

*В объединенный диссертационный совет 99.2.090.02,  
созданный при Федеральном государственном автономном  
образовательном учреждении высшего образования «Пермский  
государственный национальный исследовательский  
университет» и Федеральном государственном бюджетном  
образовательном учреждении высшего образования «Ульяновский  
государственный университет»*

*кандидата юридических наук, доцента,  
доцента кафедры предпринимательского права  
Федерального государственного бюджетного образовательного  
учреждения высшего образования «Уральский государственный  
юридический университет имени В.Ф. Яковлева»  
Бажинной Марии Анатольевны  
адрес: 620137, г. Екатеринбург, ул. Комсомольская, 21  
телефон: +7 (343) 374-43-63;  
e-mail: rektorat@usla.ru*

## **О Т З Ы В**

**официального оппонента**

на диссертацию Пауловой Елены Олеговны

на соискание ученой степени кандидата юридических наук на тему:

**«Договор как гражданско-правовое средство управления рисками в  
транспортных обязательствах»,**

представленную на соискание ученой степени кандидата юридических наук  
по специальности: 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

Проведенная научная экспертиза своевременно представленных диссертации и опубликованных работ по заявленной теме дает основание положительно оценить рецензируемое исследование по следующим критериям: 1) актуальность избранной темы, 2) степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, 3) их достоверность; 4) новизна и 5) язык и стиль изложения. Данный тезис подтверждается следующими аргументами.

**1. Актуальность избранной темы** обусловлена тем, что осуществление транспортной деятельности имеет прямую корреляцию с повышенным риском наступления неблагоприятных последствий. Это предопределяется

тем, что ее осуществление прямо или косвенно связано с использованием транспортных средств, являющихся источником повышенной опасности. Указанная причина рассматривается как одно из оснований наступления неблагоприятных последствий при осуществлении транспортной деятельности. Так, на практике достаточно часто возникают различного рода риски, выраженные в возможности наступления негативных последствий для участников транспортной деятельности (например, доставка перевозимого груза с нарушением сроков доставки или с нарушением сохранности груза).

Кроме того, признавая транспортную систему «кровеносной системой» любого государства, выполняющей важнейшие функции по обеспечению территориального единства государства, национальной безопасности, экономического развития страны, государственным приоритетом является уменьшение рисков, возникающие при осуществлении транспортной деятельности и, как следствие, увеличению эффективности транспортной деятельности. Именно это является одной из целей, поставленной в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.

При этом, несмотря на колоссальную значимость для транспортного сектора разработок, связанных с договорным регулированием правовых рисков, в действующем транспортном законодательстве нет правовых инструментов по регулированию отношений по управлению правовыми рисками.

Сказанное выше позволяет заключить то, что выбранная диссертантом тематика, безусловно, заслуживает внимания и пристального изучения с целью оптимизации существующего законодательства.

**2. Следует отметить высокую степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, что подтверждается в следующих положениях.**

Во-первых, в диссертации использован широкий спектр общенаучных, а также специально-юридических методов исследования (стр. 8 – 9 диссертационного исследования). Особого внимания заслуживает метод правового моделирования. Его применение представляется эффективным, что отражается в полученных результатах, обладающих новизной. Так, с помощью данного метода в работе представлены новые для транспортного права договорные конструкции, а именно: 1) договор оперативного управления правовыми рисками в транспортном обязательстве, 2) договор на оказание услуг по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве, 3) договор о совместной деятельности по управлению рисками.

Во-вторых, теоретическая и практическая значимость исследования обусловлена новизной полученных результатов, создающих теоретико-методологические предпосылки для решения существующих научных и практических проблем договорного управления правовыми рисками в транспортных обязательствах. Авторская концепция развивает теорию транспортного права и может использоваться в дальнейшем в транспортном праве. Результаты исследования могут быть учтены в правоприменительной деятельности, а также в процессе преподавания дисциплины «Транспортное право» (стр. 19 – 20 диссертационного исследования).

**3. Достоверность** результатов проведенного исследования не вызывает сомнений в силу того, что все авторские идеи основываются на современной методологии, убедительной теоретической (стр. 9 – 10 диссертационного исследования) и эмпирической (стр. 10 диссертационного исследования) базах. Работа базируется на теоретическом анализе трудов, выдающихся ученых в области теории права, гражданского и других отраслей права. Эмпирическая база исследования представлена результатами изучения нормативных актов (18), международных актов (5); нормативных правовых актов зарубежных стран (Республики Узбекистан, Республики Туркменистан, Республики Таджикистан, Республики Молдова, Республики Беларусь, Республики Армения, Кыргызской

Республики, Республики Казахстан – всего 9); материалов судебной практики судов: вышестоящих судов, а также арбитражных судов различных инстанций (всего 37).

