



Именем
Российской Федерации

ПОСТАНОВЛЕНИЕ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

по делу о проверке конституционности пункта 2 статьи 797 Гражданского кодекса Российской Федерации и абзаца третьего части третьей статьи 120 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в связи с жалобой общества с ограниченной ответственностью «Торговый дом ММК»

город Санкт-Петербург

16 декабря 2025 года

Конституционный Суд Российской Федерации в составе Председателя В.Д.Зорькина, судей А.Ю.Бушева, Л.М.Жарковой, К.Б.Калиновского, С.Д.Князева, А.Н.Кокотова, А.В.Коновалова, М.Б.Лобова, В.А.Сивицкого, Е.В.Тарибо,

с участием представителя заявителя – кандидата юридических наук С.В.Мальковой, полномочного представителя Государственной Думы в Конституционном Суде Российской Федерации Ю.А.Петрова, полномочного представителя Совета Федерации в Конституционном Суде Российской Федерации А.А.Клишаса, полномочного представителя Президента Российской Федерации в Конституционном Суде Российской Федерации Д.Ф.Мезенцева,

руководствуясь статьей 125 (пункт «а» части 4) Конституции Российской Федерации, пунктом 3 части первой, частями третьей и

четвертой статьи 3, частью первой статьи 21, статьями 36, 74, 86, 96, 97 и 99 Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации»,

рассмотрел в открытом заседании дело о проверке конституционности пункта 2 статьи 797 ГК Российской Федерации и абзаца третьего части третьей статьи 120 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Поводом к рассмотрению дела явилась жалоба общества с ограниченной ответственностью «Торговый дом ММК». Основанием к рассмотрению дела явилась обнаружившаяся неопределенность в вопросе о том, соответствуют ли Конституции Российской Федерации оспариваемые заявителем законоположения.

Заслушав сообщение судьи-докладчика В.А.Сивицкого, объяснения представителей сторон и выступления приглашенных в заседание представителей: от Генерального прокурора Российской Федерации – В.В.Росинского, от Министерства юстиции Российской Федерации – А.В.Таманцевой, от Министерства транспорта Российской Федерации – Д.В.Коновалова, от открытого акционерного общества «Российские железные дороги» – В.И.Бынкова, исследовав представленные документы и иные материалы, Конституционный Суд Российской Федерации

установил:

1. Пункт 2 статьи 797 ГК Российской Федерации предусматривает, что иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо неполучения от перевозчика ответа в тридцатидневный срок.

Статья 120 Федерального закона от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее также – Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, Устав) устанавливает обязательный досудебный порядок предъявления к

перевозчику претензии, связанной с осуществлением перевозок груза, грузобагажа, порожнего грузового вагона, и, в частности, предусматривает, что право на предъявление к перевозчику такой претензии или иска в случае недостачи, повреждения (порчи) груза, грузобагажа, порожнего грузового вагона имеют грузополучатель (получатель) или грузоотправитель (отправитель) (абзац третий части третьей).

Конституционность данных законоположений оспаривает общество с ограниченной ответственностью «Торговый дом ММК» (далее также – ООО «Торговый дом ММК»).

Как следует из представленных материалов, между ООО «Торговый дом ММК» (покупателем) и ПАО «М.» (поставщиком) заключен договор поставки. Согласно дополнительному соглашению к указанному договору право собственности и риск случайной гибели или случайного повреждения продукции переходят к покупателю в момент исполнения поставщиком обязанности передать продукцию.

По нескольким транспортным железнодорожным накладным поставщик направил груз во исполнение договора и дополнительного соглашения к нему. При этом грузополучателями по названным накладным выступили третьи лица, которым перевозимый товар в собственность не передавался. В процессе перевозки была выявлена недостача груза, в связи с чем заявителем в адрес перевозчика была направлена претензия, которая осталась без удовлетворения. Данные обстоятельства послужили основанием для обращения ООО «Торговый дом ММК» в арбитражный суд с иском к перевозчику о взыскании денежных средств в размере общей стоимости груза, утраченного в пути следования.

Решением Арбитражного суда города Москвы от 26 сентября 2023 года в удовлетворении исковых требований отказано. Суд, руководствуясь в том числе оспариваемыми положениями Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, в которых, в согласовании с положениями пункта 2 статьи 797 ГК Российской Федерации, указаны лица, обладающие правом на предъявление претензий и исков, связанных с осуществлением перевозок

грузов, и установив, что ООО «Торговый дом ММК» не является ни отправителем, ни получателем груза, пришел к выводу об отсутствии правовых оснований для удовлетворения заявленных требований. С указанным решением согласились суды вышестоящих инстанций (постановления Девятого арбитражного апелляционного суда от 7 декабря 2023 года и Арбитражного суда Московского округа от 12 апреля 2024 года), а определением судьи Верховного Суда Российской Федерации от 6 августа 2024 года заявителю отказано в передаче кассационной жалобы для рассмотрения в судебном заседании Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации.

По мнению заявителя, оспариваемые законоположения не соответствуют статьям 1 (часть 1), 4 (часть 2), 8 (часть 2), 15 (частям 1 и 2), 17 и 19 (часть 1) Конституции Российской Федерации в той мере, в какой они по смыслу, придаваемому им правоприменительной практикой, допускают неопределенность в вопросе о защите права собственности покупателя (не являющегося ни отправителем, ни получателем груза) в правоотношениях, возникающих в связи с перевозкой груза железнодорожным транспортом.

1.2. В ряде полученных Конституционным Судом Российской Федерации материалов и выступлениях одного из приглашенных в заседание представителей отмечается, что по исковому заявлению ПАО «М.», являющегося поставщиком товара заявителю и грузоотправителем соответствующего груза, решением Арбитражного суда города Москвы от 5 мая 2023 года, с которым согласились суды вышестоящих инстанций, отказано в удовлетворении требований к перевозчику о взыскании денежных средств в связи с теми же фактическими обстоятельствами, что и в деле заявителя.

