

На правах рукописи



**Селезнева Дарья Александровна**

**ПРЕКРАЩЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА ПО  
ЗАЯВЛЕНИЮ КРЕДИТОРА ВСЛЕДСТВИЕ УТРАТЫ ИНТЕРЕСА В  
ИСПОЛНЕНИИ**

5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

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

Ульяновск — 2026

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

Научный руководитель

**Морозов Сергей Юрьевич,**

Заслуженный юрист Российской Федерации,  
доктор юридических наук, профессор

Официальные оппоненты

**Бажина Мария Анатольевна**

доктор юридических наук, доцент,  
ФГБОУ ВО «Уральский государственный  
юридический университет имени В.Ф.  
Яковлева», кафедра предпринимательского  
права имени В.С. Якушева, профессор  
кафедры

**Бутакова Надежда Александровна**

доктор юридических наук, доцент,  
ФГАОУ ВО «Московский государственный  
юридический университет имени  
О.Е. Кутафина (МГЮА)», кафедра  
гражданского права, профессор кафедры

Ведущая организация

**Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение высшего  
образования «Российский университет  
транспорта»**

Защита состоится 09 октября 2026 г. в 14:00 часов на заседании объединенного диссертационного совета 99.2.090.02, созданного на базе ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет», ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет» по адресу: 432970, г. Ульяновск, ул. Гончарова, д. 40/9, ауд. 301.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в научной библиотеке Ульяновского государственного университета и на официальном сайте вуза <https://ulsu.ru>, с авторефератом – на сайте Высшей аттестационной комиссии при Минобрнауки России <https://vak.gisnauka.ru>.

Отзывы на автореферат просим высылать по адресу: 432017, г. Ульяновск, ул. Л. Толстого, д. 42, ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет», отдел подготовки кадров высшей квалификации.

Автореферат разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2026 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета



Максимов Олег Александрович

## Общая характеристика работы

**Актуальность** темы исследования проявляется в нескольких аспектах.

*Социально-экономический аспект* заключается в том, что перевозки пассажиров и багажа играют важную роль в развитии государства и бизнеса. В частности, для государства они значимы, поскольку развитые транспорт и транспортная инфраструктура служат инвестиционной привлекательности регионов, позволяют обеспечить социальные нужды населения особенно в отдаленных регионах страны, создавать новые рабочие места, развивать туризм. Для бизнеса развитие пассажирских перевозок пассажиров важно, поскольку оно позволяет стимулировать спрос в смежных областях экономики, например, в гостиничном бизнесе и туристической отрасли. Кроме того, пассажирский транспорт обеспечивает быстрое перемещение трудовых ресурсов, привлечение иностранных инвестиций, упрощение деловых поездок. Для населения очевидными плюсами в развитии пассажирского транспорта является повышение мобильности, расширение доступа к социальным услугам, обеспечение доступа к транспортной среде лицам с ограниченными возможностями.

В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, указано: «Гражданам страны должно быть обеспечено повышение качества жизни в части, зависящей от транспортного комплекса, в том числе: повышение транспортной доступности для граждан социально-экономических, туристских и культурных центров; повышение доступности транспортных услуг для жителей удаленных, труднодоступных и геостратегических территорий; повышение качества транспортных услуг в части комфортности и безопасности перевозок с минимизацией негативного воздействия на окружающую среду при сохранении ценовой доступности

перевозок; повышение качества транспортных услуг в части скорости обслуживания пассажиров и, как следствие, увеличение подвижности населения; создание транспортной инфраструктуры для развития внутреннего туризма».

Необоснованный отказ в перевозках, равно как и вынужденный отказ пассажира от перевозки ограничивают его правовые возможности и снижают социально-экономический эффект работы транспортных организаций и не позволяют в полной мере удовлетворить имущественные потребности граждан. На современном этапе развития перевозок данная проблема обострилась в связи с санкционным давлением на перевозчиков, случаями пандемии, атаками беспилотников, аномальными погодными условиями. Многие пассажиры ощущают свое бессилие перед транспортными компаниями, которые часто под маркой обеспечения безопасности перевозок, диктуют пассажиру свои правила поведения и отказывают им в удовлетворении заявленных требований.

#### *Доктринальный аспект.*

В настоящее время отсутствует целостное учение о вынужденном отказе кредитора вследствие утраты интереса в исполнении. При этом, в науке отсутствует единство мнений по поводу правовой природы одностороннего отказа лиц, участвующих в обязательстве. При этом, нет единства мнений относительно того, какой односторонний отказ является вынужденным. Не проводится различий между фактической и юридической вынужденностью. В науке довольно много внимания уделяется вопросам отказа должника от исполнения обязательства, в то время как односторонний отказ кредитора от принятия исполнения часто остается вне поля зрения ученых. Требуется расширения перечень способов прекращения обязательств, поскольку не учитывает случаи одностороннего отказа кредитора от исполнения обязательства. Отсутствует научно обоснованная классификация односторонних отказов по перевозке как со стороны должника, так и со стороны перевозчика.

Требуется развитие учения об утрате интереса в исполнении, его связи с отказом от пассажирской перевозки на разных этапах транспортного процесса. Должна быть создана научная основа для совершенствования защиты прав пассажиров, как потребителей транспортных услуг. Актуальными являются вопросы, связанные с ответственностью перевозчиков за необоснованный отказ пассажиру в перевозке, либо за возмещение последнему ущерба в случаях, когда он сам подал заявление о вынужденном отказе.

