

ГРАЖДАНСКОЕ ПРАВО

Статья / Article

УДК 347.763 : 656.072

DOI 10.35231/18136230_2021_3_50

Право пассажира на отказ от перевозки как модель соблюдения принципа договорного равновесия в обязательствах по оказанию услуг

В. Л. Вольфсон

*Северо-Западный Институт Управления Российской академии народного хозяйства
и государственной службы при Президенте Российской Федерации,
Санкт-Петербург, Российская Федерация*

Динамика договорных связей должна опираться на принцип равновесия между интересами, воплощёнными в договорной каузе. Это положение не всегда учитывается законодательством об отдельных видах деятельности, в том числе в области транспорта.

В статье обосновывается наличие у кредитора в обязательстве по оказанию услуг правомочия отказаться от договора в случае утраты интереса к исполнению. В свою очередь, риски возникновения у исполнителя убытков в пропорции, определяемой моментом заявления отказа, должны относиться на услугополучателя.

Предложены меры по изменению законодательства о перевозке пассажира, направленные на сохранение договорного равновесия.

Ключевые слова: баланс интересов, злоупотребление правом, осуществление права на отказ от договора, риски изменения договорного равновесия.

Для цитирования: Вольфсон В. Л. Право пассажира на отказ от перевозки как модель соблюдения принципа договорного равновесия в обязательствах по оказанию услуг // Ленинградский юридический журнал. 2021. № 3 (65). С. 50–67. DOI 10.35231/18136230_2021_3_50

Right to Cancel a Contract of Carriage by the Passenger: a Model to Maintain a Contractual Balance in the Obligation to Provide Services

Vladimir L. Volfson

*The North-Western Institute of Management of the Russian Federation Presidential
Academy of National Economy and Public Administration,
Saint Petersburg, Russian Federation*

Any change in contractual interaction should meet the principle of the balance between interests embodied in the contractual *causa*. This concept has not yet been thoroughly applied in the legislation that regulates certain business activities, particularly one in the field of transportation.

The article substantiates that the party accepting the obligation to provide services has the right to withdraw from the contract at any time after it lost interest in performance. In turn, the risks of losses incurred by the contractor, contingent upon the moment of such withdrawal, should be placed on the recipient.

The author proposes appropriate legislation measures to be adopted with the aim to maintain the contractual balance.

Key words: balance of interests, abuse of right, contract of carriage, obligation to provide services, withdrawal from contract.

For citation: Vol'fson, V.L. (2021). Pravo passazhira na otkaz ot perevozki kak model' soblyudeniya printsipa dogovornogo ravnovesiya v obyazatel'stvakh po okazaniyu uslug [Right to Cancel a Contract of Carriage by the Passenger: a Model to Maintain a Contractual Balance in the Obligation to Provide Services]. *Leningradskii yuridicheskii zhurnal – Leningrad Legal Journal*. No 3 (65). pp. 50–67. DOI 10.35231/18136230_2021_3_50. (In Russian).

Введение

Кауза поименованного договора представляет собой его матрицу, генетический код, в котором заложены модели будущего взаимодействия сторон правоотношения. Эта матрица составлена из вменённых позитивным законодательством интересов. Понимание существа этих интересов, в свою очередь предопределённого природой тех благ, на приобретение которые они направлены, позволяет оценить полноту и точность применимых моделей. Оказание услуг как вид обязательства представлено в гражданском законодательстве наибольшим числом поименованных режимов, и почти все они предоставляют кредитору право немотивированного отказа от договора. Однако при регулировании перевозки – услуги, которая, будучи одной из самых востребованных, одновременно в большей степени, чем прочие, зависит от мотивации потребительского акта, – в последние годы появляются ограничения этого права в виде возлагаемых на пассажира законных неустоек, выполняющих роль заградительных условий. Правила о «невозвратных тарифах», дотоле неизвестные отечественному законодательству о транспортной деятельности, где они ныне нашли себе место, теми, кто причастен к нововведению, оправдывались содержательно пустыми ссылками на «зарубежный опыт». Но нет сомнений, что они оправдали ожидания лоббистов и профессиональных участников рынка.

В этой работе исследуется право на отказ от перевозки пассажира как элемент матрицы обязательства по оказанию услуг, делается вывод о необоснованности установленных транспортным законодательством ограничений и предлагаются меры по достижению договорного баланса интересов. Актуальным исследование делает цивилистический вакуум – в литературе почти не обсуждается ни в целом правовая природа права на отказ от договора заказчика услуги как вида обязательства¹, ни право на отказ от договора пассажира, причём положение не изменилось и после упомянутых поправок. В зарубежных источниках, известных нам, эти проблемы также не изучаются². Практическое значение задачи, поставленной в работе, вероятно, не нуждается в дополнительных пояснениях; к тому же, возможность оценить его создала переживаемая миром пандемия.

