

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ЧАСТНОГО ПРАВА

Н.Г. Скачков*

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ И ПОНЯТИЕ СТРАХОВОГО РИСКА

Ключевые слова. Страхование судов, перевозки, логистика, виды рисков, опасные грузы.

Skachkov N.G. Logistical component of sea transportation of hazardous cargoes and nature of insurance risk

The gain of this paper is to show role of the logistical components in sea transportation of dangerous cargoes. Besides, the attempt for defining risk factors coming from such transport transactions is undertaken. It is apparent that transportation of hazardous goods needs for an atypical logistics. First of all, preference is given to conservative ways to circumvent a risk. Prompt handling of ship's commodity should be excluded. The stage of an obligatory overload of packing units also deserves the attention. The size of expenses should be sustained even in a case of large wholesale shipment.

Logistics services reside in a reasonable manipulation by a cost of transportation. The dominating idea is to gain optimal cost indexes what enables the retailers to avoid responsibility even at the peak consolidation of commodity party. Preinsurance survey is an element of underwriting approach. The risks latent in the freight specify a problematic character of transport operation.

With the risks a qualification of expenses is excluded from the insurance interest. Any particular estimation of a dangerous effect is subjective. The company – operator tends to avoid the acts of any adverse prospect. The operator does not intend to load a great number of risk portfolios on its own deduction.

© Скачков Н.Г., 2012.

* Кандидат юридических наук, доцент кафедры международного частного права Московской государственной юридической академии имени О.Е. Кутафина (skanic@mail.ru).

The unpredictability is inherent even for highly managed sea communications. Conventional mathematic models describing risk management can predict only a relative probability of the risk. Legal problems of risk factors remain to be solved.

В статье рассматриваются взаимодействие логистических компонентов с проблемой безопасности транспортировки проблемных грузов морским путем и предпринята попытка идентифицировать факторы риска, присущие подобным перевозкам.

Искусство логистического прогнозирования морской транспортной операции отличается известной сложностью. Приходится мириться с вероятностью воспользоваться юрисдикцией флага судна, когда объективная правовая составляющая места регистрации, напротив, теряет свои возможности. Подобное особенно заметно, если рассматривается методология управления рисками.

Перевозка опасных грузов на практике изобилует отсылками к многообразным рискообразующим факторам. В то же время констатация закономерного риска, к сожалению, становится составной частью корпоративной риторики, лишенной правового содержания. Операторы судовождения, перевозчики, страховщики, страхователи широко оперируют привычной терминологией из арсенала риск-менеджмента, показывая, настолько их деятельность соотносится с целями международного бизнеса. Дело при этом нечасто доходит до, казалось бы, закономерного итога – идентификации перечня рисков, появление которых означает непереносимое прекращение трансграничной морской коммуникации в целом.

Конечно, детальные профили рисков трудно поддаются упрощению, без чего невозможна их систематизация. На наш взгляд, не существует ни единого перечня рискованных обязательств, с претензией на абсолютную объективность. Вот только когда мы убеждаемся в преобладании рискообразующей среды, какие события оказывают на нее доминирующее воздействие? Парадокс, но во всем, кроме определения глубины инцидента, теряешься в догадках. Очевидно, что о катастрофических последствиях отрицательных событий можно говорить, когда потери многократно превышают стоимость бизнеса компании перевозчика.

Логическая связь между фактом пребывания судна в открытом море, свойствами груза и всевозрастающей иррегулярностью грузопотоков является устойчивой. Данное соотношение предстоит всемерно учитывать даже рейтинговому перевозчику. Оптимизация транспортной активности на маршруте в этом случае тождественна концепции пиковой нагрузки действующей коммуникации. Между тем именно сегодня, когда принцип «доставка точно в срок» уподобляется сверхзадаче, крайне сложно противостоять

соблазну воспользоваться клиентоориентированными дистанциями. Здесь, по-видимому, приходится иметь дело с издержками логистики, поскольку именно потребности клиентов определяют позицию оператора дистанции, когда он декларирует экономические преимущества той или иной модели доставки.