*Правотворческий аспект* актуальности темы исследования заключается в том, что соответствующие нормативные правовые акты изначально не нацелены на защиту прав и законных интересов в случаях утраты ими интереса в исполнении договора перевозки пассажира. Транспортные уставы и кодексы, иные федеральные законы, регулирующие перевозки пассажиров, содержат пробелы в правовом регулировании, часто противоречат друг другу, и далеки от совершенства. Нельзя назвать идеальными и правила перевозок пассажиров и багажа, действующие на различных видах транспорта. Авиакомпаниям предоставлено право принимать свои правила перевозок пассажиров, которые, с одной стороны не должны противоречить федеральным авиационным правилам, а с другой стороны предоставляют перевозчикам достаточно большой круг возможностей для того, чтобы поставить себя в более выгодное положение по сравнению с пассажирами. Это приводит к ситуациям, когда законность в действиях перевозчиков есть, а справедливость отсутствует. Поэтому, требуется совершенствовать законодательство, касающееся случаев односторонних отказов пассажиров от принятия исполнения услуги по перевозке.

**Степень разработанности темы.** Исследованиям договоров перевозки пассажиров уделялось большое внимание со стороны таких ученых, как А.А. Ананьева, В. В. Витрянский, А.В. Выгодянский, В.Н. Гречуха, С. Ю. Морозов, и др.

К числу диссертаций, связанных с договорным регулированием перевозок пассажиров и багажа можно отнести докторскую диссертацию Остроумова Н.Н. «Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных перевозок» (М., 2013)<sup>1</sup>, кандидатские диссертации Никитина К.И. «Охрана прав потребителей при оказании услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом» (Казань, 2025)<sup>2</sup>, Скварко У.А. «Система договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов в Российской Федерации» (М., 2025)<sup>3</sup>, В.В. Тощенко «Система договоров перевозок такси автомобильным транспортом» (Ульяновск, 2024)<sup>4</sup>, Д.С. Федотовой «Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа» (Ульяновск, 2020)<sup>5</sup>, Штыков В.П. «Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору перевозки (СПб, 2015)<sup>6</sup>, Лернер Б.Е. «Гражданско-правовые договоры как средства самоорганизации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте» (М., 2013)<sup>7</sup>, Касаткина А.С. Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве (М., 2013)<sup>8</sup>, Машин В.В. «Договор воздушной перевозки пассажира» (М., 2012)<sup>9</sup>.

Отдельные вопросы, связанные с управлением правовыми рисками при осуществлении пассажирских перевозок, затрагивались в кандидатской

---

<sup>1</sup>Остроумов, Н. Н. Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных воздушных перевозок : диссертация ... доктора юридических наук. Москва, 2013. 471 с.

<sup>2</sup>Никитина, К. А. Охрана прав потребителей при оказании услуг пассажиров железнодорожным транспортом : диссертация ... кандидата юридических наук. – Казань, 2025. - 263 с.

<sup>3</sup> Скварко, У. А. Система договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов в Российской Федерации : диссертация ... кандидата юридических наук. Москва, 2025. 251 с.

<sup>4</sup>Тощенко, В. В. Система договоров перевозок такси автомобильным транспортом : диссертация ... кандидата юридических наук. Ульяновск, 2024. 205 с.

<sup>5</sup> Федотова, Д. С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа : диссертация ... кандидата юридических наук. Ульяновск, 2020. 215 с.

<sup>6</sup> Штыков, В. П. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору перевозки : диссертация ... кандидата юридических наук : 12.00.03. Санкт-Петербург, 2015. 206 с.

<sup>7</sup> Лернер, Б. Е. Гражданско-правовые договоры как средства самоорганизации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте : диссертация ... кандидата юридических наук : 12.00.03. Москва, 2012. 181 с.

<sup>8</sup> Касаткина, А. С. Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве : диссертация ... кандидата юридических наук : 12.00.03. Москва, 2013. 197 с.

<sup>9</sup> Машин, В. В. Договор воздушной перевозки пассажира : диссертация ... кандидата юридических наук. Москва, 2012. 179 с.

диссертации Е.О. Пауловой «Договор как гражданско-правовое средство управления рисками в транспортных обязательствах» (Ульяновск, 2022)<sup>1</sup>.

Однако, ни одна из перечисленных диссертаций не касалась исследования проблем, связанных с односторонним вынужденным отказом пассажира от принятия исполнения по договору перевозки. Таким образом, на сегодняшний день исследований в аспекте и объеме, заявленных настоящей диссертацией, не проводилось.

**Цель исследования** заключается в формировании целостного научного представления о прекращении обязательства перевозки пассажира по заявлению кредитора вследствие утраты интереса в исполнении.

Для достижения цели поставлены следующие **задачи**, соответствующие структуре исследования:

- 1) сформировать научное представление о юридической и фактической вынужденности как оснований типологии отказов кредитора;
- 2) дать понятие вынужденному отказу перевозчика от исполнения обязательства по перевозке пассажира и вынужденному отказу пассажира от принятия исполненного по обязательству;
- 3) сформулировать авторское определение одностороннего охранительного отказа кредитора и определить его место в системе оснований прекращения обязательств;
- 4) дать на основании выявленных признаков правовую характеристику объективно-диспозитивному одностороннему отказу пассажира;
- 5) выявить признаки субъективно-диспозитивного одностороннего отказа пассажира от принятия исполнения по договору перевозки пассажира и юридические последствия такого отказа;

---

<sup>1</sup> Паулова Е.О. Договор как гражданско-правовое средство управления рисками в транспортных обязательствах : диссертация ... кандидата юридических наук. Ульяновск, 2022. 208 с.

6) сформировать научное представление об утрате интереса в исполнении и выявить ее влияние на содержание права пассажира на отказ от перевозки;

7) дать понятие и выявить сущность фрагментарной утраты интереса как основания вынужденного отказа от перевозки багажа;

8) доказать влияние стадий обязательства по перевозке на содержание права пассажира на односторонний отказ от принятия исполнения;

9) построить динамическую модель риск-ориентированной защиты прав пассажира при вынужденном отказе от принятия исполнения по договору перевозки пассажира.

**Объектом исследования** является система общественных отношений, складывающаяся между пассажирами и перевозчиками в ситуациях вынужденного одностороннего отказа пассажира от перевозки.