Отказ услугополучателя от договора в связи с утратой интереса как метод восстановления договорного равновесия

Изменение договорного равновесия – важнейшей ценности частного права – требует мер реагирования, которые издавна известны в гражданских законодательствах и веками разрабатываются в доктрине. Среди них прежде всего – *clausula rebus sic stantibus*, требование из подразумеваемой оговорки о сохранении договора в силе на согласованных условиях при неизменности обстоятельств его заключения, которое оценивается судом исходя из предположительной неспособности этих условий в изменившихся обстоятельствах служить выражением их интересов. В российском ГК этот институт представлен в ст. 451. Для некоторых обязательств очевидная несовместимость изменившегося обстоятельства с каузой сделки законом рассматривается как предусмотренное основание для отказа от договора – в изъятие из общего запрета (ст. 310 ГК). Таким изменением в ряде случаев признаётся и утрата

¹ Договоры оказания услуг как вида обязательства и особенно – договор перевозки в целом редко становятся предметом самостоятельного цивилистического исследования. Но и тогда, когда это происходит, даже в интересных работах, авторы лишь упоминают право услугополучателя на отказ от договора [2, с. 86], [4, с. 312]. Гораздо чаще, однако, обсуждается возможность применения договорных неустоек или платы за отказ от договора возмездного оказания услуг, которые ошибочно допустил Пленум ВАС в Постановлении от 16.04.2014 г. № 16 «О свободе договора и её пределах» [7].

² В английском праве отказ от договора оказания услуг ввиду утраты интереса услугополучателя подпадает под теорию отпадения основы договора (*frustration of purpose*) в рамках общей доктрины *frustration of contract* [1, с. 316].

интереса в получении исполнения, имеющего решающее значение для договора, особенно тогда, как мотивы такой перемены неспособны к верификации. Невозможность сохранения договора по причине утраты интереса услугополучателя является свойством всех договорных обязательств по оказанию услуг, причём в данном случае имеется в виду вид обязательства: иными словами, речь идёт обо всех поименованных договорах, урегулированных главами 39–53 ГК¹. Относится это и к обязательствам по перевозке пассажиров. Соблюдение равновесия невозможно, в данной законодательной парадигме, без гарантии права пассажира на отказ от договора – что подразумевает (при очевидных оговорках, направленных на возмещение экономических претерпеваний услугодателя) и право вернуть уже исполненное в случае, если не состоялось встречное предоставление, ибо иное означало бы неосновательность обогащения на стороне перевозчика².

Отказ от договора возможен и в случае утраты интереса кредитора к договору по причинам, связанным с исполнением должника, за которые он не отвечает³. Такой отказ является мерой защиты. И без признания такого рода отказа со стороны пассажира отношениям по перевозке не обойтись: задержка или отмена рейса перевозчиком, ввиду зависимости транспортной деятельности от технологической среды и погодных условий, далеко не всегда образуют нарушение обязательства⁴. Возможен,

¹ За исключением договора финансирования под уступку денежного требования, в том виде, в каком он урегулирован гл. 43 ГК.

² См. абз. 2 п. 4 ст. 453 ГК РФ. Данное положение воспроизводит правовую позицию, давно сформулированную правоприменителем (п. 1 Информационного письма Президиума ВАС РФ от 11.01.2000 № 49 «Обзор практики рассмотрения споров, связанных с применением норм о неосновательном обогащении»).

³ Например, если утрата интереса вызвана просрочкой, возникшей вследствие временной невозможности исполнения, за которую должник не отвечает. См. п. 3 ст. 405, Обзор по отдельным вопросам судебной практики, связанным с применением законодательства и мер по противодействию распространению на территории Российской Федерации новой коронавирусной инфекции (COVID-19) № 1 (вопрос 5), утв. Президиумом Верховного суда Российской Федерации 21 апреля 2020 года. Имеются также и специальные правила – помимо тех, что относятся к перевозке: п. 2 ст. 715, абз. 2 п. 3 ст. 1289 ГК и др.

⁴ Такое право пассажира на прекращение договора воздушной перевозки именуется «вынужденным отказом»: см. п. 2 ст. 108 Воздушного кодекса (далее – ВЗК), п. 227 Федеральных авиационных правил, утв. Приказом Минтранса РФ от 28 июня 2007 г. № 82 (далее – ФАП). Право на отказ от договора перевозки железнодорожным транспортом в случае отмены или задержки поезда и в некоторых других случаях предусмотрено ст. 83 Устава железнодорожного транспорта (далее – УЖТ). Задержка отхода судна образует основание для отказа пассажира от договора перевозки водным транспортом (абз. 9 п. 1 ст. 100 Кодекса внутреннего водного транспорта).

конечно, отказ от договора и как мера ответственности (в случае ненадлежащего исполнения). Косвенным способом восстановления договорного равновесия можно считать *exceptio non adimpleti contractus* – должник по встречному исполнению вправе приостановить его или вовсе от него отказаться (ст. 328 и соответствующие специальные нормы в поименованных режимах) [6, с. 104].

Все упомянутые виды отказа пассажира от договора перевозки не могут не вызывать в переживаемое нами время особый интерес – в связи с пандемией планы людей на поездки, как деловые, так и совершаемые с целью путешествия или туризма неизбежно меняются. Во многих случаях речь даже не идёт об отказе пассажира, а о невозможности исполнения со стороны перевозчика – вследствие введённых властями ограничений деятельности транспортных предприятий¹. Изменение обязательств сторон по причинам, связанным с перевозчиком (как в случаях невозможности исполнения, так и права пассажира на отказ в виде меры защиты или ответственности), представляется не менее важной темой исследования, чем тот вид отказа от договора, с раскрытия которого мы начали эту работу – вследствие утраты интереса пассажира в перевозке, возникшей по обстоятельствам, не имеющим отношения к исполнению перевозчика. Но в этой небольшой статье мы остановимся именно на последнем способе восстановления договорного равновесия. И повод для такого выбора дают нам спорные законодательные решения, породившие существенные и даже неразрешимые сложности в договорном взаимодействии сторон и, конечно, правоприменении. Пандемия ожидаемо обострила эти проблемы, сделала конфликты более драматическими – ведь речь идёт о заболевании с высокой вероятностью серьёзных расстройств здоровья и смертельных исходов.