В то же время в деле заявителя суды, отказывая в удовлетворении его требований, основывали такой отказ не на принятых по делу с участием ПАО «М.» судебных постановлениях (т.е. не на том, что ранее по данному вопросу в суд обращался грузоотправитель), а именно на отсутствии у заявителя как

лица, не являющегося ни грузоотправителем, ни грузополучателем, права обращаться с соответствующими требованиями к перевозчику.

Соответственно, данное обстоятельство не является препятствием для рассмотрения Конституционным Судом Российской Федерации настоящего дела, хотя может повлиять на возможность пересмотра конкретного дела заявителя.

1.3. Конституционный Суд Российской Федерации подчеркивал, что оспариваемые законоположения регламентируют лишь отношения, возникающие из договора перевозки грузов, и не лишают собственников груза права на защиту их нарушенных прав и законных интересов в порядке и иными способами, предусмотренными гражданским законодательством (определения от 15 июля 2003 года № 296-О и от 19 ноября 2015 года № 2679-О). Сделанные ранее Конституционным Судом Российской Федерации выводы сохраняют свою силу.

В то же время практика применения оспариваемых норм свидетельствует о том, что оценка судами возможности предъявления собственником поврежденного или утраченного груза, не являющимся грузоотправителем или грузополучателем, претензий и исков к перевозчику в сходных обстоятельствах неоднородна.

С одной стороны, согласно толкованию оспариваемых законоположений, нашедшему свое отражение и в деле заявителя, право предъявления претензии и иска к перевозчику принадлежит исключительно грузоотправителю или грузополучателю, тогда как собственник груза, не относящийся к названным лицам, самостоятельным правом на обращение в суд не обладает (определение судьи Верховного Суда Российской Федерации от 27 октября 2017 года № 302-ЭС17-15732, постановления Арбитражного суда Московского округа от 27 января 2025 года № А40-4931/2023, от 13 марта 2025 года № А40-270386/2023 и др.).

С другой стороны, в некоторых делах суды, напротив, указывают на наличие у собственника груза, не являющегося его отправителем или получателем, самостоятельного права на инициирование судебного

разбирательства в отношении перевозчика в случае недостачи или повреждения (порчи) груза (постановления Девятого арбитражного апелляционного суда от 18 октября 2022 года № 09АП-57779/2022, от 3 июля 2024 года № 09АП-31333/2024 и др.), а судья Верховного Суда Российской Федерации, отказывая в передаче подобного дела на рассмотрение в судебном заседании Судебной коллегии по экономическим спорам этого суда, подчеркнул, что применение ответственности, основанной на статьях 15 и 1064 ГК Российской Федерации, к перевозчику в такой ситуации допустимо в силу характера спорных правоотношений и судебного толкования указанных норм (определение от 20 июня 2022 года № 303-ЭС22-8831).

Соответственно, в актуальной правоприменительной практике усматриваются различающиеся подходы к оценке возможности для собственника груза, не являющегося грузоотправителем или грузополучателем, предъявить вытекающие в том числе из его недостачи, повреждения или утраты требования к перевозчику, причем такие подходы основаны во многом на применении именно взаимосвязанных положений пункта 2 статьи 797 ГК Российской Федерации и абзаца третьего части третьей статьи 120 Устава. Поскольку возможность собственника груза, не являющегося его получателем или отправителем, прибегнуть к судебной защите права собственности относится к сфере реализации статей 35 (часть 1) и 46 (часть 1) Конституции Российской Федерации, наличие в судебной практике противоположных подходов к применению указанных законоположений приобретает конституционную значимость и порождает неопределенность в вопросе об их соответствии Конституции Российской Федерации, который подлежит разрешению посредством конституционного судопроизводства.

1.4. Международные договоры в сфере железнодорожных перевозок, участницей которых является Российская Федерация, так же как и оспариваемые законоположения, устанавливают, что право предъявления претензий и исков к перевозчику принадлежит отправителю или получателю

грузов (в частности, статья 44 Единых правовых предписаний к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) (приложение В к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года); статьи 46 и 47 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), действующего с 1 ноября 1951 года). Права собственника груза на предъявление самостоятельных требований к перевозчику указанные международные договоры не предусматривают.

В то же время данные международные правовые акты регулируют железнодорожные перевозки в случаях, когда станция отправления и станция назначения находятся на территориях разных государств, в том числе когда железные дороги Российской Федерации являются транзитными. Проверка же конституционности оспариваемых законоположений в указанном аспекте в любом случае, вне зависимости от результата, не ставит под сомнение следование статье 15 (часть 4) Конституции Российской Федерации, согласно которой если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора.

1.5. Определяя предмет рассмотрения по настоящему делу, Конституционный Суд Российской Федерации также считает необходимым указать, что, хотя в деле заявителя ставился вопрос только о недостаче груза, в абзаце третьем части третьей статьи 120 Устава идентичным образом решается вопрос и о праве на предъявление к перевозчику претензии или иска в случае повреждения (порчи) груза. Поэтому Конституционный Суд Российской Федерации полагает возможным дать оценку конституционности оспариваемых законоположений, не ограничивая формулируемые им на основе конституционных предписаний правовые позиции лишь правоотношениями, связанными с недостачей груза.

Таким образом, исходя из требований статей 36, 74, 96 и 97 Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации» предметом рассмотрения Конституционного Суда

Российской Федерации по настоящему делу являются взаимосвязанные пункт 2 статьи 797 ГК Российской Федерации и абзац третий части третьей статьи 120 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации в той мере, в какой на их основании решается вопрос о возможности предъявления претензий и исковых требований к перевозчику – в случае недостачи груза или его повреждения (порчи) при железнодорожных перевозках – собственником груза, не являющимся грузоотправителем или грузополучателем, к которому право собственности на груз перешло от грузоотправителя при его сдаче перевозчику, притом что станция отправления и станция назначения находятся в пределах территории Российской Федерации.