**Предметом исследования** выступают нормы гражданского права, правоприменительная практика и научные труды отечественных и зарубежных исследователей, дающие представление о концептуальных основах прекращения обязательства перевозки пассажира по заявлению кредитора вследствие утраты интереса в исполнении.

**Методологическая основа исследования.** При проведении диссертационного исследования центральное место занимал системный подход, применение которого позволило выявить роль и место одностороннего отказа кредитора от принятия исполнения в системе оснований прекращения обязательств, на основании выявленных видов одностороннего отказа пассажира определить элементы системы вынужденных отказов от перевозки и выявить взаимосвязи между ними.

Структурный подход дал возможность определить внутреннее устройство как системы одностороннего вынужденного отказа перевозчика от исполнения обязательства, так и системы одностороннего вынужденного отказа пассажира от принятия исполнения, и предложить пути



совершенствования структуры обеих систем, обосновать необходимость включения в них новых элементов.

С помощью метода правового моделирования построена риск-ориентированная модель защиты прав пассажира при его вынужденном отказе от перевозки, а также данный метод применялся при моделировании систем одностороннего вынужденного отказа как со стороны перевозчика, так и со стороны пассажира.

Также использован герменевтический метод и ряд частно-научных методов исследования, а именно: сравнительно-правовой, формально-юридический и историко-правовой.

Как и любое научное исследование, данный труд не мог состояться без использования диалектической теории познания и соответствующих общенаучных методов, включающих анализ, синтез, аналогию, индукцию, дедукцию, абстрагирование и моделирование.

**Теоретическую основу исследования** составляют научные работы российских исследователей, в том числе таких, как: С.С. Алексеев, А.А. Ананьева, М.А. Бажина, М.И. Байтин, А.В. Баталов, В.А. Белов, В.В. Богдан, Д.Е. Богданов, М.И. Брагинский, Н.Н. Виноградов, В.В. Витрянский, А.В. Волков, А.В. Выгодянский, А.В. Габов, Д.М. Генкин, И.П. Гладышева, В.Г. Голубцов, В.Н. Гречуха, В.А. Егиазаров, М.А. Егорова, В.В. Залесский, Г.Г. Иванов, А.Г. Карапетов, А.С. Касаткина, В.В. Кулаков, В.В. Машин, М.Н. Махиборода, Д.И. Мейер, Г.А. Микрюкова, С.Ю. Морозов, В.С. Нерсисянц, К.А. Никитина, И.Б. Новицкий, Е.В. Оболонкова, Н.Н. Остроумов, Т.Г. Очхаев, Е.О. Паулова, Б.В. Покровский, С.В. Сарбаш, Е.М. Сенотрусова, У.А. Скварко, М.К. Сулейменов, С.И. Сулова, Е.А. Суханов, М.А. Тарасов, В.В. Тощенко, Н.Н. Трепицын, Е.М. Тужилова-Орданская, Д.С. Федотова, С.Е. Хейгетова, С.А. Хохлов, Г.Ф. Шершеневич, А.М. Ширвиндт, Б.Г. Юдин и др.

Использованы также труды ряда зарубежных авторов: L.C. Backer, G. Mussa Carim, D. Girsberger, M. Kenney, Uribe R.A. Momberg, M.J. Radin, P. Zapolskis, J. Zysman, R.P. Wagner, N.R. Weiskopf.

Анализ данных работ позволил определить и оценить состояние исследуемой области, выявить и проанализировать проблемы, связанные с прекращением обязательства перевозки пассажира по заявлению кредитора вследствие утраты интереса в исполнении.

**Нормативную основу исследования** составляют акты российского и зарубежного законодательства (Германии, Италии, Испании), в сфере обязательственного права и договорного регулирования перевозок пассажиров и багажа.

**Эмпирическая основа исследования** включает материалы судебной и иной правоприменительной практики. Тщательному анализу подвергнуты акты Верховного Суда РФ и Высшего Арбитражного суда РФ, арбитражных судов федеральных округов, практика применения правил различных авиакомпаний («Аэрофлот», «Победа», «Utair», «Уральские авиалинии» и др.).

**Научная новизна.** Впервые в юридической науке разработано целостное научное представление о прекращении обязательства перевозки пассажира по заявлению кредитора вследствие утраты интереса в исполнении данного обязательства. При этом, в частности:

- обосновано, что утрата интереса является самостоятельной правовой категорией;
- впервые в российской цивилистике «утрата интереса» систематизирована как самостоятельное основание прекращения обязательств, а не производное от ст. 405, 451 ГК РФ;
- разработана динамическая модель интереса;
- с учетом транспортной специфики разработаны презумпции утраты интереса для публичных договоров и обоснована необходимость

императивных сроков отказа от перевозки (например, 3 часа для авиаперевозок);

- доказано, что классификация ОООК на активный и пассивный виды влияет на: определение момента возникновения у пассажира прав, вытекающих из одностороннего отказа; моментов начала и окончания исчисления убытков и на их объем; начало исчисления сроков исковой давности; на определения момента прекращения обязательства; распределение бремени доказывания утраты интереса в принятии исполнения;

- доказано влияние стадий обязательства по перевозке на содержание права пассажира на односторонний отказ от принятия исполнения;

- научно обоснована динамическая модель риск-ориентированной защиты прав пассажира при вынужденном отказе от принятия исполнения по договору перевозки пассажира.

### **Положения, выносимые на защиту:**

1. Обоснована методологическая недостаточность дихотомии понятий «добровольный / вынужденный отказ» применительно к обязательству по перевозке пассажира, поскольку понятие «добровольный» характеризует лишь отсутствие внешнего принуждения, но не отражает юридической природы отказа. Вместо этого предложено различать юридическую вынужденность (реакция на противоправное поведение должника) и объективную вынужденность (реакция на предусмотренные законом фактические обстоятельства в сфере кредитора, не являющиеся правонарушением).

