

ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№ 305-ЭС26-4807

О П Р Е Д Е Л Е Н И Е

г. Москва

Дело № А40-82553/2025

Резолютивная часть определения объявлена 21 сентября 2026 г.
Полный текст определения изготовлен 23 сентября 2026 г.

Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации в составе:

председательствующего судьи Шиловцова О.Ю.,
судей Разумова И.В., Самуйлова С.В., –

рассмотрела в открытом судебном заседании кассационную жалобу открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на решение Арбитражного суда города Москвы от 3 июня 2025 г. по делу № А40-82553/25, постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 3 октября 2025 г. и постановление Арбитражного суда Московского округа от 19 февраля 2026 г.

В заседании приняли участие представители:

открытого акционерного общества «Российские железные дороги» –
Васильев А.В. (по доверенности от 28 мая 2026 г. № 253-Д), Давыдов Д.А. (по доверенности от 13 июля 2026 г. № 376-Д), Ерохин В.М. (по доверенности от 28 июля 2026 г. № МОСК НЮ-15/Д), Тюнин И.С. (по доверенности от 15 июня 2026 г. № 306-ДП);

акционерного общества «Михайловский ГОК имени Андрея Владимировича Варичева» – Басова М.Е. (по доверенности от 2 марта 2026 № 35), Безбородых В.Н. (по доверенности от 20 ноября 2025 г.), Рыжикова А.В. (по доверенности от 16 января 2026 г. № 8).

Заслушав и обсудив доклад судьи Верховного Суда Российской Федерации Шиловцова О.Ю., а также объяснения представителей истца и

ответчика, Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации

установила:

акционерное общество «Михайловский ГОК имени Андрея Владимировича Варичева» (далее – комбинат) обратилось в арбитражный суд с иском к открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» (далее – дорога) о взыскании 3 743 444 руб. 98 коп. пени за просрочку доставки порожних вагонов (с учетом уточнения иска).

Решением Арбитражного суда города Москвы от 3 июня 2025 г., оставленным без изменения постановлением Девятого арбитражного апелляционного суда от 3 октября 2025 г. и постановлением Арбитражного суда Московского округа от 19 февраля 2026 г., исковые требования удовлетворены в части взыскания 2 500 000 руб. пени, в удовлетворении остальной части иска отказано.

Дорога 17 апреля 2026 г. обратилась в Верховный Суд Российской Федерации с кассационной жалобой, в которой просит решение от 3 июня 2025 г., постановление от 3 октября 2025 г. и постановление от 19 февраля 2026 г. отменить, ссылаясь на существенные нарушения судами норм материального права, повлиявшие на исход дела, и направить дело на новое рассмотрение.

В кассационной жалобе дорога, ссылаясь на подпункт «н¹» пункта 3 статьи 15 Закона Российской Федерации от 7 июля 1993 г. № 5340-1 «О торгово-промышленных палатах в Российской Федерации» (далее – Закон о ТПП) настаивает на том, что заключение Торгово-промышленной палаты Курской области является надлежащим доказательством наличия обстоятельств непреодолимой силы, возникших при исполнении договоров, заключенных между российскими субъектами предпринимательской деятельности.

Кроме того, дорога возражает против требования судами доказательств фактической приостановки работ на станции Курбакинская при объявлении сигналов «Ракетная опасность» и «Опасность атаки БПЛА», поскольку в силу регламента, введенного ОАО «РЖД» в соответствии Правилами поведения, обязательными для исполнения гражданами и организациями, при введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2020 г. № 417, при объявлении указанных сигналов штатный режим работы железнодорожной станции прекращается, а все работники железнодорожного транспорта должны остановить работу и проследовать в ближайшее укрытие.

Определением Верховного Суда Российской Федерации от 14 августа 2026 г. (судья Шилов О.Ю.) кассационная жалоба дороги с делом переданы для рассмотрения в судебном заседании Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации.

Представители дороги в судебном заседании подтвердили доводы кассационной жалобы и просили обжалуемые судебные акты отменить и направить дело на новое рассмотрение в арбитражный суд первой инстанции.