2. Конституция Российской Федерации гарантирует каждому государственную защиту прав и свобод, право защищать свои права и свободы всеми способами, не запрещенными законом, в том числе право на судебную защиту, на основе равенства всех перед законом и судом (статьи 19 и 45; статья 46, часть 1). Хотя само по себе право на судебную защиту не означает наличия у лица возможности выбора по своему усмотрению любых способов и процедур судебной защиты, которые согласно статье 71 (пункт «о») Конституции Российской Федерации должны определяться законодательными актами на федеральном уровне с учетом особенностей отдельных категорий дел (постановления Конституционного Суда Российской Федерации от 11 июля 2017 года № 20-П, от 21 января 2019 года № 6-П, от 28 октября 2021 года № 46-П, от 14 ноября 2024 года № 52-П и др.), оно как гарантия и средство обеспечения всех других прав и свобод предполагает право на обращение в суд и возможность получить реальную судебную защиту посредством восстановления нарушенных прав и свобод (постановления Конституционного Суда Российской Федерации от 12 января 2021 года № 1-П, от 15 декабря 2022 года № 55-П, от 27 ноября 2024 года № 55-П и др.).

Порядок и условия реализации права на судебную защиту в зависимости от особенностей соответствующих правоотношений могут

устанавливаться как процессуальным, так и материальным законодательством. Если в первом случае закон устанавливает и гарантирует саму возможность обращения в суд за защитой нарушенного или оспариваемого права, а также порядок рассмотрения и разрешения соответствующих требований, то во втором случае могут определяться обусловленные спецификой защищаемого права, необходимым балансом законных интересов участников соответствующих правоотношений и характером требований, обращенных к другой стороне спора, доступные меры защиты и условия удовлетворения притязаний.

С учетом этого защита гражданских прав, включая право собственности, осуществляется способами, указанными неисчерпывающим образом в статье 12 ГК Российской Федерации. Выбор способа защиты прав принадлежит правообладателю, который своей волей и в своем интересе может воспользоваться как одним из них, так и несколькими. Вместе с тем выбор способа защиты предопределен правовыми нормами с учетом характера нарушения и фактических обстоятельств дела, которые должны быть установлены судом при решении вопроса о том, выбран ли истцом надлежащий способ защиты прав (постановления Конституционного Суда Российской Федерации от 6 декабря 2017 года № 37-П, от 28 января 2025 года № 3-П и др.).

При этом комплекс процессуально-правовых и материально-правовых нормативных положений, определяющих возможность реализации права на судебную защиту в конкретных правоотношениях, должен соответствовать как содержанию данного конституционного права, так и иным находящимся в неразрывном единстве с ним конституционным ценностям, принципам и нормам. Следовательно, законодательное регулирование доступа к суду не должно отменять или умалять права и свободы, а возможные их ограничения должны быть соразмерными и обуславливаться необходимостью защиты конституционных ценностей (постановления Конституционного Суда Российской Федерации от 13 апреля 2017 года № 11-П, от 10 апреля 2025 года № 16-П и др.).

3. Характеристика железнодорожного транспорта в Российской Федерации как составной части ее единой транспортной системы, обеспечивающей единство экономического пространства, определена Федеральным законом от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». Железнодорожный транспорт в Российской Федерации во взаимодействии с организациями других видов транспорта призван своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом, способствовать созданию условий для развития экономики и обеспечения единства экономического пространства на территории Российской Федерации (пункт 1 статьи 1).

В Определении от 2 февраля 2006 года № 17-О Конституционный Суд Российской Федерации применительно к регулированию железнодорожных перевозок отмечал, что использование транспортных средств, представляющих собой источник повышенной опасности, сопряжено с повышенным предпринимательским риском перевозчика, включая риск повреждения или уничтожения как перевозимого груза, так и транспортного средства, риск несения ответственности по обязательствам, вытекающим из причинения вреда, при отсутствии вины. При этом должны учитываться такие обстоятельства, как пространственная рассредоточенность основных средств железнодорожного транспорта и зависимость исполнения транспортных обязательств от погодных условий, а также то, что перевозка грузов железнодорожным транспортом как транспортом общего пользования осуществляется на основании договора перевозки, который в силу статьи 789 ГК Российской Федерации является публичным договором. Это означает массовый характер перевозок, стандартность условий договоров перевозки, их однотипность для всех потребителей транспортных услуг. Конституционный Суд Российской Федерации также исходил из возможности установления законодателем положений, создающих определенные преимущественные условия для перевозчика железнодорожным транспортом (ограниченная ответственность, обязательный претензионный порядок, сокращенный срок исковой давности и др.).

Имея внешнюю форму защиты интересов перевозчиков, в частности создания условий для минимизации дополнительных обременений их функционирования, такое регулирование направлено и на удовлетворение общественных интересов, а именно потребности в перевозках железнодорожным транспортом в целях развития экономики и обеспечения единства экономического пространства на территории Российской Федерации, что соотносимо с положениями статей 2, 8 (часть 1) и 55 (часть 3) Конституции Российской Федерации.

Ядром правового регулирования железнодорожных перевозок выступает договорная конструкция, согласно которой перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (пункт 1 статьи 785 ГК Российской Федерации). В связи с этим нормативное ограничение круга лиц, имеющих право на предъявление претензий и исковых требований к перевозчику, грузоотправителем и грузополучателем в целом согласуется как с указанным составом участников правоотношений по договору перевозки, так и с целью создания определенных преимущественных условий для перевозчика железнодорожным транспортом. Средства достижения данной цели вместе с тем должны отвечать предписаниям Конституции Российской Федерации.