2. Выявлена и обоснована цивилистическая конструкция охранительного одностороннего отказа кредитора (ОООК) – самостоятельного способа прекращения обязательства, возникающего при утрате интереса кредитора в принятии исполнения вследствие существенного нарушения обязательства должником, невозможности

исполнения по вине должника или существенного изменения обстоятельств, за которые должник несет ответственность. ООЖК влечет реституцию полученного должником и, при наличии вины должника, компенсацию убытков.

3. Доказано, что ООЖК не является частным случаем прекращения обязательства невозможностью исполнения (ст. 416 ГК РФ), а представляет собой необходимый дополняющий механизм, обеспечивающий защиту интересов кредитора в ситуациях, где ст. 416 ГК РФ не применима. Самостоятельность ООЖК обоснована фундаментальными различиями в природе, субъекте, юридическом факте и правовых последствиях по сравнению с прекращением обязательства невозможностью исполнения.

4. Установлено, что правовая природа вынужденного отказа должника (перевозчика) отличается от ООЖК: он является следствием уже наступивших юридически значимых обстоятельств (противоправного поведения пассажира, форс-мажора, актов государственных органов, существенного изменения обстоятельств), а не первичным волевым актом защиты субъективного права.

5. Предложена классификация односторонних отказов пассажира (кредитора): а) охранительный отказ (ООЖК) – по основаниям, связанным с нарушением обязательства перевозчиком; б) регулятивный отказ – по основаниям, не связанным с нарушением перевозчика, который подразделяется на объективно-регулятивный отказ (вызван наступлением предусмотренных законом объективных обстоятельств в сфере пассажира: болезнь, смерть близкого родственника, официальный запрет на поездку) и субъективно-регулятивный отказ (по свободному усмотрению пассажира, без фактической вынужденности).

6. Выявлены виды охранительного одностороннего отказа кредитора:

- по способу реализации – активный (оформляется заявлением кредитора) и пассивный (наступает в силу самого нарушения должника,

делающего принятие исполнения невозможным; волеизъявление кредитора не требуется);

- по субъектному составу – прямой (нарушитель – сам перевозчик) и опосредованный (агентский), когда нарушителем является уполномоченный агент перевозчика, действующий в его интересах и за его счет.

7. Выделены виды одностороннего отказа перевозчика (должника): охранительный отказ перевозчика (реакция на виновное поведение пассажира); объективно-регулятивный отказ перевозчика (форс-мажор, акты властей); субъективно-регулятивный отказ перевозчика (собственное виновное решение, не связанное с объективными обстоятельствами, – неправомерный отказ).

8. Обосновано, что правовой режим невозвратных тарифов в договоре перевозки пассажира должен предусматривать императивное исключение: пассажир сохраняет право на полный возврат провозной платы при документально подтвержденных форс-мажорных или чрезвычайных личных обстоятельствах (тяжелая болезнь, смерть близкого родственника, официальный запрет на поездку). Данное исключение вытекает из принципов добросовестности (ст. 1, 10 ГК РФ) и необходимости защиты слабой стороны в публичном договоре перевозки.

9. Введено понятие фрагментарной утраты интереса – утраты пассажиром интереса в перевозке багажа при сохранении интереса в собственной перевозке. Выявлены виды одностороннего отказа от перевозки багажа: охранительный (по вине перевозчика), объективно-регулятивный (личный форс-мажор), субъективно-регулятивный (свободное усмотрение). По объему отказа выделены полный и частичный отказ.

10. В целях защиты прав пассажира при субъективно-регулятивном отказе обоснована возможность замены пассажира путем уступки права требования по именному билету (за исключением стадии регистрации) с установлением ограничений против спекулятивной перепродажи.

**Практическая значимость диссертационного исследования** заключается в нескольких аспектах. Во-первых, на основании научных положений сделаны *предложения по совершенствованию законодательства.*

1) На основании научно обоснованных выводов предлагается внести следующие изменения в Гражданский кодекс Российской Федерации, дополнив его ст. 416.2 следующего содержания:

Статья 416.2. Прекращение обязательства по заявлению кредитора вследствие утраты интереса в принятии исполнения (Охранительный односторонний отказ кредитора).

«1. Кредитор вправе в одностороннем порядке отказаться от обязательства, направив об этом заявление должнику, если в результате обстоятельств, касающихся исполнения должником, утрачен интерес кредитора в надлежащем исполнении обязательства, в частности, вследствие:

- существенного нарушения обязательства должником;
- или невозможности надлежащего исполнения обязательства должником;
- или существенного изменения обстоятельств, которые делают исполнение должником крайне обременительным для кредитора или лишают его того результата, на который он был вправе рассчитывать при возникновении обязательства.

2. Основанием для охранительного отказа по пункту 1 настоящей статьи является обстоятельство, возникшее на стороне должника или относящееся к его исполнению. Недопустим охранительный отказ, основанный исключительно на обстоятельствах, возникших на стороне кредитора или третьих лиц, не связанных с исполнением обязательства должником, если иное не предусмотрено законом или соглашением сторон.

3. Охранительный отказ осуществляется путем направления должнику письменного заявления, если иная форма и способ не предусмотрены

законом, соглашением сторон или не вытекает из обычая. Обязательство прекращается с момента получения заявления должником, если иной момент не установлен законом или соглашением сторон.

4. Последствием охранительного отказа является:

- прекращение обязательства кредитора и корреспондирующего ему обязательства должника;
- возникновение у должника обязанности возвратить кредитору все полученное в счет исполнения обязательства (реституция), если иное не предусмотрено законом или соглашением сторон;
- возникновение у должника обязанности возместить кредитору убытки, причиненные утратой интереса в исполнении (компенсация), но только если основанием отказа явилось существенное нарушение обязательства должником или невозможность исполнения, наступившая по причинам, за которые должник несет ответственность. В случае невозможности исполнения, возникшей вследствие обстоятельств непреодолимой силы, или при существенном изменении обстоятельств, обязанность по возмещению убытков не возникает.