¹ Следствием этих событий стало дополнение ВЗК ст. 107.2, которая делегирует Правительству РФ нормотворчество по наделению перевозчика правом изменить договор воздушной перевозки в чрезвычайных обстоятельствах или отказаться от него, а в случае отказа пассажира от изменений – удерживать в течение трёх лет провозную плату с сохранением за пассажиром возможности воспользоваться ею для заключения других договоров перевозки в виде своего рода абонемента. Во исполнение ст. 107.2 ВЗК было принято Постановление Правительства РФ от 6 июля 2020 г. № 991. Схожему нормотворчеству подверглись и другие виды оказания услуг (см., напр., Постановление Правительства РФ от 20.07.2020 № 1073).

«Невозвратные тарифы»: подлинные причины появления и мнимая экономическая оправданность

Советское, а затем российское законодательство, в отличие от других юрисдикций, позволяло пассажиру отказаться от договора перевозки (т. е. вернуть себе всю провозную плату) при условии заблаговременного уведомления перевозчика – причём срок до отправления рейса, не позднее которого отказ мог быть заявлен без выплаты неустойки, был крайне невелик: 24 ч для воздушных перевозок, 8 ч – для железнодорожных. Это правило в течение долгого времени выдерживало возрастающее давление со стороны крупных участников рынка и лоббистов. Не дожидаясь его отмены, авиакомпании активно пытались его обойти (и компенсировать издержки, связанные с отказами от приобретённых билетов), применяя так называемые сервисные сборы за «услугу по оформлению» возврата билета (размер их неуклонно рос и по существу, конечно, уже составлял заградительное условие договора). По нашему мнению, такие величины сборов были незаконны как ввиду их очевидного несоответствия нормативно установленному способу ценообразования, применяемого к сервисным сборам (принцип экономически обоснованных затрат), так и потому, что они по существу были наделены природой неустойки за отказ от перевозки, прикрывая запрещённое условие договора. Печально, что Верховный суд встал на сторону перевозчиков, решив, что сервисные сборы соответствуют Правилам формирования и применения тарифов¹. Впрочем, обсуждаемое правило не имело шансов превратиться в аутентичную ценность отечественного законодательства. В нашей стране по-прежнему царит правотворческое эпигонство: очень часто не уровень эффективности определяет выбор легальных конструкций. В условиях отсутствия зарубежных аналогов запрет на «невозвратные билеты» был обречён. В 2014 г. тарифные продукты, исключающие возврат провозной платы, были разрешены в ст. 108 ВЗК, а с 1.01.2019 г. вступили в силу соответствующие изменения в ст. 83 УЖТ².

¹ Решение Верховного суда РФ от 18.05.2011 № ГКПИ11-370 «Об оставлении без удовлетворения заявления о признании недействующими абзацев 2 и 3 пункта 93 Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утв. Приказом Минтранса РФ от 25.09.2008 № 155».

² Федеральный закон «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» от 20.04.2014 № 79-ФЗ и Федеральный закон «О внесении изменений в статью 83 Федерального закона "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"» от 18.04.2018 № 73-ФЗ. Регулирование осталось неизменным для других видов транспорта: см. абз. 8 п. 1 ст. 100 Кодекса внутреннего водного транспорта, ст. 23 Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», п. 64 и 65 Правил морской перевозки пассажиров (утв. Приказом Министерства транспорта РФ от 17 июня 2015 г. № 190).

Может показаться, что императивный запрет условия договора о том, что пассажир не будет иметь права на возврат провозной платы, чуть ли не противоречит ценностям свободы договора. Что, казалось бы, плохого в том, что сторона договора добровольно пошла на риск в ясном осознании как вероятности, так и последствий неудачного для себя исхода, т. е. принимая на себя стоимость этого риска? Не означает ли это лишь отказ в получении экономического эквивалента («покрытия») риска в обмен на удешевление продукта за счёт исключения из него взноса на такое покрытие? Ничто, в самом деле, не препятствовало пассажиру выбрать более дорогой тариф – с условием о возвратности провозной платы, но предпочтение было отдано продукту с более выгодным ценовым условием, сбалансированным менее выгодными иными условиями, которые закономерно были включены в тариф. При таком взгляде на матрицу тарифных продуктов выбор в пользу возвратного билета предстаёт подобием страховки, приобретаемой пассажиром, а в случае реализации невозвратного – перевозчиком, для которого предоставляемый пассажиру дисконт выступает страховой премией, а удержанная при отказе от перевозки провозная плата – страховым возмещением. Однако такое восприятие проблемы, которое мы могли бы назвать поверхностно маркетингологическим, но никак не экономически обоснованным, не учитывает то влияние, которое оказывает природа услуги как объекта гражданских прав на договорное равновесие.

Выше мы уже указали, что кауза договоров по оказанию услуг (как вида обязательств) несовместима с сохранением обязательственной связи в условиях отпадения интереса услугополучателя в получении исполнения. Почему это так?