Однако, насколько логистическая цепочка отвечает специфике транспортировки опасных грузов морским путем? Организация услуг, формы обслуживания грузоперевозчика напоминают систему перманентного сопровождения, когда цепочки поставок начинаются со стадии подготовки транспортной операции и завершаются формированием схемы распределения товаров. Отождествляется ли логистика в этом плане с интеграцией? Действительно, перевозки от порта к порту в контексте оказания сквозных услуг подразумевают вертикальную интеграционную составляющую прогнозируемых правоотношений. Значение посредников здесь не отрицается, но крайне сложно совместить их функции¹. Те же агенты больше позиционируют себя с экспедиторами, а роль последних ограничивается географической доступностью судоходного маршрута.

Отметим, что предпочтительность дистанции не является главным критерием в перевозке опасных грузов. Скорее это разноплановые понятия. В то время как изобилие посредников на фоне всевозрастающего материального потока и сопутствующему ему информационному обмену означает непереносимое усложнение финансовых отношений. При этом незримо уменьшается надежность дистрибутивных элементов всей логистической цепи. Маловероятно, что в условиях скоротечного комплектования товарной партии *cuī bono* (кому угодно – лат.) оператор даже безупречной квалификации решится на дополнительную проверку груза для оценки его опасных свойств.

Объективная вероятность малейшей пертурбации в структуре товарной партии заставляет моделировать последующее развитие событий уже непосредственно на стадии *in transitu*, что маловероятно. Стоит тогда просто внимательнее относиться к положениям международных базовых конвенций, постараться инкорпорировать их отдельные положения в сферу системной идентификации рисков. При этом укрепляются наиболее консервативные, но не лишённые эффективности способы уклонения от риска.

Между тем, если спасения на самом деле ждать неоткуда, то желательно разными способами попытаться предвидеть риск. Отсюда, наверное, и появляется столь осторожное отношение к стадии обязательной пере-

¹ OECD. International Transport Forum. JOINT TRANSPORT RESEARCH CENTRE. Empirical Evidence for Integration and Disintegration of Maritime Shipping, Port and Logistics Activities. January 2009. FRANCE P.40.

грузки упаковочных единиц проблемных грузовых партий, их единичных образцов, конкретизации свойств, имманентных данной категории грузов.

Между тем аналитика риска, систематизация его возможностей, прогноз последствий воспринимаются во многом как одна неизвестная величина. Универсальные, многосторонние соглашения предостерегают разве что от недопустимости фатальной утраты системного взаимодействия между компонентами технологической цепочки доставки, как основными, так и аксессуарными правоотношениями.

Задумаясь, целесообразно ли тогда слепо соглашаться с равнозначностью факторов планомерной отгрузки, с одной стороны, и складской обработки товарной партии – с другой. Пока данное тождество преподносится как естественная плата за инкорпорацию критерия универсализма в многообразные концепции управления материальными потоками. Складирование исходит из концепции доверительного управления имуществом и ответственного хранения товарной партии, когда даже краткий период отправки становится предметом постоянного внимания операторов дистанции движения. Между тем с позиций процессного подхода, в этом невольно усматриваются черты отправной точки исчисления риска. Опциональные погрузочные либо разгрузочные работы действительно связаны с проблемой безубыточности, когда уровень дилерского сервиса door-to-door неуклонно снижается, а фундаментальные гарантии исполнения обязательств подвергаются справедливому сомнению.

Быстрота обслуживания не гарантирует качество, а относительная дешевизна услуг невозможна для крупнооптовой поставки. В этом случае венчурный капитал больше не обременяет себя предосторожностью. События из неудачной трансграничной перевозки опасных грузов развиваются по экспоненте, требуя многократного перераспределения транспортных расходов. В этой связи вопрос о сохранении пропорционального соотношения между затратами на реализацию товаров и стоимостью их приобретения становится камнем преткновения для грузополучателя. Трудно соблюсти какую-либо относительную адекватность, когда визитной карточкой перевозки является объем товарного потока. Ординарные условия поставки, казалось бы, обещают взаимную сопоставимость цен. Но потребительская клиентура определенно не удовлетворится внешне оптимистическими обещаниями, где умение логически рассуждать коррелируется, к сожалению, с ординарным прожектерством. Поэтому неизбежное «омертвление» капитала означает высокую вероятность исчерпания активов в силу незапланированного хранения грузовой партии, которая несомненно приумножает безусловный риск.