Функционирование железнодорожного транспорта связано с обеспечением интересов организаций и граждан, в том числе при осуществлении ими экономической деятельности. Поэтому перемещение грузов железнодорожным транспортом может осуществляться в рамках различных договорных и логистических моделей и при вовлечении в этот процесс более широкого круга субъектов, чем определенный нормативной конструкцией договора перевозки. Так, необходимость в осуществлении грузовой перевозки возникает в значительном числе случаев в связи с наличием других договорных отношений. Соответственно, действительный комплекс складывающихся в связи с железнодорожной перевозкой

общественных отношений включает как отношения между физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта (отправителями, перевозчиками, получателями грузов и иными лицами, названными в части первой статьи 1 Устава), так и отношения данных субъектов с третьими лицами, в том числе послужившие предпосылкой для осуществления перевозки или возникшие по поводу груза в ходе этой перевозки.

В частности, грузоотправитель, будучи стороной договора железнодорожной перевозки, может и не являться собственником груза, как может не являться таковым и его получатель. Так, в силу взаимосвязанных положений пункта 1 статьи 223 ГК Российской Федерации, связывающего, по общему правилу, момент возникновения права собственности у приобретателя вещи по договору с моментом ее передачи, и пункта 1 статьи 224 того же Кодекса, определяющего, что передачей признается в том числе сдача вещи перевозчику для отправки приобретателю, право собственности грузоотправителя нередко прекращается уже в момент сдачи груза перевозчику и с этого момента возникает у покупателя. Такая модель взаимоотношений поставщика и покупателя является достаточно распространенной. При этом, как уже отмечено, не исключается и то, что фигуры как отправителя, так и получателя груза не будут совпадать в одном лице с фигурой его собственника. Такая ситуация может иметь место, например, когда грузополучателем отчуждаемого товара выступает не его новый собственник, а лицо, таковым не являющееся (хранитель, подрядчик и т.п.).

Не имеется каких-либо оснований отрицать во всех подобных случаях непосредственную заинтересованность собственника в обеспечении сохранности перевозимого груза, поскольку это проистекает из самой природы отношений собственности. Причем с момента перехода права собственности, в том числе путем сдачи груза перевозчику, на приобретателя по общему правилу переходят и все правомочия собственника (статья 209 ГК Российской Федерации), включая правомочия по защите своего права, и риск

случайной гибели или случайного повреждения имущества (статья 211 ГК Российской Федерации).

4. В связи с этим нуждаются в анализе имеющиеся гражданско-правовые институты на предмет возможности их использования для защиты прав и законных интересов собственника груза, не являющегося грузоотправителем или грузополучателем, к которому право собственности на груз перешло от грузоотправителя при его сдаче перевозчику железнодорожным транспортом, в случаях недостачи груза или его повреждения (порчи), не обусловленных обстоятельствами, возникшими до момента сдачи груза перевозчику.

Возможность собственника груза, полностью или частично утраченного либо поврежденного в процессе перевозки, воспользоваться для защиты своих прав инструментарием договорного иска к поставщику (продавцу) существенно ограничена, по крайней мере в случае, когда в соответствии с пунктом 1 статьи 224 ГК Российской Федерации исполнение обязательства передать вещь состоялось в момент сдачи вещи, подлежащей отправке приобретателю, перевозчику. Тем самым обязательство лица, выступающего в качестве грузоотправителя по договору железнодорожной перевозки и одновременно являющегося отчуждателем подлежащего перевозке имущества, перед приобретателем по договору купли-продажи (поставки) может считаться исполненным, что исключает его договорную ответственность за недопоставку, если в договоре не сделано специальных оговорок об ином моменте передачи товара, перехода права собственности на него, риска случайной гибели или случайного повреждения имущества.

Небесспорна возможность эффективного применения в ситуации недостачи груза или его повреждения (порчи) инструментов возмещения вреда, причиненного собственнику, по правилам главы 59 ГК Российской Федерации, поскольку привлечение к ответственности причинителя вреда в деликтных правоотношениях по общему правилу предполагает наличие его вины, отсутствие которой может быть доказано причинителем вреда (пункт 2 статьи 1064).

Кроме того, неприменение к требованиям в отношении перевозчика, заявленным собственником груза, не являющимся его получателем или отправителем, положений Устава и главы 40 ГК Российской Федерации, по существу, – вопреки логике законодательного регулирования в этой сфере – может при определенных обстоятельствах осложнять правовое положение перевозчика (в том числе с точки зрения более длительных сроков исковой давности, отсутствия ограничений размера ответственности и неприменения обязательного досудебного порядка разрешения спора) в сравнении с ситуациями, когда с претензиями и исками, вытекающими из договорных отношений, к перевозчику обращаются получатели или отправители груза, притом что и само требование, и его основания – недостача груза или его повреждение (порча) при осуществлении его железнодорожной перевозки – идентичны.

Сказанное не исключает того, что с учетом обстоятельств возникновения недостачи, повреждения (порчи) груза в конкретном деле именно деликтный иск собственника груза к перевозчику будет в наибольшей степени применимым, однако распространенность такого рода случаев не подтверждается судебной практикой.

Маловероятно в рассматриваемой ситуации и использование собственником груза виндиационного иска. Для его предъявления должно быть выявлено лицо, которое завладело соответствующим грузом, что на практике, очевидно, не предопределено. Кроме того, виндиационный иск не может быть предъявлен в связи с повреждением (порчей), а применительно к недостаче может иметь место только по поводу индивидуально определенного имущества, тогда как по крайней мере часть грузов такими признаками не обладает.

4.1. Изложенное, однако, не препятствует покупателю товара (груза в отношениях перевозки железнодорожным транспортом), во всяком случае, осуществляющему предпринимательскую деятельность, проявляя должную в соответствующих обстоятельствах разумность, осмотрительность и добросовестность, предпринять усилия к тому, чтобы максимально

обезопасить себя от неблагоприятных последствий возможных недостачи груза или его повреждения (порчи) при железнодорожных перевозках.