5. Законом могут быть установлены особые правила осуществления охранительного отказа и его последствий для отдельных видов обязательств, в том числе:

- ограничивающие право на реституцию (например, невозвратные тарифы в транспортных и гостиничных обязательствах);
- устанавливающие дополнительные основания для отказа или исключения из них;
- определяющие особый порядок заявления отказа или расчета подлежащих возврату сумм;
- предусматривающие иные последствия, отличные от установленных пунктом 4 настоящей статьи.

6. При виновной невозможности исполнения применяются последствия, предусмотренные пунктом 4 настоящей статьи.

7. Правила настоящей статьи применяются, если иное не предусмотрено правилами настоящего Кодекса об ответственности за нарушение обязательства, о прекращении обязательства невозможностью исполнения (статья 416), об изменении и прекращении обязательства вследствие существенного изменения обстоятельств (статья 451), или иными законами. При осуществлении права на охранительный отказ кредитор обязан действовать добросовестно».

Предлагаемая классификация ОООК на пассивный и активный виды может служить основой для следующих предложений по изменению действующего законодательства:

- Пункт 227 Федеральных Авиационных Правил (далее –ФАП), в котором изложены случаи вынужденного отказа от перевозки, необходимо добавить прямое указание на два режима реализации ОООК следующего содержания:

«Вынужденный отказ пассажира может быть осуществлен путем подачи письменного заявления перевозчику (уполномоченному агенту) в случаях, предусмотренных подпунктами ... Вынужденный отказ также считается осуществленным с момента отказа пассажиру в регистрации или посадке на рейс по основаниям, связанным с неправильным оформлением перевозки, аннулированием билета и иными нарушениями со стороны перевозчика или уполномоченного им агента».

- Дополнить ст. 450.1 ГК РФ, устанавливающую общий порядок отказа от договора, правила, учитывающие пассивную форму реализации права на отказ, следующего содержания:

«В случаях, когда невозможность исполнения договора прекращена вследствие одностороннего неправомерного отказа в исполнении обязательства со стороны обязанного лица, уполномоченная сторона вправе считать договор расторгнутым с момента такого отказа. Последующее



обращение в суд с требованием о защите прав, нарушенных данным отказом, приравнивается к уведомлению о расторжении».

2) Дополнить ст. 328 ГК РФ пунктом 3 следующего содержания: «Кредитор вправе отказаться от исполнения при утрате интереса, доказанной нарушением сроков должником».

3) Дополнить главу 26 ГК РФ новой статьей 406.1. «Прекращение обязательства вследствие утраты интереса кредитора следующего содержания:

«1. Если нарушение должником обязательства приводит к утрате интереса кредитора в его исполнении, обязательство прекращается.

2. Утрата интереса считается наступившей при:

- просрочке более, чем на 3 часа в транспортных обязательствах;
- изменении условий, делающем исполнение бесполезным».

4) Закрепить в п. 227 ФАП и в транспортных уставах право пассажира на автономный вынужденный отказ от перевозки багажа с возвратом полной провозной платы и возмещением убытков при вине перевозчика (выгрузка багажа, длительная задержка, утрата, повреждение).

5) Установить обязанность перевозчика при выгрузке багажа (например, при замене судна или длительной задержке) уведомить пассажира о праве на отказ от перевозки багажа с возвратом платы.

6) Дополнить ст. 108 ВК РФ указанием на то, что личный форс-мажор пассажира (болезнь и т.п.) влечёт возврат провозной платы за багаж даже при невозвратном тарифе, по аналогии с перевозкой самого пассажира, и пунктом 3 следующего содержания:

«При приобретении пассажиром невозвратного билета не менее, чем за 10 дней до даты отправления он вправе отказаться от договора перевозки в течение 1 часа с момента оплаты билета с полным возвратом провозной платы».

Полученные результаты могут быть использованы в законопроектной деятельности при совершенствовании норм Гражданского кодекса РФ,

транспортного законодательства, и других нормативных правовых актов. Также данные результаты могут применяться при обобщении руководящей судебной практики, в учебном процессе при подготовке юристов, а также в правоприменительной практике федеральной антимонопольной службы РФ, транспортных и иных организаций.

**Теоретическая значимость исследования** заключается в том, что решены немаловажные для частноправовой науки задачи, призванные совершенствовать правовые нормы в сфере перевозок пассажиров и багажа, а именно:

- доказаны положения, которые развивают и конкретизируют представление о способах прекращения обязательств;

- в отношении проблематики диссертации эффективно, то есть с получением результатов, обладающих новизной, использован комплекс существующих базовых методов научного познания и специальные способы познания: анализ, синтез, индукция, абстрагирование, диалектический метод, а также системный подход, формально-юридический метод, сравнительно-правовой метод диссертации, историко-правовой метод, метод правового моделирования;

- изложены положения об отдельных видах одностороннего отказа кредитора (пассажира) от принятия исполнения обязательства вследствие утраты интереса;

- раскрыты несоответствия между правовыми средствами защиты, которые применяют участники транспортных отношений, и конкретными правовыми ситуациями, связанными с вынужденным отказом от перевозки пассажира;

- выявлены проблемы, связанные с необоснованными требованиями перевозчиков, затрудняющие реализацию охранительного права пассажира на односторонний отказ от перевозки;

- изучены взаимосвязи утраты интереса в перевозке пассажира и утраты интереса в перевозке его багажа, а также влияние стадийности

транспортного обязательства на содержание права пассажира на отказ от перевозки.