Эксплуатация контейнеров выглядит здесь в более выгодном свете. Каждая новая TEU позволяет манипулировать транспортными расходами,

достигая разумного баланса стоимостных показателей. Немаловажный фактор, если перевозка опасных грузов осуществляется от терминала к терминалу, но по ординарной судоходной дистанции. Развитие услуг логистики в этом плане заслуживает особого упоминания. Перевозка тогда начинается едва ли не на уровне фирмы, где сочетаются и приобретение сырья, и маркетинг товаров. Но тогда необходимо либо реально управлять ресурсами, или найти место для фактического, а также потребительского прогноза².

В то же время транспортная компания предпочитает избирательную линию поведения в ходе складского обслуживания. Амплуа уверенной доставки опасных грузов подразумевает для нее возникновение титульного бренда как статусной прерогативы трансграничного транспортного рынка, хотя и осуществляется сложным морским путем. Насколько вероятно, что отыскание критической точки рискообразующего фактора сопровождается предикативными суждениями о радикальной пестроте инфраструктурных активов морского перевозчика? Частота обновлений, степень амортизационного износа транспортных составов, судов, контейнерного парка, технологических емкостей, цистерн закрепляются декларативно, хотя стремление пренебречь форматами эксплуатации судов бывает весьма велико.

Подобный подход близок к методике принятия риска, в том виде, в каком он преподносится многосторонними нормотворческими актами. Однако вероятность случайного события, применительно к трансграничной морской транспортной операции для опасных грузов, опровергается полностью. Внешне она выглядит как хаотическое нагромождение фактов, но отнюдь не отрицает и аналитического, системного подхода. Главное – удостовериться, что синергетика морских коммуникаций обеспечивает многообразие приемов, способов функционирования всех механизмов, а состояние опасности локализуется на каком-либо одном из проблемных грузов.

Тем не менее особенности партии опасных грузов вынуждают перевозчика принимать на себя дополнительные обязательства уже на стадии специализированного, сетевого менеджмента. Не здесь ли заложена база для ощутимой деформации того комплексного взаимодействия, где межгосударственные, межправительственные соглашения вовлекают в сферу своих интересов и грузоотправителя, и провайдерскую компанию клиента, стоит транспортной операции реализоваться по принципу end – to – end? Сложно утверждать, суждено ли подобному варианту развития событий осуществиться, но именно он в состоянии послужить мерилom предварительной структуризации рисков.

² OECD. International Transport Forum. JOINT TRANSPORT RESEARCH CENTRE. Empirical Evidence for Integration and Disintegration of Maritime Shipping, Port and Logistics Activities. January 2009. FRANCE P.7.

Разноаспектный характер действующих маршрутов, а многие из них обладают обособленным правовым режимом, предполагает некоторое упрощение процедуры установления тоннажа судна, достаточно той или иной дистанции обеспечить максимальную эффективность сегмента грузоперевозки. Взаимодействие между отправителями груза и его получателями, экспедиторами, агентами и иными лицами преимущественно характерно для непродолжительных вояжей и в какой-то мере оказывает транспортировке опасных грузов скверную, не побоимся заметить, услугу.

Между тем досужие скептики не преминут упрекнуть нас в том, что мы намеренно сгущаем краски, декларируя сомнительную взаимосвязь между протяженностью маршрута и степенью безответственного отношения к логистической технике. Фатальное завершение трансграничной перевозки обуславливается, помимо прочего, антропогенным фактором, по сути своей интернациональным, определяемым через призму внешнего транзитного потенциала. В этой связи ответ на вопрос, чем, собственно, мы намеряемся управлять и в силу каких обстоятельств собираемся приступить к администрированию, парадоксально, но укажет на риски, лежащие вне систематизации.

Сложно, практически невозможно создать настолько идеальные, а точнее, идеализированные условия транспортировки, чтобы инициирование внештатных ситуаций на деле не произошло. Лицензирование, сертификация контрольного оборудования, технологического цикла, призванного минимизировать потери, вряд ли сильно помогут. Даже умеренная опасность избавляет трансграничную перевозку от когнитивной доминанты, всего, чему так или иначе присуще стойкое ощущение паллиатива. Чуждой представляется даже мысль об увлечении административной софистикой ради того, чтобы коэффициенты эффективного тарифного плана, понижающие ли, или повышающие базовые ставки, и впредь определялись без особенных проволочек.

