 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.

Рассмотрены каждый из способов управления рисками посредством договора об организации перевозок грузов, договора код-шеринга, узлового соглашения, договора простого товарищества при осуществлении регулярных автомобильных перевозок пассажиров, договора на транспортно-экспедиционное обслуживание и других транспортных организационных договоров.

В заключении работы подводится краткий итог проведенному исследованию, приведены краткие и аргументированные выводы о договоре как гражданско-правовом средстве управления рисками в транспортных обязательствах. Представлено умозаключение о том, что разработанная нами концепция имеет прогностические возможности, поскольку развитие ее основных положений может происходить по различным направлениям цивилистического исследования.

Основные положения и выводы нашли отражение в научных статьях (4 из них – в ведущих рецензируемых научных журналах, в которых в соответствии с установленными требованиями должны быть опубликованы основные научные результаты диссертации на соискание ученой степени кандидата наук), иных публикациях автора (всего в 16-и публикациях общим объемом 6,02 п.л.):

В изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России для публикации результатов диссертационных исследований:

1. *Паулова Е.О.* Особенности принципа свободы договора в условиях современности / Е.О. Паулова // Вопросы экономики и права. - 2015. - № 83. - С. 11-16. (0,6 п.л.)

2. *Паулова Е.О.* Ретроспективный анализ понятия риска в праве и его влияние на современные концепции / Е.О. Паулова // Государственная власть и местное самоуправление. - 2019. - № 6. - С. 55-59. (0,58 п.л.)

3. *Паулова Е.О.* Риски в праве в период пандемии / Е.О. Паулова // Юридический мир. - 2020. - № 7. - С. 23-26. (0,46 п.л.)

4. *Паулова Е.О.* Перспектива исследования и познания рисков в праве / Е.О. Паулова // Юридический Вестник Самарского университета. - 2020. - Т. 6. - № 3. - С. 14-18. (0,58 п.л.)

Материалы международных и всероссийских научно-практических конференций:

5. *Утина Е.О.* Хозяйственный и предпринимательский договор: проблема соотношения категорий / Е.О. Утина // Материалы 9-й Международной научно-практической конференции молодых ученых, специалистов и студентов «Проблемы теории и юридической практики в России». Часть 1. Самара, 2012. - С. 202-204. (0,2 п.л.)

6. *Утина Е.О.* К вопросу о роли ограничений в системе предпринимательских договоров / Е.О. Утина // Материалы 10-й Международной научно-практической конференции молодых ученых,

специалистов и студентов «Проблемы теории и юридической практики в России». Часть 1. Самара, 2013. - С. 207-210. (0,2 п.л.)

7. *Паулова Е.О.* Риски в социальном предпринимательстве / Е.О. Паулова // Сборник научных статей Международной научной конференции «Актуальные аспекты развития современной науки» от 19 декабря 2019 года. Самара, 2019. - С. 378-380. (0,17 п.л.)

8. *Паулова Е.О.* Правовой риск и правосознание: проблема соотношения категорий / Е.О. Паулова // Сборник научных статей IX Всероссийской научно-практической конференции «Российская наука: Актуальные исследования и разработки» Самара, 2020. - Часть 2. - С. 689-693. (0,29 п.л.)

9. *Паулова Е.О.* Риск и добросовестность в праве / Е.О. Паулова // Юридическая наука в XXI веке: актуальные проблемы и перспективы их решений Сборник научных статей по итогам работы седьмого круглого стола со Всероссийским и международным участием (30-31 июля 2020 г.). - С. 19-21. (0,17 п.л.)

10. *Паулова Е.О.* Минимизация рисков деловой репутации / Е.О. Паулова // Юридическая наука в XXI веке: актуальные проблемы и перспективы их решений: круглый стол № 8 со всероссийским и международным участием. Сборник научных статей по итогам работы круглого стола № 8 со всероссийским и международным участием. 30-31 августа 2021 г. - Шахты: ООО «Конверт», - 2021. - С. 9-11. (0,17 п.л.)

11. *Паулова Е.О.* Методы исследования правового риска / Е.О. Паулова // Юридическая наука в XXI веке: актуальные проблемы и перспективы их решений: круглый стол № 8 со всероссийским и международным участием // Сборник научных статей по итогам работы круглого стола № 8 со всероссийским и международным участием. 30-31 августа 2021 г. - Шахты: ООО «Конверт», - 2021. - С. 11-13. (0,17 п.л.)

Иные материалы:

12. *Утина Е.О.* Понятие и основные особенности предпринимательского договора и системы предпринимательских договоров / Е.О. Утина // Актуальные проблемы правоведения. - 2013. - № 2 (38). - С. 72-78. (0,7 п.л.)

13. *Паулова Е.О.* Особенности договора коммерческой концессии в гражданском праве России / Е.О. Паулова // Сборник научных трудов, посвященный 15-летию кафедры социальных систем и права СГАУ. Самара: Издательство СГАУ, 2015. - С. 82-92. (0,58 п.л.)

14. *Паулова Е.О.* Предпринимательский договор как инновационный инструмент в договорном праве / Е.О. Паулова // Креативная экономика и социальные инновации. - 2015. - Выпуск 5. - № 3 (12). - С. 122-128. (0,4 п.л.)

15. *Паулова Е.О.* Правовые риски интернет-банкинга / Е.О. Паулова // Актуальные вопросы права в банковской сфере: материалы Международного правового банковского форума, 24-25 сентября 2020 года. Самара: Издательство Самарского университета, 2020. - С. 409-414. (0,58 п.л.)

16. *Паулова Е.О.* Риски цифровизации в сфере правовых отношений / Е.О. Паулова // Актуальные проблемы развития правовой системы в цифровую эпоху: материалы II Международного юридического научного симпозиума (15 сентября 2020 г., Самара) / [редкол.: С. П. Бортников (отв. ред.) и др.]. - Самара: Изд-во СГЭУ, 2020. – 90 с. С. 53-55. (0,17 п.л.)