Причины признания за услугополучателем права на отказ от договора в случае утраты интереса в её потребительской ценности

Примем как аксиому: условие договора (в том числе основанное на императивной норме), лишаящее кредитора возврата им исполненного в случае невозможности получения им экономического эквивалента своего предоставления, включая сюда как потребительскую, так и меновую стоимость, разрушает эквивалентность договорного правоотношения. Попирается важнейший принцип гражданского права – договорного равновесия. Если договор расторгается, сторона, которая произвела исполнение, но не получила встречного предоставления или его экономического эквивалента, вправе заявить к бывшему контрагенту кондикционное требование [13, с. 316]. Разумеется, если эта сторона ещё не исполняла своего обязательства, она освобождается от исполнения.

Итак, в случае исполнения встречного обязательства ранее предоставления должником и невозможности получения им экономического эквивалента исполнения должником, кредитор всегда вправе отказаться от договора и потребовать обратно ранее исполненное [6]. Вариантов возникновения такой невозможности в гражданском праве существует немало. Нас же интересует только утрата интереса к исполнению кредитора по причинам, не связанным с должником. Оговоримся, что речь может идти только об интересе к потребительской стоимости предмета исполнения: меновой стоимостью по определению обладают все объекты гражданских прав.

Очевидно, что далеко не во всех обязательственных каузах утрата интереса кредитора приводит к невозможности получения экономического эквивалента исполнения. Покупатель, разочаровавшийся в потребительской ценности вещи (товара), даже индивидуально определённой (а исследуемая модель подразумевает её сохранение в натуре), сохраняет возможность, после возникновения у него права распоряжения, произвести её эквивалентный обмен на другое благо, причём встречное предоставление удовлетворит его интерес и в меновой, и в потребительской стоимости. Это положение возникает потому, что покупатель всегда может получить исполнение продавца, т. е. принять вещь таким образом, чтобы её потребление не осуществлялось в ходе принятия исполнения или, во всяком случае, не снижалась её потребительская ценность. По словам К. Маркса, «товар как таковой никогда не является непосредственно предметом потребления, а является носителем меновой стоимости» [11, с. 141]. Поскольку утрата интереса к потребительской ценности блага не препятствует получению его экономического эквивалента, на покупателя в полной мере распространяется правило о недопустимости одностороннего расторжения договора: обратное бы нарушало баланс интересов, приводя продавца, вынужденного возвращать исполненное покупателем, к большим, относительно последнего, экономическим тяготам. Сказанное применимо ко всем видам купли-продажи, кроме энергоснабжения, о котором стоит сказать особо¹. По тем же причинам доступа

¹ Кроме того, из самого договора может следовать, что товар представляет для покупателя экономическую ценность при определённых условиях – напр., к известному продавцу моменту или периоду времени (п. 2 ст. 457; если этот срок продавцом не соблюден, покупатель вправе отказаться от договора), или же его представления об экономической ценности должны найти подтверждения впоследствии (п. 4 ст. 497).

к стоимостной конвертации нельзя считать лишённым и арендатора¹, поскольку, приняв переданное ему имущество способом, не снижающим его потребительскую ценность, тот вправе осуществлять распоряжение им, а также арендными правами, в тех случаях, когда для этого не требуется согласие арендодателя, а когда оно требуется – может получить его заранее (ст. 615 ГК). Если же речь идёт о приобретении такого блага, которое потребляется в ходе получения исполнения, кредитор, более не заинтересованный в этом благе, не имеет возможности получения экономического эквивалента. Хороший пример – по контрасту с другими видами купли-продажи – договор энергоснабжения: энергия, хотя и отнесённая фиктивно к гражданско-правовым вещам с целью превращения энергоснабжения в род купли-продажи, физически вещью не является². Подача энергии в присоединённую сеть влечёт её полное и необратимое расходование [10, с. 61]; в свою очередь абонент, принявший энергию на подключённое к сети устройство, потребит её всю без остатка. Поэтому п. 1 ст. 546 даёт гражданину-абоненту возможность в любой момент расторгнуть договор энергоснабжения (конечно, при условии оплаты уже потреблённой энергии), и хотя ГК не распространяет это правило на абонента, который является юридическим лицом, это упущение устраняется в абз. 5 п. 2 ст. 37 ФЗ «Об электроэнергетике», который обладает верховенством по отношению к положениям ГК о снабжении электрической энергией в силу п. 4 ст. 539. Это создаёт немыслимую, для прочих видов купли-продажи, ситуацию.

Причины утраты интереса в исполнении не имеют юридического значения, поскольку являются феноменом сознания и потому не могут верифицироваться. Гражданское право наделяет юридическим смыслом исключительно объективные, причём способные к верификации обстоятельства. Таким обстоятельством, для ответа на вопрос о допустимости одностороннего отказа от договора, является возможность получения экономического эквивалента исполнения в случае утраты в нём интереса; если же известно, что таковая отсутствует, то ничто не может лишить кре-

¹ По указанию Энгельса, при аренде имеет место «передача уже существующей, ранее произведённой стоимости» [12, с. 210].

² О проблемах доктринальной классификации энергии, а также аргументы в пользу фиктивной интерпретации этой категории, см. в раб. М. И. Брагинского и В. В. Витрянского [3, с. 141–144], а также С. М. Васильковой [5].