Рискообразующие обстоятельства означают начало тяжелейших испытаний для морского перевозчика. Здесь мы задаем себе вопрос из иной плоскости. Каким методологическим инструментарием управление рисками располагает? Явно не приходится уповать на компоненты всестороннего планирования транспортной операции? Чаше всего, именно они терпят фиаско, достаточно свершиться катастрофе. Модификация затрат тоже не всегда желательна. Последние испытывают избыточное воздействие всевозможных неформализованных решений, которые часто рассматриваются как единственно оптимальные.

Предположим, что описание инцидента отличается заметным упрощением событий, а внутрисистемным причинам нарушения интермодальной связи оператор-перевозчик-груз придается откровенно диспозитивное значение. Не возобладает ли в этом плане сомнительная идея возложить

основную долю неизбежных расходов на грузополучателя? Тем более, что взаимосвязь между ними и косвенными затратами не отличается необходимой прочностью. Покрытие расходов за поставку до места, не поименованного в товаросопроводительных документах, оказывает некоторое влияние на амплитуду колебания цены сделки, если предложения о транзакции исходят от перевозчика. Он и воспринимает вознаграждение за доставку в форме оплаты меньшей суммы счета. Тогда большую часть суммы действительно разумно оставить на грузополучателя. Тем более, что грузоотправитель чаще, чем хотелось бы, оценивает свои процентные затраты, а не источники фондирования текущей платежной позиции. Поэтому доля его участия считается эфемерной, так как предполагает приобретение стандартного кредита. Впоследствии будет выпущен документарный аккредитив, и лишь подобным нехитрым образом грузоотправитель приглашается к эвальвации стоимости предстоящего комплексного покрытия.

Осознавая отчетливо, что размещение активов на счетах превращается в онтологически формальную процедуру, такой бенефициар отвечает по привилегированным требованиям кредиторов, а им иной раз очень трудно возражать. В этой связи один лишь поставщик может похвастаться некоторыми преференциями в силу своего статуса, поскольку он получает средства авансовым платежом и принимает самое деятельное участие в начислении компенсаций, уменьшая себе дисконтом расходы на капитал³.

Конечно, появление риска безотносительно обращает участников трансграничной морской транспортной операции к иным материям, в силу своего вневолевого, объективного характера. Можно сколь угодно долго стимулировать прерогативу безупречности в плане предотгрузочного сервиса, полагая, что он исключает какие-либо случайности. Но начальную стадию детализации деструктивного элемента (ключевого для неблагоприятной составляющей рискованного воздействия) практически невозможно предугадать. Отвечая на вопрос, что же составляет квинтэссенцию риска, мы логически приближаемся к следующей парадигме. Рискообразующий фактор опосредуется через понятие ущерба, благодаря чему приобретаются его конечные эвристические очертания. Этимологически «риск» (происходит от греческого *risikon* – утес) подразумевает преимущественно принятие решения, результат которого заблаговременно не известен. Данный термин в то же самое время означает и некое событие с отрицательными последствиями, но возможность наступления ущерба просматривается скорее гипотетически, а не *a priori*.

Тем не менее явление риска в правовом содержании прочно отождествляется с финансовыми потерями, а нередко, к сожалению, и с лич-

³ OECD ITF. Integration and Competition between transport and Logistics businesses R O U № D T A B L E 146. P. 33–65 . Paris, FRANCE. March 2010.

ными утратами. Опасные грузы, разумеется, соответствуют данным отнюдь не оптимистическим критериям, но список особых признаков груза требует более тщательного предстрахового осмотра. Отсюда перманентная неустойчивость выстраиваемых с большей ли меньшей степенью вероятности сценариев убытка. Стоит упомянуть и о вынужденном ужесточении андеррайтинговой, а также ценовой политики в отношении рисков, если, конечно, они увязаны с проблемной перевозкой.

Между тем одна лишь необходимость исчисления затрат еще не подразумевает благополучной констатации убытков, когда сосредоточение мыслимых обременений трудно преодолеть. Хотя при прогнозировании форм негативного воздействия на перевозчика и грузоотправителя, не говоря уже о получателе товарной партии, невольно предпочитаешь оперировать предельно устоявшейся эмпирикой. Та же классическая экспертная оценка складывается из оперативных сведений бухгалтерского учета. Тогда общая величина компенсации структурируется по совокупности состоявшихся потерь, разобщений по каждому из рисков, если таковые удастся подсчитать.