Так, пункт 2 статьи 458 ГК Российской Федерации, устанавливая в развитие положений пункта 1 его статьи 224, что в случаях, когда из договора купли-продажи не вытекает обязанность продавца по доставке товара или передаче товара в месте его нахождения покупателю, обязанность продавца передать товар покупателю считается исполненной в момент сдачи товара перевозчику или организации связи для доставки покупателю, если договором не предусмотрено иное, тем самым допускает определение договором иных критериев исполнения обязанности продавца передать покупателю товар, подлежащий перевозке, чем факт сдачи его перевозчику.

Момент передачи вещи при этом в силу пункта 1 статьи 223 ГК Российской Федерации является моментом возникновения права собственности у приобретателя по договору, однако законом или договором может быть предусмотрено иное. Согласно статье 211 и пункту 1 статьи 459 данного Кодекса риск случайной гибели или случайного повреждения имущества несет его собственник, если иное не предусмотрено законом или договором, при этом, если иное не предусмотрено договором купли-продажи, риск случайной гибели или случайного повреждения товара переходит на покупателя с момента, когда в соответствии с законом или договором продавец считается исполнившим свою обязанность по передаче товара покупателю.

Соответственно, положения о моменте перехода права собственности и сопутствующих рисков, как и о моменте передачи товара, могут различным образом комбинироваться в договоре. Например, когда право собственности на товар перешло, а риски случайной гибели или случайного повреждения остаются на продавце-грузоотправителе до момента доставки товара (груза) грузополучателю, или когда обязанность по передаче товара покупателю исполнена, а право собственности вместе с сопутствующими рисками сохраняется до указанного момента у продавца-грузоотправителя.

Следовательно, при заключении договора с продавцом товара покупатель, реализуя свободу договора, признаваемую по смыслу конституционных предписаний одной из гарантируемых государством свобод человека и гражданина (Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 23 февраля 1999 года № 4-П и др.), может, в том числе предвидя затруднения в последующей защите своих прав, настаивать на таких условиях перераспределения рисков, связанных с моментом перехода права собственности на товар, включая необеспечение его сохранности в процессе перевозки, которая соответствует его интересам.

4.2. Потенциальный покупатель товара при проектировании договорных отношений, в которых товар предполагается переходящим в его собственность в момент сдачи перевозчику железнодорожным транспортом, может предложить в качестве условия заключения договора обязательство как грузоотправителя, так и грузополучателя (тем более что применительно к последнему предполагается, особенно в случае, когда он является хранителем, его заинтересованность в ответственной приемке груза, включая сверку объема товара, поступившего при разгрузке и сданного перевозчику отправителем) в случае недостачи груза или его повреждения (порчи) действовать в интересах собственника, в том числе своевременно заявлять претензии и предъявлять иски.

Не является сдерживающим фактором для того, чтобы грузоотправитель или грузополучатель действовали в интересах собственника груза в рассматриваемых отношениях, и публично-правовое регулирование. Так, в частности, с учетом подпункта 9 пункта 1 статьи 251 Налогового кодекса Российской Федерации – согласно которому при определении налоговой базы по налогу на прибыль организаций не учитываются, помимо прочего, доходы в виде имущества (включая денежные средства), поступившего комиссионеру, агенту и (или) иному поверенному в связи с исполнением обязательств по договору комиссии, агентскому договору или другому аналогичному договору, за исключением комиссионного, агентского или иного аналогичного вознаграждения, –

взыскание возмещения недостачи груза или его повреждения (порчи) с перевозчика грузополучателем или грузоотправителем, действующими в интересах собственника груза, с последующей передачей денежных средств собственнику (в том числе на основании договора, структурированного по модели одного из посреднических договоров или содержащего элементы посреднических отношений) само по себе не меняет правовой природы данных сумм с точки зрения налоговых последствий их выплаты не напрямую собственнику груза, а грузополучателю (грузоотправителю). Таким образом, федеральный законодатель исключает из-под налогообложения те доходы, которые фактически не составляют экономической выгоды налогоплательщика, выступающего посредником, в том числе в части получения и передачи денежных средств (Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 года № 1512-О и др.).

Возможным способом минимизации риска собственника является также страхование соответствующего товара, которое может осуществляться либо самим собственником, либо продавцом (грузоотправителем) в его пользу. Статья 490 ГК Российской Федерации указывает, что договором купли-продажи может быть предусмотрена обязанность продавца или покупателя страховать товар.

Кроме того, статья 31 Устава закрепляет возможность переадресовки перевозимых грузов с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения по заявлению в письменной форме грузоотправителя или грузополучателя, если иная форма не определена соглашением сторон, на условиях, предусмотренных данной статьей и статьей 32 Устава, и в порядке, установленном главой II Правил перевозок грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, содержащих порядок переадресовки перевозимых грузов, порожних грузовых вагонов с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения, составления актов при перевозках грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, составления

транспортной железнодорожной накладной, сроки и порядок хранения грузов, контейнеров на железнодорожной станции назначения (утверждены приказом Минтранса России от 27 июля 2020 года № 256). Результатом такой переадресовки, которую фактически допустимо рассматривать как изменение договора перевозки, может быть получение собственником груза статуса грузополучателя, что предоставляло бы ему возможность заявлять в таком качестве требования к перевозчику.

4.3. Соответственно, взаимосвязанные пункт 2 статьи 797 ГК Российской Федерации и абзац третий части третьей статьи 120 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, регламентируя лишь отношения, возникающие из договора перевозки, не лишают собственника груза, к которому право собственности на груз перешло от грузоотправителя при его сдаче перевозчику железнодорожным транспортом, права на защиту своих законных интересов в случаях недостачи груза или его повреждения (порчи), позволяя прибегнуть к правовым гарантиям, связанным с наступлением указанных случаев, при вступлении в иные, за пределами отношений перевозки, договорные отношения. Поэтому указанные законоположения не могут рассматриваться как противоречащие Конституции Российской Федерации.

