ТАТЬЯНА АЛЕКСЕЕВНА ТЕРЕЩЕНКО

руководитель аналитического отдела Адвокатского бюро «Прайм Эдвайс Санкт-Петербург», адвокат, приглашенный профессор Университета *Paris X Nanterre*, арбитр РАЦ при РИСА, *FCIArb*, кандидат юридических наук

Защита права собственности в договоре перевозки: комментарий к Постановлению КС РФ от 16 декабря 2025 года № 45-П

Постановление Конституционного Суда РФ от 16 декабря 2025 года № 45-П, принятое по жалобе ООО «Торговый дом ММК» (далее — Постановление № 45-П), интересно не только с точки зрения регулирования железнодорожных перевозок[1]. В центре внимания оказался вопрос о том, **в каких пределах договор может ограничивать защиту права собственности**, в том числе в рамках публичного договора перевозки груза.

Поводом для обращения в Конституционный Суд стала практическая коллизия, с которой регулярно сталкиваются участники перевозок. Груз поврежден или утрачен, собственник несет экономические потери. Возникает вопрос: может ли такой собственник напрямую требовать возмещения от перевозчика, если договор заключен между иными лицами — грузоотправителем и грузополучателем? Судебная практика на этот счет неоднозначна, что порождает правовую неопределенность (абз. 5 п. 1.3 Постановления № 45-П). Одни суды, опираясь на положения п. 2 ст. 797 ГК РФ и абз. 3 ч. 3 ст. 120 Устава железнодорожного транспорта РФ, считают, что такое право принадлежит исключительно сторонам договора перевозки. Другие допускают возможность защиты интересов собственника, учитывая фактическое распределение рисков и момент перехода права собственности на груз.

Сложившаяся ситуация с защитой интересов собственника груза вступает в противоречие с распространенными в обороте логистическими и договорными схемами, при которых право собственности и риск случайной гибели переходят к приобретателю уже в момент сдачи груза перевозчику. На это обращает внимание и Конституционный Суд, ссылаясь на п. 1 ст. 224 ГК РФ: «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…» (абз. 2 п. 4 Постановления № 45-П). Вывод о наличии дефекта регулирования, обусловленного разрывом между договорной формой и экономическим содержанием оборота, в этих условиях представляется закономерным.

В п. 4 и 4.1 Постановления № 45-П последовательно анализируются иные гражданско-правовые способы защиты имущественного интереса собственника груза — договорная ответственность продавца, деликтный иск, распределение рисков в рамках транспортной экспедиции и др. Суд приходит к выводу,

[1] Например, в аудиоподкасте «#7.12. Собственник груза vs перевозчик (постановление КС РФ № 45-П)» на портале «Петербургская цивилистика» обсуждаются вопросы о том, насколько вообще обоснованны существующие легальные преференции для перевозчиков, действительно ли уступка права требования запрещена обжалуемыми нормами, можно ли было решить проблему через телеологическое толкование, а не признание частичной неконституционности оспариваемых положений, как именно понимать предлагаемый Конституционным Судом отказ от права и не сыграет ли он злую шутку и т.п. URL: https://www.youtube.com/watch?v=7Ve8w4V-gll. Экспертную оценку выводов Конституционного Суда см.: *Павлова З.* КС пояснил нюансы ответственности за потерю груза при ж/д перевозке // Адвокатская газета. 2025. 16 дек. URL: https://www.advgazeta.ru/novosti/ks-poyasnil-nyuansy-otvetstvennosti-za-poteryu-gruza-pri-zh-d-perevozke/ (дата обращения: 02.02.2026).

Ознакомиться с полным текстом материала Вы можете на портале «Закон.ру» https://zakon.ru/magazine/zakon/816.
Перепечатка и распространение допускаются только с согласия издательства.