**Апробация результатов исследования.** Положения диссертации прошли апробацию на X Международной научно-практической конференции «Юриспруденция, правосудие и государство: актуальные вопросы теории и практики» (Пенза, 15 мая 2026 г.), XIX Международной научно-практической конференции «Актуальные вопросы юриспруденции» (Пенза, 25 мая 2026 г.), а также в 5-ти опубликованных работах диссертанта, в которых отражены основные положения и выводы диссертации, общим объемом 5 п.л., в том числе три статьи в изданиях, включенных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования РФ в перечень рецензируемых научных изданий.

Результаты исследования внедрены в учебный процесс ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет».

**Структура работы** определена целью, задачами и областью научного исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, объединяющих девять параграфов, заключения и списка использованных источников.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

**Во введении** обоснована актуальность диссертационного исследования, проанализирована степень научной разработанности темы, выделяются объект и предмет исследования, раскрыта теоретическая и практическая значимость работы, представлены научная новизна и апробация результатов исследования.

Первая глава **«Общетеоретические аспекты вынужденного отказа пассажира как основания прекращения обязательства по перевозке»**, включающая два параграфа, посвящена исследованию теоретических начал, которые легли в основу видовой классификации вынужденного отказа

кредитора от принятия исполнения обязательства и динамической модели риск-ориентированной защиты прав пассажира при вынужденном отказе.

В первом параграфе **«Юридическая и фактическая вынужденность как основания типологии отказов кредитора»** обоснована некорректность применения понятия «добровольный отказ» применительно к обязательству по перевозке пассажира, поскольку оно указывает на характер волеизъявления, а именно на отсутствие принуждения. Более корректным является понятие «вынужденный отказ». При этом, не всякий добровольный отказ является вынужденным односторонним отказом кредитора, поскольку вынужденный отказ является разновидностью добровольного отказа и эти два понятия не могут находиться на одной ступени классификации юридических отказов.

Следует различать юридическую вынужденность отказа, связанную с нарушением прав кредитора, и фактическую вынужденность, которая связана не с правонарушением, а с фактическими обстоятельствами, обуславливающими утрату интереса кредитора (пассажира) в исполнении обязательства должником.

Разграничение юридической и фактической вынужденности одностороннего отказа позволяет обосновать необходимость дуализма правового регулирования вынужденного отказа от перевозки, поскольку в настоящее время в п.2 ст. 108 ВК РФ необоснованно объединяются случаи вынужденного отказа от перевозки с разными правовыми режимами. Смешение видов вынужденности ведет к судебным ошибкам, например, к необоснованному отказу во взыскании убытков или к неправомерному взысканию штрафа с пассажира, отказавшегося от перевозки по вине перевозчика.

Во втором параграфе **«Вынужденный отказ перевозчика от исполнения обязательства по перевозке пассажира и вынужденный отказ пассажира от принятия исполнения»** доказано, что вынужденный односторонний отказ пассажира от перевозки в отличие от отказа должника

(перевозчика) в рамки ст. 310 ГК РФ не укладывается. Пассажир отказывается не исполнить обязательство, а принять его предоставление в виду неисполнения либо ненадлежащего исполнения перевозчиком. Вынужденный отказ от исполнения со стороны должника и со стороны кредитора имеет различную природу и влечет разные способы прекращения обязательств. Научно обосновано следующее определение вынужденного одностороннего охранительного отказа кредитора от принятия исполнения:

Вынужденный отказ кредитора (односторонний охранительный односторонний отказ кредитора) – это охранительное субъективное право кредитора на прекращение обязательства посредством односторонней сделки (заявления), возникающее при утрате интереса в надлежащем исполнении вследствие обстоятельств, относящихся к исполнению должником, и влекущее прекращение основного обязательства с возникновением у должника обязательства по реституции полученного и при наличии вины должника и (или) нарушения должником обязательства – компенсации убытков.

Также, как и в случае с отказом пассажира, отказ должника (перевозчика) исполнить обязательство по перевозке может быть как вынужденным, так и не вынужденным. Вынужденный отказ перевозчика может быть реакцией на неправомерное поведение пассажира или иные обстоятельства, угрожающие интересам перевозчика. В обоих случаях вынужденного отказа происходит утрата интереса перевозчика в исполнении. В отличие от ООСК при одностороннем охранительном отказе должника вектор защиты направлен на обеспечение публичных интересов и безопасности перевозочного процесса.

Вторая глава **«Отдельные виды одностороннего отказа кредитора от принятия исполнения обязательства по перевозке пассажира»**, включающая три параграфа, посвящена определению места одностороннего охранительного отказа кредитора в системе оснований прекращения обязательств и отдельным видам такого отказа.

В первом параграфе второй главы **«Односторонний охранительный отказ кредитора и его место в системе оснований прекращения обязательств»** выявлен новый способ прекращения обязательства – **«Прекращение обязательства по заявлению кредитора вследствие утраты интереса в исполнении (Охранительный односторонний отказ кредитора)»**. Доказано, что **«Невозможность исполнения»** (ст. 416 ГК РФ) – это самостоятельный способ прекращения обязательства должника в силу объективного факта. Он не решает судьбу встречного обязательства кредитора. **«Охранительный односторонний отказ кредитора» (ОООК)** – это самостоятельный способ прекращения обязательственной (в т.ч. договорной) связи в целом по инициативе кредитора, в ответ на обстоятельства, делающие получение надлежащего исполнения невозможным, бессмысленным или нарушенным (включая, но не ограничиваясь объективной невозможностью должника).

ОООК не является частным случаем ст. 416 ГК РФ. Он использует некоторые из обстоятельств, которые могут привести к невозможности исполнения должником (ст. 416), но качественно отличается по: субъекту; юридическому факту; объему прекращаемых обязательств; порождаемым последствиям; правовой природе.

Обоснован вывод о том, что ОООК – это необходимый дополняющий механизм, который «достраивает» систему прекращения обязательств, обеспечивая защиту интересов кредитора в ситуациях, где ст. 416 ГК РФ оставляет пробел.

Выявлены следующие виды ОООК:

- по способу реализации права на отказ – **активный и пассивный**.
- критерию субъектного состава – **прямой и опосредованный**.