Рукопись диссертации и автореферата оформлены в соответствии с требованиями, предъявляемыми к такому роду работ. Автореферат соответствует ее содержанию. Основные выводы работы в достаточной мере отражены в публикациях по теме. Степень апробации материалов исследования достаточная, соответствующая предъявляемым требованиям. Основные результаты диссертации апробировались на многочисленных научных всероссийских и международных конференциях, опубликованы и отражены в 16 публикациях, в том числе в 4 статьях в научных журналах, рекомендованных ВАК РФ.

**4.** Достоинством представленной диссертации является ее несомненная **новизна**. Несмотря на наличие исследований по проблемам риска, применительно к транспортному праву такого рода анализа не проводилось. Тем самым диссертант является новатором в сфере изучения проблемы управления правовыми рисками в транспортных обязательствах посредством гражданско-правовых договоров.

Кроме того, соискатель по-новому разрешает уже давно существующие «нестыковки» действующего транспортного законодательства с учетом концепции договорного управления правовыми рисками в транспортных обязательствах. В качестве примера можно назвать трактовку секундарных прав применительно к транспортным обязательствам. Проведенный анализ подходов к толкованию секундарных прав позволил сделать вывод о влиянии такого рода прав на развитие транспортного обязательства, а также определить связь участников транспортного обязательства, а именно: лица, обладающего секундарным правом и лица, вынужденного претерпевать юридические действия управомоченного лица (стр. 66 – 72 диссертационного исследования). Тем самым следует согласить с выводом автора, сделанным на стр. 80

диссертационного исследования, о наличии правовой связи между управлением правовыми рисками и субъективным правом как объектом секундарного права.

Еще одним примером новаторского подхода диссертанта к разрешению «злободневных проблем» транспортного права является обращения к основам построения любого правового регулирования, а именно: к понятийному аппарату, в частности, к особенностям толкования используемых понятий. Положительным образом можно оценить попытку автора разрешить существующую в транспортном праве дилемму о трактовании понятия «транспортный договор», которое является основополагающим в исследуемой области. Так, например, на стр. 24 диссертационного исследования автор, рассматривая понятие «транспортный договор», углубляется в значение слова «транспортный». Проведенный анализ позволил автору сформулировать определение понятия «транспортный договор», которое нашло свое отражение в Положении № 1, выносимое на защиту. Представленный автором подход видится правильным. Определение, данное диссертантом (Положение № 1, выносимое на защиту), позволяет учесть все те общественные отношения, которые складываются в процессе осуществления транспортной деятельности. При этом данный подход остается актуальным и с учетом трансформации общественных отношений в условиях цифровизации транспортной деятельности.

Автор также указывает на необходимость формулирования определения понятия «транспортный процесс», который является одним из основополагающих критериев квалификации договора в качестве транспортного (стр. 28 диссертационного исследования). Формирование четкого понимания о том, что входит в транспортный процесс позволяет правильным образом осуществлять квалификации возникающих между участниками отношений и определять применимые положения действующего законодательства.

Принципиально новым для науки транспортного права явилась разработка автором методологии моделирования гражданско-правового

механизма управления рисками при возникновении и исполнении транспортных обязательств, сделанной в пар. 2 главы 2 диссертационного исследования и получившей отражения в определенных этапах, указанных в Положении № 4, выносимом на защиту.

Представленная диссертантом классификация видов правовых рисков (стр. 95 – 100 диссертационного исследования) является основанием для дальнейшей разработки основ правового регулирования в данной области.

Разработанный автором на основе глубоких теоретических знаний гражданского и транспортного права алгоритм идентификации правовых рисков при возникновении и исполнении транспортного обязательства, указанный в Положении № 6, выносимом на защиту, представляется крайне актуальным в практической транспортной деятельности для повышения ее эффективности.

Таким образом, представляется, что цель диссертационного исследования, связанная с формированием комплексного научного представления о договорном регулировании правовыми рисками в транспортных обязательствах достигнута. Автору удалось обосновать теоретическую концепцию о классификации рисков, их связь с содержанием транспортных обязательств и разработать соответствующие инструменты в виде конкретных договоров по управлению, а также научно-практические рекомендации по совершенствованию законодательства в исследуемой сфере (стр. 17 диссертационного исследования).

**5. Оценивая язык и стиль изложения материала Пауловой Е.О.,** нельзя не отметить, грамотный, стилистически выверенный текст работы. Сама диссертация характеризуется логичным построением, последовательностью и системностью. Все выводы изложены точно, содержательно емко. Это свидетельствует о соответствии рукописи диссертации требованиям, предъявляемым к оформлению диссертационной работы.