дителя права на отказ от исполнения договора ввиду юридической иррелевантности неверифицируемых сущностей. Отсюда ясно, почему утрата интереса в исполнении должна приниматься и как достаточное основание для одностороннего отказа от договора услугополучателя для всех услуг как обязательственного вида. Статья 782 устанавливает, хотя и содержательно несовершенно, императивное¹ дозволение отказа услугополучателя от исполнения, что, конечно, означает и возможность кондикционного требования о возврате ранее исполненного. Ввиду того, что услуга представляет собой благо, потребляемое при его предоставлении, её потребительская ценность полностью утрачивается исполнением обязательства по её оказанию. Такова сущность любой услуги, в том числе так называемой «услуги с полезным эффектом» – как относимой к услуге *per se*, поименованному так договорному виду, где примером может быть услуга парикмахера, так и услуги, выделенный в самостоятельный режим, где перевозка – вполне точная иллюстрация; полезный эффект, в отличие от отделимого результата, составляющего конститутивный элемент каузы подряда, всегда есть часть самой услуги, является итогом (суммой) физических и умственных усилий, а не новым (пусть бы и умоглядным) качеством. Этот принцип находил выражение до появления обсуждаемых новелл и в положениях о транспортных обязательствах. Идея всё та же: если пассажир утратил интерес в перевозке, ему недоступно получение её экономического эквивалента через исполнение обязательства должником-перевозчиком – услуга по перевозке будет потреблена без остатка в процессе её оказания. Мотив отказа, с целью удостовериться в том, действительно ли имеет место утрата интереса в перевозке или же она прикрывает потребительский оппортунизм (найдено более выгодное предложение конкурента), устанавливаться не может, ибо верификации по умолчанию не поддается и образует основание для непризнания права на отказ от договора только если недобросовестность пассажира доказана перевозчиком. Так, невозможность исполнения кредиторской обязанности (к примеру, в случае заболевания, исключаящего перемещения, тем более путешествия), представляет собой малоисследованный случай невозможности исполнения обязательства, но применительно к разбираемой проблеме принципиально не должен возбуждать любопытства и становиться предметом исследования.

¹ Вопреки ошибочной позиции в п. 4 Постановления Пленума ВАС от 16.04.2014 г. № 16 «О свободе договора и её пределах». Критику см. в раб. автора [7].

Распределение рисков между сторонами

В договорном праве недопустимы доктрины, принимающие в расчёт интересы только одной стороны; договорное право, во-первых, интерактивно – выгоды одной стороны суть лишения контрагента, во-вторых же, оно всегда ищет равновесия. Поэтому право на односторонний отказ услугополучатель сохраняет до момента, после которого услугодатель лишается возможности воздержаться от исполнения [9, с. 38]¹, или обуславливается выплатой услугодателю неустойки, пропорциональной рискам претерпевания последним убытков, если эти риски, с учётом момента заявления отказа, достаточно велики, чтобы не относить их полностью или частично на услугополучателя; к этой неустойке, естественно, должно быть добавлено и возмещение расходов, уже понесённых услугополучателем в связи с предстоящим исполнением. Такая логика не учтена в действующей редакции п. 1 ст. 782 ГК, согласно которой право заказчика немотивированно отказаться от договора состоит в балансе лишь с его обязанностью возместить исполнителю фактические понесённые расходы: последняя категория, *prima facie*, не охватывает неполученные доходы (которые могли бы не только возместить расходы, но также быть отнесены на прибыль). Это неудачное правило исключает, ввиду его императивности, применение неустойки указанного вида в том числе и в тех случаях, когда отказ от договора заявляется в момент, столь приближённый к моменту исполнения, что услугодатель по существу лишается возможности получения доходов. Такое положение неизбежно возникает, если исполнение, по своей природе, не может быть перенесено на более поздний срок, в частности, если оно осуществляется как часть организованного мероприятия с массовым числом участников. Неслучайно ч. 11 ст. 52.1. Основ законодательства о культуре предусматривает шкалу удержаний, применяемую организацией исполнительских искусств или музеем при возврате стоимости билетов посетителям зрелищного мероприятия в случае их отказа от договора. И если совместимость данной нормы с положениями гл. 39 ГК не вызывает сомнений, с учётом требований абз. 2 п. 2 ст. 3 ГК, только в той мере, в какой эти удержания могут быть отнесены к возмещению произведённых исполнителем расходов,

¹ Напр., в случаях так наз. «безотзывности перевода денежных средств» при расчётах, отказа заёмщика от кредита до установленного договором срока его предоставления и т.д.

учтённых в стоимости билета, то применение подобных неустоек в транспортных обязательствах полностью, в том числе и в части не полученной перевозчиком прибыли, соответствует принципу легальной автономности услуг по перевозке, закреплённой в п. 2 ст. 779.

Эти неустойки опираются на раскрытую выше логику распределения рисков. Природа услуги по перевозке транспортом общего пользования в регулярном сообщении такова, что перевозчик не может, да и не вправе, переносить время отправления рейса. Неполучение или возврат провозной платы в отношении любой единицы ёмкости в салоне транспортного средства к моменту его отправления всегда равносильны претерпеванию перевозчиком убытков. Поэтому отказу от договора в срок, после которого риски невозможности заключения нового договора в отношении пустующей ёмкости становятся столь значительны, что запрет на их распределение между сторонами противоречил бы принципу равновесия, должны быть противопоставлены неустойки, имеющие обеспечительную (не санкционную) природу. Манипулирование оправданным интересом использовалось перевозчиками при лоббировании неоправданного им имущественного предоставления, каким является так называемый «невозвратный тариф»: из предлагаемого подхода ясно, что до момента достижения риском невозможности реализации посадочного места условной критической величины любая неустойка, а тем более в размере провозной платы, противоречит каузе услуги по перевозке, которой, ввиду невозможности получения экономического эквивалента предоставления, имманентно присуще право на отказ услугополучателя от договора по мотиву неверифицируемой утраты интереса в исполнении. Применение такой неустойки образует нарушение договорного равновесия, особенно выразительный вид имеющее тогда, когда перевозчик удержал всю провозную плату, несмотря на заблаговременное уведомление пассажиром о отказе от договора, а затем реализовал освободившуюся в салоне ёмкость и тем самым получил двойную прибыль.