Но не последуют ли в таком случае не менее вероятные обособления в сфере рискового фактора? Разумеется, вполне допустим симбиоз неблагоприятных событий, когда риск на удивление материален. Простейшая комбинаторика, если единообразие подходов не исключает множественности суждений, обосновывает вариативные элементы рискового фактора. Скажем, если правомерный или, иначе говоря, ожидаемый риск обнажает дифференциацию рисковых факторов по их стоимостному содержанию. Между тем величина риска показывает, насколько он соотносится с объектом страхования, свободно ли переходит от одного субъекта правоотношений к другому, сколь возмездной оказывается подобная передача.

Понятие риска в области страхования, надо заметить, весьма существенно. Риск ни много ни мало обособляет объективную сторону страхования; а потому с научной точки зрения является неотъемлемым догматом страхового права. Страховой риск неразрывно взаимоувязан с объектом страхования.

Только при наличии риска страховщик принимает на себя обязательство вознаградить страхователя в случае гибели страхуемого объекта. Этот элемент и связанные с ним отношения составляют юридическую природу риска. Однако наличие риска аксиоматично воспринимается страховщиком как основа последующего вознаграждения страхователя при утрате коммерческой стоимости объекта. Компоненты страхового обязательства обретают правовой смысл всецело в контексте рискового фактора. Элиминация момента риска слабо ассоциируется с объемами выплат предстоящего

покрытия. Но предотвращение фундаментального (в глобальном масштабе) ущерба стоит очень дорого. Ценность покрытия вряд ли в состоянии превзойти полностью те издержки, которые обуславливаются специализацией груза. Безусловно здесь учитываются лишь последствия. Их преодоление требует значительных усилий, предопределяет появление риска ответственности для тех, кто старается отдалить катастрофу.

Имея дело с рисками, сложно в любом случае оставаться беспристрастным наблюдателем, рассчитывая на одну лишь компенсацию по страховке, особенно при бесперспективности отдельных рисков факторов, прежде казавшихся жизнестойкими. Хотя проще всего оценивать понятие риска, основываясь на догматах правового содержания. Ну, скажем, высказываться об обстоятельствах наступления риска каждый раз, когда для характеристики конкретных объектов страхования достаточно одной страховой оценки. В этой связи даже вероятность нанесения ущерба считается равносильной фактической гибели объекта. Конечно, подобное толкование риска как сугубо юридической конструкции неоднозначно.

Непростые испытания претерпит тогда понятие страхового интереса, поскольку граница между квалификацией возможного вреда и состоявшимся ущербом кажется основательно размытой. Каких, с позволения заметить, комментариев удостоится структуризация объектов страхования, если она будет предпринята? Выяснится удивительная деталь: по страховой ставке более опасные риски мало отличаются от незначительных выплат. Сложно серьезно надеяться на результаты последующего выявления ущерба от средних либо малозначительных страховых рисков, если придерживаться аналогичных приоритетов для их идентификации.

Ясно, что полученные результаты вряд ли можно назвать исчерпывающими. Тем более, если опасные грузы перманентно увеличивают фактор риска угрозой наступления негативных последствий. Воображение сразу приводит нас к хроникам больших, а также малых катастроф, так как сообщения о трагедиях в акваториях Старого, Нового света продолжают поступать периодически.

Разумеется, практически невозможно раз и навсегда опровергнуть фактор мобильности, присущий судну в сочетании с его большой провозной способностью. Между тем именно эти критерии и заронили, наверное, зерно сомнения в абсолютизацию коммерческой привлекательности морских коммуникаций, чей имидж столь длительное время поддерживали удобные тарифы вместе с разумной долей транспортной составляющей в цене товара. Последняя величина отчасти условна, поскольку она зависит от множества побочных факторов. Их полный перечень весьма велик. Здесь и квалификация генерального груза, и продолжительности транзитного времени, где немалое место отводится графику поставок.