5. Хотя другие гражданско-правовые институты, потенциально пригодные для возмещения собственнику недостачи груза или его повреждения (порчи), действительно существуют, возможность их применения в конкретных отношениях зависит от совпадения различных факторов и не обусловлена одной лишь волей самого собственника. Принцип свободы договора применим в равной мере ко всем участникам договорных отношений, и, соответственно, руководствуясь им же, другая сторона договора поставки исходя из своего разумного и законного интереса может отказываться от условий, предлагаемых покупателем соответствующего товара, либо обуславливать свое согласие на эти условия собственными условиями, в том числе влияющими на цену договора.

Так, поставщик (грузоотправитель), как правило, естественным образом заинтересован в том, чтобы его обязательство считалось исполненным в момент сдачи товара (груза) перевозчику с переходом к приобретателю с этого момента и права собственности, и соответствующих рисков. Тем более что это согласуется с известными действующему гражданскому законодательству договорными конструкциями, опосредующими отношения по отчуждению имущества в собственность, согласно которым надлежащее исполнение основной обязанности отчуждателя предполагает, как правило, переход права собственности в отношении имущества, по поводу которого заключен договор, к другому лицу (контрагенту) и одновременно приводит к прекращению соответствующих договорных отношений. Это, в частности, исключает договорную ответственность поставщика за недоставку в случае недостачи или повреждения (порчи) груза в процессе перевозки. Соответственно, факторами, которые способны перевесить эту заинтересованность, могут быть либо состояние рынка соответствующей продукции, при котором предложение заметно превышает спрос, либо увеличение цены в той мере, чтобы это покрывало связанные с учетом интересов покупателя риски продавца.

Тем более очевидны дополнительные затраты, увеличивающие расходы покупателя (собственника) товара и в дальнейшем перекладываемые на последующих покупателей, а в конечном счете – на потребителя, в случае применения договорных инструментов страхования и транспортной экспедиции для гарантирования интересов собственника груза. Кроме того, в силу специфики субъектного состава правоотношений по перевозке груза также может требоваться участие грузоотправителя или грузополучателя в поименованных выше правоотношениях, а соответственно, их согласие на это.

Ни законодательство, ни принцип добросовестности участников гражданско-правовых отношений не обязывают грузоотправителя или грузополучателя действовать в интересах собственника груза в случае его

недостачи, повреждения (порчи) в процессе перевозки железнодорожным транспортом и инициировать соответствующие претензионную процедуру и судебное разбирательство, затрачивая ресурсы на защиту не принадлежащих им прав и законных интересов. Принятие же ими на себя таких обязательств ожидаемо способно привести к увеличению цены товара, поскольку их исполнение может потребовать организационных и финансовых ресурсов.

При этом согласие грузоотправителя или грузополучателя на совершение таких действий в интересах собственника совсем не гарантировано даже при увеличении цены товара. Например, экономическая деятельность поставщика может быть основана на концентрации усилий на производстве товаров с переложением всех действий, связанных с их реализацией, на своего контрагента, который становится собственником товара в момент его сдачи перевозчику; грузополучатель, выступающий в качестве хранителя, может не располагать необходимыми организационно-кадровыми ресурсами для претензионно-исковой работы из отношений перевозки.

Организация экономической деятельности собственника груза, в свою очередь, может не предполагать наличия у него инфраструктуры, необходимой для принятия груза в любом месте, куда он доставляется, что создает разумные экономические основания для заключения в таком случае договора поставки на условиях доставки продукции на склады хранения, находящиеся в управлении других лиц, которые и выступают грузополучателями. В таких ситуациях неиспользование возможности переадресовки груза собственнику не может рассматриваться как противоречащее принципам разумности и добросовестности в гражданских правоотношениях.

Нельзя не учитывать и то обстоятельство, что часть четвертая статьи 120 Устава связывает право страховщика на предъявление к перевозчику претензии, связанной с осуществлением перевозок груза, с выплатой страхового возмещения только грузоотправителю или грузополучателю, но не собственнику. Это согласуется с общими условиями суброгации, согласно

которым, если договором имущественного страхования не предусмотрено иное, к страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое страхователь (выгодоприобретатель) имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования (пункт 1 статьи 965 ГК Российской Федерации), в сочетании с предоставлением в действующем регулировании права требования к перевозчику именно грузоотправителю или грузополучателю.

Кроме того, имущественное страхование соответствующего товара самим собственником на время перевозки железнодорожным транспортом (не в качестве груза, а в качестве имущества), если исходить из возможности такового, также может быть – с учетом указанных условий суброгации при страховании, связанном с такой перевозкой, ограничивающих в этом случае возможность страховщика получить возмещение с перевозчика, – сопряжено с более высоким размером страховой премии по сравнению со страхованием грузов грузоотправителем или грузополучателем.

Использование в целях защиты интересов собственника груза договора транспортной экспедиции, который предполагает, что реальный ущерб, причиненный утратой, недостачей, повреждением (порчей) груза, возмещает клиенту не грузоперевозчик, а экспедитор (пункт 1 статьи 7 Федерального закона от 30 июня 2003 года № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»), будучи так или иначе связанным с привлечением к процессу перевозки груза дополнительных участников, также не исключает влияние этого обстоятельства на цену товара.

Если же предположить – в качестве возможного способа обеспечения защиты прав собственника груза без предоставления ему права предъявлять требования к перевозчику – императивное закрепление за грузоотправителем (поставщиком) или грузополучателем (хранителем) обязанности действовать в интересах собственника груза, то это также с высокой вероятностью будет означать несение участниками

соответствующих отношений, а в конечном счете – собственником груза, дополнительных расходов, что может обесмыслить для субъекта экономической деятельности участие в таких правоотношениях либо повлечь увеличение стоимости товара вопреки публичным интересам. Причем в таком случае эффект увеличения цены (стоимости) будет возникать вне зависимости от того, случится ли в конкретном случае перевозки недостача, повреждение (порча) товара.