Активный ОООК реализуется следующим образом: кредитор (пассажир) активно заявляет об отказе в ответ на нарушение должником (перевозчиком) договорного обязательства. При пассивном ОООК нарушение должником сразу и непреодолимо делает принятие исполнения

со стороны кредитора фактически невозможным. Сам факт такого нарушения перевозчиком одновременно является и основанием для права на отказ, и фактической реализацией этого права.

Классификация ОООК на активный и пассивный виды влияет на определение момента возникновения у пассажира прав, вытекающих из одностороннего отказа, моментов начала и окончания исчисления убытков и на их объем, на начало исчисления сроков исковой давности, на определения момента прекращения обязательства, на распределение бремени доказывания утраты интереса в принятии исполнения.

При прямом ОООК нарушителем и должником по договору перевозки является непосредственно перевозчик. Причиной утраты кредитором интереса при прямом ОООК являются прямые действия самого перевозчика. При опосредованном (агентском) ОООК нарушителем по договору воздушной перевозки пассажира является уполномоченный агент перевозчика, действующий в его интересах и за его счет.

Во втором параграфе **«Объективно-регулятивный односторонний отказ кредитора как разновидность диспозитивного одностороннего отказа пассажира»** сформулировано следующее авторское определение понятия «регулятивный отказ кредитора»: Регулятивный отказ кредитора – это реализация предоставленного законом или договором права на одностороннее прекращение обязательства по причинам, не связанным с каким-либо нарушением со стороны должника и не требующим от последнего возмещения убытков кредитора.

Данное понятие является родовым и включает в себя два вида отказов: отказ из-за объективных личных обстоятельств и отказ кредитора по свободному усмотрению.

Наряду с односторонним отказом пассажира следует выделить односторонний отказ должника, который может быть охранительным, связанным с виной пассажира (кредитора), и регулятивным. Последний имеет две разновидности:

- объективно-регулятивное прекращение обязательства перевозчиком (например, «форс-мажор», решение властей);
- субъективно-регулятивный отказ должника, основанием которого являются виновные действия должника, не связанные ни с фактической, ни с юридической вынужденностью отказа.

В третьем параграфе **«Субъективно-регулятивный отказ пассажира»** выявлены особенности субъективно-регулятивного отказа кредитора и сделан вывод о том, что он не является вынужденным ни в фактическом, ни в юридическом смыслах.

Доказано, что невозвратные тарифы – это закономерное и экономически обоснованное исключение из общего правила о возникновении реституционного обязательства при охранительном одностороннем отказе кредитора. Они демонстрируют, что право на возврат уплаченного при таком отказе не абсолютно и может быть ограничено законом в целях справедливого распределения рисков и поддержки определенных отраслей, при условии соблюдения баланса интересов и защиты прав потребителя через выбор альтернативы и исключения для форс-мажора. Полученные перевозчиком невозвратные тарифы в случаях добровольного отказа пассажира от перевозки нельзя признать неосновательным обогащением. Предлагается установить короткий срок, не превышающий один час с момента покупки билета, когда от невозвратного билета можно отказаться.

В целях обеспечения защиты прав пассажира, предложено использовать механизм замены пассажира путем уступки права требования по проездному билету на воздушном и железнодорожном транспорте.

В третьей главе **«Динамическая модель риск-ориентированной защиты пассажира при вынужденном отказе»** обосновано, что настало время легитимации понятия «утрата интереса в исполнении», как самостоятельного цивилистического феномена, а также выявления



закономерностей его динамической трансформации в зависимости от стадии обязательства по перевозке пассажира.

При этом, в первом параграфе данной главы **«Утрата интереса в исполнении и ее влияние на содержание права на отказ»** доказывается, что утрата интереса является самостоятельным основанием прекращения обязательств.

Разработана динамическая модель интереса. Доказано, что математизация категории через функцию зависимости от времени/условий, позволяет объективизировать критерии утраты интереса и унифицировать судебную практику. С учетом транспортной специфики разработаны презумпции утраты интереса для публичных договоров и обоснована необходимость императивных сроков отказа (например, 3 часа для авиаперевозок). Доказана необходимость внесения изменений и дополнений в главу 26 ГК РФ.

Во втором параграфе третьей главы **«Фрагментарная утрата интереса как основание вынужденного отказа от перевозки багажа»** сделан вывод о том, что интерес пассажира в перевозке багажа может утрачиваться автономно от интереса в собственной перевозке. Данное обстоятельство дало основание выделить вынужденный отказ от перевозки багажа в качестве самостоятельного юридического явления, требующего отдельного правового регулирования.

Предложено ввести понятие фрагментарной утраты интереса, позволяющей пассажиру защищать свои права в отношении багажа без расторжения договора перевозки в целом. Общая идея «фрагментарной утраты интереса» состоит в том, что пассажир может сохранять интерес в самой перевозке, но утратить интерес в перевозке багажа. Примером такой утраты интереса может выступать случай, когда багаж выгружен, а пассажир продолжает ждать рейс. Правовая фиксация этой утраты интереса позволит пассажиру требовать возврата провозной платы за багаж и компенсации ущерба без расторжения договора перевозки пассажира.

Обязательство по перевозке багажа традиционно рассматривается как факультативное (акцессорное) по отношению к обязательству перевозки пассажира. Однако из этого не следует, что право пассажира на односторонний отказ от перевозки багажа является акцессорным по отношению к его праву на отказ от собственной перевозки. В отличие от акцессорных прав, право на отказ от перевозки багажа может быть реализовано самостоятельно, без отказа от перевозки пассажира, и, напротив, отказ пассажира от перевозки не всегда влечёт автоматический отказ от багажа, например, при желании получить багаж в пункте назначения отдельно. Фрагментарная утрата интереса пассажира возникает всякий раз, когда интерес в одном или нескольких элементах (сегментах) комплексного обязательства перевозки утрачивается автономно, в то время как основной договор продолжает действовать.