В этом плане приходится мириться с ограниченной результативностью универсальных концепций координации движения материальных потоков, коль скоро товарные позиции и субпозиции открываются для сборных грузов, следующих по акватории. Конечно, длительность пребывания товарной партии в промежуточных пунктах стараются по возможности сократить. Эта непопулярная внешне функция возлагается на договор перевозки, в котором стараются избегать децентрализации цепочки поставок. Неважно, какой составляющей, вертикальной либо, напротив, горизонтальной, составители данного контракта придерживаются. Сомнительно, чтобы перевозчики согласились с ситуацией, когда опосредованное соотношение веса товара и его стоимости превращается в фикцию. Типизация продукции вместо искомого единообразия в процедуре замены части товара при консолидации товарной партии будет означать тогда настоящее испытание для ретейлеров. Последние не смогут разделить ответственность за организацию перевозки вместе со своими поставщиками.

Невольно приходится задумываться, в чем же тогда заключается идея управления рисками, когда любая экспертная оценка вредоносного эффекта не более чем субъективна? Если и сложится когда-нибудь универсальный регистр рисков, то даже он вряд ли исчерпывающе отобразит все детали возможных инцидентов. Компании-оператору проще убедить себя в существовании одной нехитрой формулы: что бы ни угрожало судну, перевозчик до последнего момента воздерживается от поступков, реализация которых усугубит проявление нежелательных последствий. Каждый случай ущерба индивидуален. То, что некогда произошло на одном интервале дистанции, никоим образом не повторяется в пределах другого участка, достаточно скрупулезно следовать процедурным инструкциям. Единственной реакцией на грядущую опасность становится все тот же интенсивный обмен информацией, как будто он действительно нивелирует возможность возникновения неблагоприятного события. Оператор, по-видимому, далек и от того, чтобы использовать искусство оставления как можно больших портфелей риска на собственном удержании, чем, предположим, те же свободные страховщики. С одной стороны, *liberum arbitrium* (свобода выбора – лат. *H.C.*) данных участников трансграничной морской перевозки останется неизменной. Опыт страхователей, наверное, претендует на самую достоверную оценку рисков. Конечно, хотелось бы по возможности воздержаться от невольных параллелей между статусом оператора и правовым положением компании в аспекте того же экзистивного страхования. Сложно в то же самое время допустить, что чудесным способом преодолеваются лимиты надежности, отождествляемые обычно с юридической природой свободного страховщика для обеспечения высокого уровня рентабельности капитала.

Наличие проблемных грузов на борту судна предполагает умение экипажа действовать без промедления быстро. Дилемма выбора: преодоление последствий либо пресечение самой их вероятности мешает детальному анализу события каждый раз, когда случайность мало чем отличается от человеческой ошибки, или если узость акватории чревата вероятностью инцидента. Сложности маневрирования под полной коммерческой нагрузкой недвусмысленно подводят к идее разделения рисков в зависимости от того, насколько те или иные проблемные грузы обеспечены в плане безопасности.

Между тем, неочевидно, каким образом подобное разделение осуществить практически. Востребованный здесь отраслевой партнер вряд ли просто так появится на дистанции. Отсюда установление наиболее рискованных направлений осуществляется лишь *volens nolens* (волей-неволей – лат. *H.C.*) в форме допущения. Прямая экстраполяция предмета договора перевозки на допустимое, правовое поведение экспедитора, а также клиента все же происходит. Затруднения из доставки груза с усложненным номенклатурным составом предполагают, по-видимому, последующую модификацию статуса экспедитора, придание ему функций полноценного грузоотправителя. Для этого достаточно попросить о помощи стороннее лицо, если доставка своими силами затруднена.

Непредсказуемость присуща даже высокоорганизованной морской коммуникации. Однако привлечение математических моделей управления рисками предугадывает только относительную вероятность оценки. В то время как необходимость выявления особых свойств товарной партии, способных усугубить положение судна на дистанции, если предотвращение случаев вредоносного воздействия при отбытии не произошло, предъявляет повышенные требования именно к правовой стратегии управления рисками. Но возможно ли принципиальное конструирование обособленных юридических максим, какое влияние они оказывают на форматы управления рисками из морской перевозки? Претерпевает ли фактор риска целенаправленное воздействие международного характера данной транспортной операции? Между тем все же предпочтительно разобраться в деталях, какие системные изменения претерпевают риски из трансграничной перевозки опасных грузов, составляет ли непреходящая специфика товарных партий достаточную правовую среду для осмысления структурных элементов рискообразующих факторов.