6. Наиболее гибко и точно реагировать на конкретные случаи недостачи, повреждения (порчи) груза без обременения постоянным повышением цены товаров лиц, к которым право собственности на товар перешло от грузоотправителя при его сдаче перевозчику железнодорожным транспортом, равно как и без обременения грузоотправителя и грузополучателя необходимостью затрачивать дополнительные усилия и использовать свои ресурсы для защиты интересов другого лица, позволила бы передача грузоотправителем или грузополучателем собственнику груза права на предъявление претензий и исков к перевозчику.

Тем самым собственник получал бы юридическую возможность активно действовать в защиту своих интересов, грузоотправитель или грузополучатель не вынуждались бы к использованию ресурсов в защиту чужого права, а для перевозчика число лиц, имеющих право заявить к нему претензию или предъявить к нему иск, не менялось бы, при условии, что такая передача права будет одновременно означать отказ соответственно грузоотправителю или грузополучателю от возможности его реализации.

Вместе с тем буквальное прочтение пункта 2 статьи 797 ГК Российской Федерации и абзаца третьего части третьей статьи 120 Устава предполагает наделение правом на предъявление в связи с указанными обстоятельствами претензий и исков только грузоотправителя и грузополучателя. Более того, как разъяснил Пленум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации в постановлении от 6 октября 2005 года № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» – отметив, что иным лицам, помимо

перечисленных в статье 120 Устава, право на предъявление претензий и исков к перевозчику не предоставляется (абзац третий пункта 40), – указанные в Уставе лица не могут уступать свое право на предъявление претензий и исков третьим лицам (абзац четвертый пункта 40).

Соответственно, грузоотправитель и грузополучатель не могут передать соответствующее право в том числе и собственнику груза. На основе оспариваемых законоположений с учетом придаваемого им правоприменительной практикой смысла может сложиться ситуация, когда собственник груза, не являющийся его отправителем или получателем, но в интересах которого осуществляется его перевозка железнодорожным транспортом, не добившись закрепления в договорах по поводу имущества, являющегося грузом, гарантит защиты своих прав и законных интересов – как они были рассмотрены выше – на случай недостачи груза или его повреждения (порчи), оказывается лишенным возможности восстановить свое нарушенное право собственности. Соответственно, он ограничивается в сфере таких базовых конституционных прав, как право частной собственности, предполагающее в том числе возможность его защиты, и право на судебную защиту (а фактически – право на доступ к правосудию).

Законодатель установил оспариваемое регулирование в публичном интересе, т.е. с правомерной целью, а отсутствие в нем положений о возможности грузоотправителя, грузополучателя передать свои права на предъявление претензий и исков к перевозчику иным юридическим, физическим лицам (как это было предусмотрено в статье 135 ранее действовавшего Транспортного устава железных дорог Российской Федерации, утвержденного Федеральным законом от 8 января 1998 года № 2-ФЗ и утратившего силу со дня вступления в силу действующего Устава) является, по существу, квалифицированным умолчанием законодателя, которое, как можно предположить, направлено, в частности, на недопущение скупки и концентрации требований из договоров перевозки, обращенных к национальному перевозчику, а также на исключение в этой сфере отношений факторинга. Это согласуется и с выраженной в Определении

Конституционного Суда Российской Федерации от 2 февраля 2006 года № 17-О правовой позицией о допустимости создания определенных преимущественных условий для функционирования перевозчика железнодорожным транспортом.

Сказанное, однако, не предопределяет вывода о соразмерности ограничения корреспондирующих прав собственника груза, к которому право собственности на груз перешло от грузоотправителя при его сдаче перевозчику железнодорожным транспортом. Когда груз был сдан перевозчику в надлежащем объеме и виде, а в процессе или по окончании транспортировки выявлены его недостача или повреждение (порча), с высокой долей вероятности можно предположить, что именно ненадлежащее исполнение обязанностей по договору перевозки привело к нарушению имущественной сферы собственника, который, вступая в правоотношения с продавцом (поставщиком) товара с представлением о том, что предстоит его перевозка, имел разумные ожидания рассчитывать на ее благополучный исход.

В рамках своей дискреции законодатель должен так регулировать порядок и условия досудебной и судебной защиты прав собственника в случае недостачи груза или его повреждения (порчи), чтобы это не повлекло для перевозчика существенного увеличения числа споров по сравнению с ситуацией, когда собственник груза и его отправитель или получатель совпадают. Соответственно, правомерная цель может быть достигнута не за счет умаления прав этих лиц, для которых – хотя они состоят в договорных отношениях с другими участниками экономической деятельности – и осуществляется перевозка, а за счет, например, передачи соответствующего права собственнику груза при условии одновременного отказа грузоотправителя или грузополучателя от возможности его реализации, что будет означать сохранение обременения перевозчика соответствующими спорами в неизменном объеме.

7. Таким образом, взаимосвязанные пункт 2 статьи 797 ГК Российской Федерации и абзац третий части третьей статьи 120 Устава

железнодорожного транспорта Российской Федерации не соответствуют Конституции Российской Федерации, ее статьям 35 (часть 1), 46 (часть 1) и 55 (часть 3), в той мере, в какой они по смыслу, придаваемому им официальным толкованием и правоприменительной практикой, исключают из числа гражданско-правовых инструментов, которыми могут быть обеспечены права и законные интересы собственников перевозимых грузов при железнодорожных перевозках, в которых станция отправления и станция назначения находятся в пределах территории Российской Федерации, передачу грузоотправителем или грузополучателем собственнику груза, к которому право собственности на груз перешло от грузоотправителя при его сдаче перевозчику, права предъявления претензий и исковых требований к перевозчику в случае недостачи груза или его повреждения (порчи), не обусловленных обстоятельствами, возникшими до момента сдачи груза перевозчику, с одновременным отказом соответственно грузоотправителя или грузополучателя от возможности реализации такого права.