Негодные способы восстановления договорного равновесия как следствие системной ошибки в правовом режиме

Пренебрежение правовой природой регулируемых отношений никогда не проходит бесследно не только для их участников, но и для законодателя: оно неизбежно порождает неустранимые системные дефекты правового режима, попытки исцеления которых посредством точечного,

концептуально бессвязного законотворчества обнаруживают не только собственную немощь, но и породившую эти проблемы причину. Лишение услугополучателя, вопреки существу договора перевозки, возможности заявить немотивированный односторонний отказ от договора немедленно поставило вопрос о необходимости оговорить исключения для таких мотивов утраты интереса к перевозке, не считаться с которыми было бы морально предосудительным даже в случае заключения договора с условием о невозвратности провозной платы. И, конечно, законодательство о перевозке вступает на этот путь, делая исключения для, казалось бы, самоочевидных случаев¹, – препятствующее поездке заболевание самого пассажира или членов его семьи (или близкого родственника), следующих с ним на одном рейсе, либо смерть члена семьи (или близкого родственника). Но этот шаг приводит гражданское право в табуированную для него область: оно в принципе неспособно заниматься уважительностью причин, поскольку его предмет – защита благ, обладающих ценностным эквивалентом, а не мотивов, превращающих их в ценности. В сочетании с безосновательностью правила, из которого понадобилось делать исключения, чуждая для гражданского права природа этих исключений полностью лишает законотворчество целеполагания и оборачивается нагромождением абсурда. Даже изъятия из приведённого выше перечня не выглядят неуязвимыми. Неясно, почему болезнь члена семьи или близкого родственника, который не следует вместе с пассажиром, рассматривается как недостаточно веская – для того, чтобы пассажир «заслужил» бы право на возврат провозной платы – причина для отказа от перевозки. В октябре 2018 г. в Государственную думу был внесён проект поправок в ВЗК, в соответствии с которыми такой случай причислялся к категории «вынужденный отказ», однако первое чтение исчерпало энергию этого благородного начинания. Участники рынка авиаперевозок категорически были против², ссылаясь на рост операционных издержек и на высокую вероятность представления фиктивных подтверждений заболевания. Этот аргумент – сам по себе приговор создавшейся коллизии: верный по существу, он представляет собой реакцию на обречённую попытку выйти из системного тупика. Об отсутствии монолитности

¹ Ирония здесь в том, что, пытаясь найти для этих изъятий идейное оправдание, воздушное законодательство именует их «вынужденным отказом» (ст. 108 ВЗК, п. 227 ФАП), хотя вынужденным (искусственным) здесь является законодательное решение.

² URL: <https://clck.ru/V5SDy> (дата обращения: 25.05.2021).

перечня изъятий свидетельствует и само законодательство – ч. 5 ст. 83 УЖТ предоставляет привилегию отказа от перевозки только в связи с недугом, наделённым квалифицирующими признаками: болезнь должна быть «внезапной», травма – следствием несчастного случая. Нетрудно представить себе реакцию врача, которого просят верифицировать эти обстоятельства для указания в справке. Нелепость выявления «уважительных» причин отказа будет выражаться, конечно, в ничем не оправданном и непреодолимом сужении категорий близких для пассажира людей, болезнь или кончина которых считается «уважительной» причиной отказаться от договора¹, и в столь же неисцелимом пороке ограничения самих причин². Однако для полного возврата провозной платы достаточно и одного нежелания отправиться в путешествие – если соблюдена хронометрическая граница, за которой риски должны перераспределяться³.

Ориентиры для достижения договорного равновесия

Расположение такой границы не может не быть условным. Нет сомнений, что если устанавливать её на уровне суток до отправления рейса, как это делало прежде законодательство о воздушных перевозках, договорный баланс интересов нарушается в пользу пассажира. Вероятно, ближе к точке равновесия трое или даже четверо суток. Но где бы ни пролегла эта межа, до тех пор, пока она не достигнута, пассажиру должно

¹ В настоящее время воздушным законодательством к таковым отнесены супруги, родители и дети (усыновители и усыновленные), дедушки, бабушки и внуки, полнородные и неполнородные братья и сестры (п. 3 ст. 108 ВЗК). УЖТ (абз. 5 ст. 83) к «достаточно» близким для пассажира людям относит только супруга, родителя (усыновителя) или ребенка (усыновленного).

² В соответствии с п. 227 ФАП, болезнь таких лиц является основанием для вынужденного отказа пассажира от перевозки при наличии подтверждаемых медицинскими документами противопоказаний к полету на дату отправления воздушного судна, указанную в билете. Эта норма уже по объёму, чем формула ВЗК, согласно которой основанием для отказа пассажира является болезнь как таковая, но авиакомпаниями она используется для отказа в возврате провозной платы в случае отсутствия в медицинских справках фразы о «противопоказании». Более того, многие перевозчики требуют указания в справках даты выполнения рейса, а не периода заболевания, ссылаясь на то, что в том же п. 227 ФАП им предоставлено право определять требования к медицинским документам.