Комбинат в отзыве на кассационную жалобу и его представители в судебном заседании возражали против доводов кассационной жалобы, обжалуемые судебные акты просили оставить без изменения как законные и обоснованные.

Проверив обоснованность доводов, изложенных в кассационной жалобе и в выступлениях представителей дороги и комбината, Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации считает, что решение от 3 июня 2025 г., постановление от 3 октября 2025 г. и постановление от 19 февраля 2026 г. подлежат отмене с направлением дела на новое рассмотрение по следующим основаниям.

Как установлено судами и усматривается из материалов дела, вагоны, прибывшие от грузоотправителя в адрес комбината за период с 1 по 10 октября 2024 г. на станцию Курбакинская (поселок Магнитный Железнодорожного района Курской области), по 934 транспортным железнодорожным накладным находились в пути свыше норм, предусмотренных Правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, утвержденными приказом МПС России от 7 августа 2015 г. № 245, что послужило основанием для начисления комбинатом неустойки, предусмотренной статьей 97 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – УЖТ РФ), в сумме 4 284 659 руб. 4 коп.

Претензия комбината от 8 ноября 2024 г. об оплате пени за несвоевременную доставку груза оставлена дорогой без ответа, что послужило основанием для обращения комбината 7 апреля 2025 г. в арбитражный суд с настоящим иском. После получения отзыва дороги на иск, комбинат заявил об уменьшении суммы иска до 3 743 444 руб. 98 коп. в связи с совпадением первоначально заявленного требования по 77 вагонам с предъявленным ранее акционерным обществом «Новая перевозочная компания» иском.

Частично удовлетворяя иск, суды руководствовались статьями 309, 310, 330, 792, 793, 797 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ), статьями 29, 97, 120 УЖТ РФ и, исследовав и оценив представленные по делу доказательства по правилам статьи 71 АПК РФ, пришли к выводу о том, что при осуществлении перевозок дорогой были нарушены сроки доставки грузов, снизив размер неустойки до 2 500 000 руб. на основании статьи 333 ГК РФ в связи с осуществлением спорной перевозки в условиях проведения специальной военной операции и введением недружественными странами в отношении дороги неправомерных экономических санкций.

Отклоняя довод ответчика о том, что задержка в доставке спорных вагонов вызвана чрезвычайными непреодолимыми обстоятельствами (пункт 3 статьи 401 ГК РФ), заключавшимися в прекращении штатного режима работы железнодорожного транспорта в связи с непрекращавшимися сигналами «Ракетная опасность» и «Опасность атаки БПЛА», суды указали, в частности на непредставление ответчиком уведомления перевозчиком в письменной форме руководителя федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта о временном прекращении либо ограничении

погрузки и перевозки грузов, грузобагажа, перевозки порожних грузовых вагонов вследствие обстоятельств непреодолимой силы, военных действий, блокады, эпидемии или иных независящих от перевозчиков обстоятельств, и непредставление документа, которым указанный руководитель устанавливает срок действия прекращения или ограничения погрузки и перевозки грузов, грузобагажа, перевозок порожних грузовых вагонов и уведомляет об этом перевозчиков и владельцев инфраструктур (статья 29 УЖТ РФ).

Суды указали, что поскольку спорные отправки были приняты к перевозке в сентябре 2024 г., ответчик до начала перевозки знал или должен был знать о введении на части территории Российской Федерации режима чрезвычайной ситуации и мог заранее учесть необходимость пересечения проблемного транспортного узла и включить необходимое количество суток в срок доставки груза, либо заявить об отказе от согласования заявки грузоотправителя (статьи 11, 29 УЖТ РФ), чего сделано дорогой не было.

Кроме того, оценивая доводы кассационной жалобы, суд округа указал, что судами правомерно отклонена ссылка дороги на заключение Торгово-промышленной палаты Курской области об обстоятельствах непреодолимой силы, поскольку доказательств фактической приостановки работы железнодорожной станции при объявлении сигналов «Ракетная опасность» и «Опасность атаки БПЛА» ответчиком не представлено.