Выявлены случаи фрагментарной утраты интереса в перевозке багажа при пересадке пассажиров, при утрате багажа при хранении на стоянке в пути, при просрочке в доставке багажа.

Выявлены виды одностороннего отказа пассажира от перевозки багажа: по критерию вынужденности выделены вынужденный и невынужденный отказы; в зависимости от объема или количества единиц багажа выделены полный и частичный отказ.

В третьем параграфе третьей главы **«Влияние стадийности обязательства на содержание права на отказ»** показано, что динамический характер интереса проявляется в том, что интерес кредитора трансформируется от абстрактного (на стадии бронирования) к конкретному (к моменту исполнения).

Так, интерес пассажира на стадии бронирования проявляется в том, чтобы заключить договор перевозки пассажира на условиях брони. Бронирование предоставляет пассажиру уверенность в том, что выгодные для него условия будущего договора перевозки останутся неизменными. Если данный нематериальный интерес пассажиром утрачивается по

причине вынужденного отказа от перевозки, то преддоговорная связь прекращается. На практике отсутствуют гарантии для пассажира, которые позволяют и юридически и фактически реализовать правовые возможности, вытекающие из факта бронирования, в частности, получить компенсацию за утрату коммерческой возможности, связанной с изменением цены или даты поездки. В этой связи предложен компенсационный механизм преддоговорной стабильности.

Утрата интереса может возникать на стадии регистрации. Когда перевозчик меняет самолет и требует доплату за багаж, ранее соответствующий нормам, у пассажира возникает фрагментарная утрата интереса. Полностью утрачивается интерес в сохранении ранее выбранного, а затем измененного места, и в перевозке багажа без доплаты. Интерес в самой поездке может быть частично утрачен, если доплата за багаж велика или новое место неудобно. Налицо не полная, а частичная, квалифицированная утрата интереса, требующая специального правового режима.

В четвертом параграфе **«Динамическая модель риск-ориентированной защиты прав пассажира при вынужденном отказе от перевозки»** спроектирована и научно обоснована динамическая модель управления рисками, которые несет пассажир в связи с вынужденным отказом от перевозки. Данная модель учитывает не только правовую природу утраты пассажиром интереса, являющегося критерием перехода хозяйственного риска в правовой, но и распределение рисков в зависимости от стадии обязательства и от типа тарифа. При этом риск пассажира не привязан к статичной правовой форме (бронирование, договор, исполнение и т.д.), а определяется динамикой правового режима, который активируется на разных стадиях перевозочного процесса по мере изменения интереса пассажира на пути к достижению правовой цели обязательства. Важная роль при этом отводится «трансформационным триггерам», работающих

как переключатели риск-режимов и представляющих собой юридические факты, меняющие при переходе от стадии к стадии правовой режим риска.

При этом, происходит трехуровневая трансформация правового риска.

Первый уровень можно обозначить как договорный. Доминирующий правовой риск пассажира на данной стадии заключается в связанности невыгодными условиями, например, невозвратностью билета. Трансформационным триггером на данном уровне является неинформированность пассажира о последствиях отказа. Второй уровень охранительный. Риск пассажира здесь заключается в безвозмездной утрате платежа. Трансформационным триггером здесь будет являться факт нарушения перевозчиком договорных условий, например, условия о сроке оказания услуги по перевозке. Третий уровень можно условно назвать реституционным. Риск пассажира в данном случае заключается в неполучении или несоразмерном возврате денежных средств. Трансформационный триггер проявляется в отсутствии альтернативных механизмов защиты имущественных интересов пассажира.

В основе построения модели также лежит концепция «Синхронизации с правовыми возможностями», суть которой состоит в том, что на каждой стадии перевозки в правовую возможность пассажира (реализовать секундарное право, требовать, отказаться и т.д.) включена скрытая риск-функция, определяющая вероятность негативных последствий и степень их контролируемости.

Концепция «Риск-трансформирующих действий» является третьим шагом механизма управления правовыми рисками. Суть концепции сводится к управлению риском через юридически значимые действия, которые не просто реализуют право, а трансформируют тип риска.

Четвертой составляющей единой концепции динамической модели риск-ориентированной защиты прав, является ориентация на достижение целевого результата, а именно, на восстановление имущественного положения.

**По теме диссертации опубликованы следующие работы.**

***Статьи в рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации для опубликования результатов диссертационных исследований:***

1. Селезнева, Д.А. Охранительный односторонний отказ кредитора (пассажира) и одностороннее расторжение договора (личный отказ) в системе оснований прекращения обязательств / Д.А. Селезнева // Аграрное и земельное право. – 2025. – № 8. – С. 245-247.

2. Селезнева, Д.А. Утрата интереса в исполнении договора перевозки пассажира как цивилистическая категория / Д.А. Селезнева // Право и государство: теория и практика. – 2025. – № 10. – С. 451-454.

3. Селезнева, Д.А. Вынужденный отказ пассажира от воздушной перевозки на стадии бронирования. / Д.А. Селезнева // Транспортное право. – 2025. – № 3. – С. 2-5.

***Статьи, опубликованные в иных научных изданиях:***

4. Селезнева, Д.А. Договорное обязательство по перевозке багажа: проблемы правовой квалификации / Д.А. Селезнева // Юриспруденция, правосудие и государство: актуальные вопросы теории и практики : Сборник статей X Международной научно-практической конференции, Пенза, 15 мая 2026 года. – Пенза: Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г.Ю.), 2026. – С. 27-30.

5. Селезнева, Д.А. Фрагментарная утрата интереса как основание вынужденного отказа от перевозки багажа / Д.А. Селезнева // Актуальные вопросы юриспруденции : Сборник статей XIX Международной научно-практической конференции – Пенза: Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г.Ю.), 2026. – С. 8-13.