³ При запрете удержания стоимости услуги до достижения границы распределения риска, возникнет вопрос о режиме исключительных причин (таких, как болезнь или смерть близкого родственника) при заявлении требования о возврате всей стоимости услуги за пределами этой границы. С нашей точки зрения, эти отношения должны оставаться вне регулирования позитивным законодательством.

императивно предоставляться освобождение от неустоек при отказе от договора. При этом договор может предусматривать и более льготный для пассажира срок – перевозчики работают в конкурентно насыщенной среде, и если для получения преимуществ на рынке розничных продаж продавцы используют гарантию сверх той, что установлена законом (п. 2 ст. 470 ГК), то нет причин не позволять это делать услугодателям [8, с.161]. Наконец, следует повторить, что хотя любые мотивы пассажира юридически иррелевантны ввиду их неverifiedируемости, право одностороннего отказа возникает только в связи с утратой (по любой причине) интереса в потребительской ценности услуги: иные причины, например вследствие предпочтения более выгодного предложения конкурента, этого права не создают.

Заключение

Во-первых, отказ от договора, являясь одним из способов достижения равновесия между интересами контрагентов ввиду изменившихся обстоятельств, свойствен каузе всех договоров по оказанию услуг как вида обязательств.

Во-вторых, так называемые «невозвратные тарифы», т. е. условия договора перевозки, предусматривающие полное удержание перевозчиком провозной платы в случае отказа пассажира от договора, в отечественном законодательстве ранее не допускались. Лоббистские усилия перевозчиков по их внедрению принесли успех благодаря эпигонству российского законодателя, принявшего самодостаточным аргументом наличие невозвратных тарифов в зарубежном законодательстве.

В-третьих, предпринимаемые попытки оправдать невозвратные тарифы путём уподобления их схемам страхования рисков несостоятельны. Кауза любого договора оказания услуг подразумевает сохранение за услуполучателем права на отказ от договора ввиду утраты интереса в потребительской ценности услуги по той причине, что услуга неспособна к конвертации в экономический эквивалент: она потребляется в процессе её предоставления. Услуга по перевозке в полной мере сохраняет это видовое свойство. Мотивы отказа значения не имеют, поскольку гражданское право не может принимать во внимание неverifiedируемые обстоятельства; но основанием отказа, о котором идёт речь, может быть лишь утрата интереса в потребительской ценности, но не потребительский оппортунизм.

В-четвёртых, принцип договорного равновесия был бы нарушен, если бы праву на отказ от договора пассажира не могли бы быть противопоставлены интересы перевозчика в сохранении ресурса времени для реализации освободившейся вследствие такого отказа ёмкости посадочных мест в его транспортном средстве. Поэтому за пределами этой хронометрической границы риски в невозможности реализации освободившейся ёмкости должны быть распределены между перевозчиком и пассажиром в пропорции, определяемой моментом заявления отказа. Эта задача решается путем применения обеспечительных неустоек.

В-пятых, системная ошибка законодателя – введение «невозвратных тарифов» вопреки каузе перевозки как разновидности оказания услуг – привела к череде обречённых на неудачу попыток восстановить договорное равновесие с использованием чуждой гражданскому праву категории уважительных причин.

В-шестых, договорное равновесие может быть найдено на основе признания права пассажира на отказ от перевозки, которому не могут противопоставляться обеспечительные неустойки постольку, поскольку отказ заявлен до момента, когда на перевозчика падают чрезмерные риски в невозможности реализации освободившихся в транспортном средстве мест. Точка равновесия должна быть отдалена от времени отправления рейса по сравнению с тем, где она определялась в отечественном законодательстве до введения «невозвратных тарифов», что не мешает законодателю предусмотреть диспозитивное регулирование, позволяющее пассажиру заявить отказ от договора в более льготный срок.

Список литературы

1. Ансон В. Договорное право. М.: Юрид. литература, 1984. 463 с.
2. Арсланов К. М. К вопросу о правовой природе договора возмездного оказания услуг // Учёные записки Казанского государственного университета. Т. 151. Кн. 4. 2009. С. 82–90.
3. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. вторая. Договоры о передаче имущества. М.: Статут, 2000. 800 с.
4. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2000. 910 с.
5. Василькова С. В. Понятие энергии в праве // Законы России: Опыт. Анализ. Практика. 2020. № 9. С. 84–89.

6. Вольфсон В. Л. Соотношение *exceptio non adimpleti contractus* и *clausula rebus sic stantibus* как способов восстановления баланса интересов: теория и современное развитие // Ленинградский юридический журнал. 2020. № 4. С. 95–114.

7. Вольфсон В. Л. После ВАС: доктрина свободы договора в современном российском правоприменении // Закон. 2016. № 9. С. 91–99.

8. Мазур О. В. Требование разумности при определении коммуникационных сроков в Гражданском кодексе РФ: сб. науч. ст. к 65-летию А.П. Сергеева / отв. ред. Ю. В. Байгушева. М.: Статут. С. 145–168.

9. Малеина М. Н. «Правовое регулирование оказания услуг по организации и проведению массовых культурно-зрелищных мероприятий в открытых общественных местах» // Журнал российского права. 2013. № 3. С. 32–40.

10. Малинкин А. И. Договор энергоснабжения в гражданском праве Российской Федерации и Федеративной Республики Германия // Право и современные государства. 2012. № 5. С. 59–68.