Между тем, судами нижестоящих инстанций не учтено следующее.

1. Из материалов дела и содержания обжалуемых судебных актов усматривается, что стороны разошлись в установлении условий, влекущих освобождение неисправного перевозчика от ответственности за несоблюдение сроков доставки грузов вследствие действия обстоятельств непреодолимой силы, а также в определении надлежащего порядка свидетельствования названных обстоятельств.

В доктрине российского транспортного права (см.: *Егизаров В.А.* Транспортное право. Учебник. 9-е изд., перераб. и доп. М.: Юстицинформ, 2018) общепризнанным является деление обстоятельств, освобождающих перевозчика и грузоотправителя от ответственности за невыполнение обязательств по заявкам (заказам) на перевозку грузов, в зависимости от характера своего проявления в деятельности транспортной организации и грузоотправителя, на:

- 1) действие непреодолимой силы и военные действия;
- 2) прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, установленные в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом;
- 3) иные обстоятельства, предусмотренные транспортными уставами и кодексами.

Приведенная классификация опирается, в частности, на пункт 2 статьи 794 ГК РФ, в котором непреодолимая сила, а также иные явления стихийного характера (пожары, заносы, наводнения) и военные действия, указываются в качестве самостоятельного основания для освобождения перевозчика и грузоотправителя за нарушение обязательств по перевозке, наравне с

прекращением или ограничением перевозки грузов в определенных направлениях, установленного в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом или кодексом.

Аналогичный прием юридической техники используется и в УЖТ РФ, в целом ряде статей которого условия, исключаящие ответственность перевозчика либо грузоотправителя в силу самого факта своего наступления, упоминаются отдельно от распоряжений компетентного органа, обязывающего или уполномочивающего перевозчика или грузоотправителя приостановить или ограничить до установленных размеров погрузку и отправку грузов, грузобагажа, отправку порожних грузовых вагонов в определенных железнодорожных направлениях (статьи 39, 110, 116, 117).

Соответственно, упоминаемое в статье 29 УЖТ письменное уведомление руководителя федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта о временном прекращении либо ограничении погрузки и перевозки грузов относится ко второму из названных оснований, влекущих освобождение перевозчика от ответственности за несвоевременную доставку груза, - прекращению или ограничению перевозки по распоряжению компетентного органа. Иной подход противоречил бы закреплённому в законе понятию непреодолимой силы как чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств (пункт 3 статьи 401 ГК РФ), действие которой не зависит от извещения компетентного органа и издания им соответствующего распоряжения.

Таким образом, судебная коллегия признает ошибочной ссылку судов на отсутствие поименованных в части первой статьи 29 УЖТ РФ письменного уведомления компетентного органа и определения им срока прекращения или приостановления перевозки в качестве основания для отказа в признании непреодолимой силой препятствовавших осуществлению перевозок обстоятельств, в силу которых перевозчиком была временно прекращена перевозка порожних вагонов.

По указанной причине ошибочным является также вывод судов первой и апелляционной инстанций о том, что дорога, принимая в сентябре 2024 года к перевозке спорные отправки и зная об обстоятельствах, препятствовавших перевозке, должна была отказать в согласовании соответствующих заявок, поскольку таким правом перевозчик наделен только при введении прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования груза (статья 11 УЖТ РФ).

2. Согласно пункту 8 постановления Пленум Верховного Суда Российской Федерации постановление от 24 марта 2016 г. № 7 «О применении судами некоторых положений гражданского кодекса российской федерации об ответственности за нарушение обязательств» для признания в силу пункта 3 статьи 401 ГК РФ обстоятельства в качестве непреодолимой силы необходимо, чтобы оно носило чрезвычайный и непредотвратимый при данных условиях характер. При этом требование чрезвычайности подразумевает исключительность рассматриваемого обстоятельства, наступление которого не является обычным в конкретных условиях. В свою очередь, если иное не

предусмотрено законом, обстоятельство признается непреодолимым, если любой участник гражданского оборота, осуществляющий аналогичную с должником деятельность, не мог бы избежать наступления этого обстоятельства или его последствий. При этом согласно названному разъяснению Пленума Верховного Суда Российской Федерации не могут быть признаны непреодолимой силой обстоятельства, наступление которых зависело от воли или действий стороны обязательства, например, отсутствие у должника необходимых денежных средств, нарушение обязательств его контрагентами, неправомерные действия его представителей.