Федеральному законодателю надлежит – исходя из требований Конституции Российской Федерации и с учетом выраженных в настоящем Постановлении правовых позиций Конституционного Суда Российской Федерации – внести изменения в действующее правовое регулирование.

Руководствуясь пунктом 12 части первой статьи 75 Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации», Конституционный Суд Российской Федерации полагает необходимым установить в пункте 4 резолютивной части настоящего Постановления условия, при соблюдении которых до внесения федеральным законодателем изменений в действующее правовое регулирование, вытекающих из настоящего Постановления, собственник груза, не являющийся грузоотправителем и грузополучателем, к которому право собственности на груз перешло от грузоотправителя при его сдаче перевозчику железнодорожным транспортом, вправе предъявлять претензии и исковые требования к перевозчику в случае недостачи груза или его повреждения (порчи), не обусловленных обстоятельствами, возникшими до

момента сдачи груза перевозчику, с учетом особенностей отношений по перевозке железнодорожным транспортом и необходимости соблюдения баланса интересов таких собственников и публичных интересов, а также принципов экономической солидарности (статья 75¹ Конституции Российской Федерации). Эти условия применимы и при решении вопроса о пересмотре дела заявителя.

Исходя из изложенного и руководствуясь статьями 6, 71, 72, 74, 75, 78, 79, 80 и 100 Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации», Конституционный Суд Российской Федерации

п о с т а н о в и л :

1. Признать взаимосвязанные пункт 2 статьи 797 ГК Российской Федерации и абзац третий части третьей статьи 120 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» не противоречащими Конституции Российской Федерации, поскольку они, регламентируя лишь отношения, возникающие из договора перевозки, не лишают собственника груза, к которому право собственности на груз перешло от грузоотправителя при его сдаче перевозчику железнодорожным транспортом, права на защиту своих законных интересов в случаях недостачи груза или его повреждения (порчи), позволяя прибегнуть к правовым гарантиям, связанным с наступлением указанных случаев, при вступлении в иные, за пределами отношений перевозки, договорные отношения.

2. Признать взаимосвязанные пункт 2 статьи 797 ГК Российской Федерации и абзац третий части третьей статьи 120 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» не соответствующими Конституции Российской Федерации, ее статьям 35 (часть 1), 46 (часть 1) и 55 (часть 3), в той мере, в какой они по смыслу, придаваемому им официальным толкованием и правоприменительной практикой, исключают из числа гражданско-правовых инструментов,

которыми могут быть обеспечены права и законные интересы собственников перевозимых грузов при железнодорожных перевозках, в которых станция отправления и станция назначения находятся в пределах территории Российской Федерации, передачу грузоотправителем или грузополучателем собственнику груза, к которому право собственности на груз перешло от грузоотправителя при его сдаче перевозчику, права предъявления претензий и исковых требований к перевозчику в случае недостачи груза или его повреждения (порчи), не обусловленных обстоятельствами, возникшими до момента сдачи груза перевозчику, с одновременным отказом соответственно грузоотправителя или грузополучателя от возможности реализации такого права.

3. Федеральному законодателю надлежит – исходя из требований Конституции Российской Федерации и с учетом выраженных в настоящем Постановлении правовых позиций Конституционного Суда Российской Федерации – внести изменения в действующее правовое регулирование.

4. До внесения федеральным законодателем изменений в действующее правовое регулирование, вытекающих из настоящего Постановления, при железнодорожных перевозках, в которых станция отправления и станция назначения находятся в пределах территории Российской Федерации, когда право собственности на груз перешло собственнику от грузоотправителя при его сдаче перевозчику:

допускается предъявление собственником груза претензий и исковых требований к перевозчику в случае недостачи груза или его повреждения (порчи), не обусловленных обстоятельствами, возникшими до момента сдачи груза перевозчику, если право предъявлять эти требования к перевозчику передано собственнику грузоотправителем или грузополучателем, которым оно не было ранее реализовано;

собственник груза, наряду с документами, которые должен представлять при предъявлении таких требований грузоотправитель или грузополучатель, должен также представить документы, подтверждающие переход к нему права собственности на груз указанным выше образом и

передачу ему грузоотправителем или грузополучателем права предъявлять соответствующие требования к перевозчику;

указанные требования подлежат рассмотрению на основе Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и главы 40 ГК Российской Федерации;

предъявление этих требований собственником груза исключает предъявление и рассмотрение требований соответственно грузоотправителя или грузополучателя, основанных на тех же фактических обстоятельствах;

если право предъявлять соответствующие требования к перевозчику не передано грузоотправителем или грузополучателем собственнику в рамках договорных отношений между ними, он вправе требовать от грузоотправителя передачи такого права, а при отказе грузоотправителя передать данное право, имевшем место после вступления в силу настоящего Постановления, – притом что сам грузоотправитель такие требования к перевозчику в интересах собственника не предъявляет – по истечении срока исковой давности на их предъявление потребовать от грузоотправителя возмещения вреда, причиненного собственнику таким бездействием.

5. Судебные акты, вынесенные по делу общества с ограниченной ответственностью «Торговый дом ММК» на основании взаимосвязанных пункта 2 статьи 797 ГК Российской Федерации и абзаца третьего части третьей статьи 120 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», подлежат пересмотру в установленном порядке при соблюдении на момент пересмотра условий, предусмотренных пунктом 4 резолютивной части настоящего Постановления, и если для этого нет иных препятствий.

6. Настоящее Постановление окончательно, не подлежит обжалованию, вступает в силу немедленно после провозглашения, действует непосредственно и не требует подтверждения другими органами и должностными лицами.

7. Настоящее Постановление подлежит незамедлительному опубликованию в «Российской газете», «Собрании законодательства

Российской Федерации» и на «Официальном интернет-портале правовой информации» (www.pravo.gov.ru).

Конституционный Суд
Российской Федерации

№ 45-П