11. Маркс К. Сочинения: в 30 т. / К. Маркс, Ф. Энгельс. 2-е изд. М.: Госполитиздат. Т. 26; Ч. 1. 1962. XXVI. 476 с.

12. Маркс К. Сочинения: в 30 т. / К. Маркс, Ф. Энгельс. 2-е изд. М.: Госполитиздат. Т. 18: [подгот. к печати В. Э. Куниной и др.]. 1961. XXX. 807 с.

13. Цвайгерт К., Кётц Х. Введение в сравнительное правоведение в сфере частного права: в 2 т. Т. 2 / пер. с нем. М.: Международные отношения, 2000. 512 с.

References

1. Anson, V. (1984). *Dogovornoe parvo* [Treaty law]. Moscow: YUrid. Literature. 463 p. (In Russian).

2. Arslanov, K.M. (2009). *K voprosu o pravovoj prirode dogovora vozmeznogo okazaniya uslug* [To the question of the legal nature of the contract for the reimbursable provision of services]. *Uchyonye zapiski Kazanskogo gosudarstvennogo universiteta – Scientific notes of Kazan State University*. Tom 151. pp. 82–90. (In Russian).

3. Braginskij, M.I., Vitryanskij, V.V. (2000). *Dogovornoe pravo. Kn. vtoraya. Dogovory o peredachi imushchestva* [Treaty law. Kn. the second. Contracts for the transfer of property]. Moscow: Statut. 800 p. (In Russian).

4. Braginskij, M.I., Vitryanskij, V.V. (2000). *Dogovornoe pravo. Kn. chetvertaya. Dogovory o perevozke, buksirovke, transportnoj ekspedicii i inyh uslugah v sfere transporta* [Treaty law. Kn. fourth. Agreements on transportation, towing, transport expedition and other services in the field of transport]. Moscow: Statut. 910 p. (In Russian).

5. Vasil'kova, S.V. (2020). *Ponyatie energii v prave* [The concept of energy in law]. *Zakony Rossii: Opyt. Analiz. Praktika – Laws of Russia: Experience. Analysis. Practice*. No 9. pp. 84-89. (In Russian).

6. Vol'fson, V.L. (2020). *Sootnoshenie exceptio non adimpleti contractus i clausula rebus sic stantibus kak sposobov vosstanovleniya balansa interesov: teoriya i sovremennoe razvitie* [The ratio of *exceptio non adimpleti contractus* and *clausula rebus sic stantibus* as ways to restore the balance of interests: theory and modern development]. *Leningradskij juridicheskij zhurnal – Leningrad Law Journal*. No 4. pp. 95–114. (In Russian).

7. Volfson, V.L. (2016). Posle VAS: doktrina svobody dogovora v sovremennom rossijskom pravoprimenenii [After VAS: the doctrine of freedom of contract in modern Russian law enforcement]. *Zakon – Law*. No 9. pp. 91–99. (In Russian).

8. Mazur, O.V. *Trebovanie razumnosti pri opredelenii kommunikacionnyh srokov v Grazhdanskom kodekse RF* [The requirement of reasonable in determining communication deadlines in the Civil Code of the Russian Federation]. Sb. nauchnyh statej k 65-letiyu A.P. Sergeeva. Otv. red. YU. V. Bajgusheva. Moscow: Statut. pp. 145–168. (In Russian).

9. Maleina, M.N. (2013). Pravovoe regulirovanie okazaniya uslug po organizacii i provedeniyu massovyh kul'turno-zrelischnyh meropriyatij v otkrytyh obshchestvennyh mestah [Legal regulation of the provision of services for the organization and conduct of mass cultural and entertainment events in open public places]. *ZHurnal rossijskogo prava – Journal of Russian Law*. No 3. pp. 32–40. (In Russian).

10. Malinkin, A.I. (2012). Dogovor energosnabzheniya v grazhdanskom prave Rossijskoj Federacii i Federativnoj Respubliki Germaniya [Agreement on power supply in civil law of the Russian Federation and the Federal Republic of Germany]. *Pravo i sovremennye gosudarstva – Law and modern states*. No 5. pp. 59–68. (In Russian).

11. Marks, K. (1962). Sochineniya: v 30 t. [Writings: in 30 vols]. Izd. 2-e. Moscow: Gospolitizdat. T. 26; CH. 1. 476 p. (In Russian).

12. Marks, K. (1961). Sochineniya: v 30 t. [Writings: in 30 vols]. Izd. 2-e. Moscow: Gospolitizdat. T. 18; CH. 1. 807 p. (In Russian).

13. Cvajgert, K., Kyotc, H. Vvedenie v sravnitel'noe pravovedenie v sfere chastnogo prava [Introduction to comparative law in private law]. Tom 2. Moscow: Mezhdunarodnye otnosheniya. 512 p. (In Russian).

Об авторе

Вольфсон Владимир Леонович, кандидат юридических наук, доцент, Северо-Западный Институт Управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Санкт-Петербург, Российская Федерация, e-mail: vwolfson@mail.ru

Vladimir L. Volfson, Cand. Sci. (Law), Assistant Professor, The North-Western Institute of Management of the Russian Federation Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Saint Petersburg, Russian Federation St. Petersburg, Russia, e-mail: vwolfson@mail.ru

Поступила в редакцию: 27.05.2021

Received: 27 May 2021

Принята к публикации: 25.08.2021

Accepted: 25 August 2021

Опубликована: 29.09.2021

Published: 29 September 2021