Кроме того, согласно пункту 10 названного постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации, должник обязан принять все разумные меры для уменьшения ущерба, причиненного кредитору обстоятельством непреодолимой силы, в том числе уведомить кредитора о возникновении такого обстоятельства, а в случае неисполнения этой обязанности - возместить кредитору причиненные этим убытки (пункт 3 статьи 307, пункт 1 статьи 393 ГК РФ).

Однако самого факта наличия непреодолимой силы еще недостаточно для того, чтобы перевозчик мог быть освобожден от ответственности за несоблюдение сроков доставки грузов. Перевозчик, ссылающийся на освобождение от ответственности на основании пункта 3 статьи 401 ГК РФ, должен доказать не только характер соответствующего обстоятельства как чрезвычайного и непреодолимого при данных условиях, но и наличие непосредственной причинной связи между обстоятельством непреодолимой силы и нарушением сроков доставки груза.

В качестве обоснования возражений против иска дорога, ссылаясь на подпункт н¹ пункта 3 статьи 15 Закона о ТПП, в силу которого определенные Торгово-промышленной палатой Российской Федерации торгово-промышленные палаты вправе свидетельствовать обстоятельства непреодолимой силы, возникшие при исполнении договоров, заключенных между российскими субъектами предпринимательской деятельности, представила заключение Торгово-промышленной палаты Курской области от 21 мая 2025 г. № 526 об обстоятельствах непреодолимой силы.

Положением о свидетельствовании уполномоченными торгово-промышленными палатами обстоятельств непреодолимой силы по договорам (контрактам), заключенным в рамках внутрироссийской экономической деятельности, утвержденным постановлением Совета Торгово-промышленной палаты Российской Федерации от 24 июня 2021 г. № 7-2, предусмотрено свидетельствование уполномоченными торгово-промышленными палатами названных обстоятельств по результатам определения совокупности следующих признаков:

а) наличие обязательств по договору (контракту) и срок их исполнения.

б) характер и срок нарушения договорных обязательств.

в) наличие и продолжительность обстоятельств, которые не могли быть разумно предвидены заявителем как стороной договора (контракта) и имеют чрезвычайный и непреодолимый характер.

г) наличие документального подтверждения компетентными органами (организациями) события, которое может быть отнесено к обстоятельствам непреодолимой силы.

д) причинно-следственная связь между наступившими обстоятельствами (событиями) и невозможностью полностью или частично выполнить обязательства по договору (контракту).

е) непричастность заявителя к созданию обстоятельств непреодолимой силы.

Однако, как следует из судебных актов первой и апелляционной инстанций, указанное заключение, вопреки указанию суда округа об обратном, не было предметом оценки судов по правилам статьи 71 АПК РФ. При этом судебная коллегия учитывает, что комбинатом не оспаривается наделение Торгово-промышленной палаты Курской области компетенцией свидетельствовать соответствующие обстоятельства.

В то же время, названное доказательство не имеет для арбитражного суда заранее установленной силы и подлежит оценке арбитражным судом наряду с другими доказательствами (части 4 и 5 статьи 71 АПК РФ). Это означает, в частности, что, несмотря на наличие предусмотренного подпунктом н¹ пункта 3 статьи 15 Закона о ТПП свидетельства уполномоченной торгово-промышленной палаты об обстоятельствах непреодолимой силы, суд не вправе уклониться от установления и соответствующей квалификации причинно-следственной связи названных обстоятельств и вменяемого должнику нарушения обязательства при разрешении вопроса о применении пункта 3 статьи 401 ГК РФ.