Содержание диссертации, а также положения, выносимые на защиту, заслуживают положительной оценки. Однако, как и любое авторское

всестороннее творческое исследование, носящее к тому же новаторский характер, некоторые положения не лишены дискуссионных моментов, нуждаются в дополнительных пояснениях, которые могут быть даны при защите диссертации.

1. На стр. 28, 29 диссертационного исследования, а также в Положении № 1, выносимом на защиту, в формулировке определения понятия «транспортный договор» соискатель указывает на то, что для квалификации договора в качестве транспортного договора необходимо, чтобы хотя бы одной из сторон являлась «транспортная организация либо индивидуальный предприниматель, осуществляющий транспортную деятельность на профессиональной основе». При этом в тексте диссертации не раскрываются критерии, которые бы указывали на профессиональную основу осуществления транспортной деятельности.

Кроме того, при перечислении признаков транспортного договора в третьем признаке автор опускает указание на профессиональный характер осуществления транспортной деятельности соответствующими субъектами. Тем самым возникает вопрос, на сколько данный признак является существенным для квалификации договора в качестве транспортного.

2. В определении «транспортный процесс», сформулированном на стр. 25, 34 диссертационного исследования указывается, что это «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». Исходя из данной дефиниции, операции могут быть признаны частью транспортного процесса только тогда, когда при их осуществлении используется как транспортная инфраструктура, так и транспортное средство. Однако, с развитием общественных отношений в цифровой среде, что признается автором работы (стр. 37 диссертационного исследования) возможно возникновение общественных отношений, в

которых само транспортное средство как таковое непосредственно не принимает участие, но инфраструктурные отношения возникают (например, взаимодействие объектов транспортной инфраструктуры между собой или предоставление объектов транспортной инфраструктуры для выполнения подготовительных операций для осуществления перевозки). В связи с этим требуется пояснение о критериях отнесения тех или иных операций к транспортному процессу и о возможности признания совокупности операций транспортным процессом при использовании только инфраструктуры или только транспортного средства.

3. В Положении № 2, выносимом на защиту, дано определение гражданско-правового риска как потенциальной возможности (вероятности) благоприятного либо неблагоприятного отклонения от желаемого правового результата. При этом, в Положении № 8, выносимом на защиту, автор указывает на содержание услуги по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве, где речь идет о приведении отклонения уровня правового риска от желаемого к допустимым значениям. Тем самым возникает вопрос, о целесообразности такой услуги при условии благоприятного отклонения. Исходя из этого, представляется целесообразным дополнить.

4. При признании договорных конструкций по оперативному управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве, а также на оказание услуг по управлению правовыми рисками в транспортном обязательстве закономерно возникает вопрос об определении их соотношения с уже существующими договорными конструкциями в транспортном праве в части определения ответственных лиц за причинение вреда. Указание автора на стр. 96 диссертационного исследования о возникновении ответственности «за инициирование эскалации рисков и управление ими лежит на кредиторе или должнике транспортного обязательства, либо на ином субъекте, которому риски переданы в управление» не позволяет в полной мере дать ответ на поставленный вопрос.

Данный вопрос становится наиболее актуальным применительно к Положению № 9, выносимом на защиту, в котором речь идет о транспортно-экспедиционных отношениях. Автор предлагает предусмотреть право экспедитора давать обязательные указания клиенту (стр. 150 диссертационного исследования), что ставит вопрос о распределении ответственности между участниками транспортных отношений, а также порядке определения ответственных лиц.

5. Признавая обоснованность содержания Положения № 8, выносимом на защиту, возникает вопрос о моменте заключения новых для транспортного права договоров.

В то же время данные замечания не влияют на общее положительное впечатление о проделанной работе и не нарушают целостность представленной автором концепции, сформированной в отношении договорного регулирования правовыми рисками в транспортных обязательствах.

**Таким образом,** следует признать *высокую степень актуальности избранной темы, обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, их достоверность и новизну.* Есть основания считать, что представленная диссертационная работа является самостоятельным и законченным научным трудом, в котором на основании выполненных автором исследований разработаны теоретические положения, **совокупность которых можно квалифицировать как научное достижение.**

Данная научная работа **«Договор как гражданско-правовое средство управления рисками в транспортных обязательствах»** отвечает требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям абз. 2 п. 9 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 № 842, а ее автор, Паулова Елена Олеговна, заслуживает присуждения ему искомой ученой степени – кандидата