3. Согласно Правилам поведения, обязательным для исполнения гражданами и организациями, при введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2020 г. № 417 в соответствии со статьей 10 Федерального закона от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», в зависимости от складывающейся обстановки на территории, на которой существует угроза возникновения чрезвычайной ситуации, или в зоне чрезвычайной ситуации и (или) от дополнительных мер по защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, принимаемых Правительством Российской Федерации, Правительственной комиссией по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности или уполномоченными должностными лицами, организации, в частности, обязаны обеспечить проведение эвакуации с территорий организаций работников и иных граждан, находящихся на их территориях (подпункт «а» пункта 6), а также приостановить свою деятельность при угрозе безопасности жизнедеятельности работников и иных граждан, находящихся на их территориях (подпункт «д» пункта 6).

Во исполнение приведенных законоположений дорогой утвержден порядок действий работников железнодорожного транспорта при получении сигналов гражданской обороны, предусматривающий, в частности, что при

получении сигнала «Воздушная тревога» («Ракетная опасность» или «Опасность атаки БПЛА»)

перекрываются входные сигналы на запрещающее показание;

прекращается маневровое передвижение;

останавливается поезд на благоприятном профиле;

закрепляется локомотив;

укладываются тормозные башмаки под вагоны;

локомотивные бригады укрываются в защитных сооружениях гражданской обороны.

Учитывая, что целью перечисленных мероприятий является предотвращение угрозы жизни и здоровью людей, находящихся на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта, применительно к гражданско-правовым последствиям нарушения перевозчиками договоров, заключенных с субъектами предпринимательской деятельности, судебная коллегия признает, что совершение управомоченными работниками железнодорожного транспорта обязательных действий должно презюмироваться, что, однако, не лишает контрагентов таких перевозчиков права доказывать иное в соответствии с частью 1 статьи 65 АПК РФ.

В связи с изложенным, вывод судов о том, что сигналы «Ракетная опасность» и «Опасность атаки БПЛА» носят формальный уведомительный характер является ошибочным, а заключение о том, что при объявлении названных сигналов все предприятия области продолжают работать в штатном режиме – преждевременным.

Приведенная правовая позиция, однако, не означает автоматическое освобождение перевозчика от ответственности за несвоевременную доставку груза в силу одного лишь факта объявления сигналов «Ракетная опасность» или «Опасность атаки БПЛА» в период осуществления соответствующей перевозки. Перевозчик, ссылающийся на пункт 3 статьи 401 ГК РФ, обязан соотнести длительность каждого из названного сигналов гражданской обороны с нормативной продолжительностью действий по остановке и закреплению подвижного состава, необходимого времени следования локомотивной бригады в укрытие и т.п., а также продолжительностью мероприятий, необходимых для восстановления графика движения поездов в пределах соответствующей инфраструктуры и возобновления конкретной перевозки. Исчисленная таким образом продолжительность необходимого в силу пункта 3 статьи 401 ГК РФ прекращения перевозки подлежит исключению из периода просрочки, вменяемого перевозчику на основании статьи 97 УЖТ РФ.

Поскольку судами первой и апелляционной инстанции было допущено существенное нарушение гражданского законодательства об освобождении от ответственности в силу действия обстоятельств непреодолимой силы, а судом округа эти нарушения не были исправлены, обжалуемые судебные акты подлежат отмене с направлением дела в арбитражный суд первой инстанции. При новом рассмотрении суду следует оценить возражения дороги против предъявленного иска исходя из изложенных правил.

На основании изложенного и руководствуясь статьями 184, 291.13 – 291.15 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации

определила:

решение Арбитражного суда города Москвы от 3 июня 2025 г. по делу № А40-82553/25, постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 3 октября 2025 г. и постановление Арбитражного суда Московского округа от 19 февраля 2026 г. по тому же делу отменить. Дело направить на новое рассмотрение в Арбитражный суд города Москвы.

Настоящее определение вступает в законную силу со дня его вынесения и может быть обжаловано в порядке надзора в Верховный Суд Российской Федерации в трехмесячный срок.

Председательствующий судья

О.Ю. Шилов

Судья

И.В. Разумов

Судья

С.В. Самуйлов