

DOI: 10.18572/1812-3937-2022-1-21-24

# Мультиплицирование требований оператора железнодорожного подвижного состава в связи с задержкой вагонов под погрузкой и выгрузкой

**Белик Илья Александрович,**  
начальник правового департамента общества с ограниченной ответственностью  
«Нефтехимическая транспортная компания» (НХТК)  
belikia@ya.ru

В результате структурной реформы железнодорожного транспорта грузовой вагонный парк был передан независимым частными компаниям — операторам подвижного состава. После этого Верховный Суд РФ указал, что права операторов по использованию подвижного состава не должны отличаться от прав перевозчика. В этой связи операторы получили возможность требовать законный штраф за задержку вагонов под погрузкой и (или) выгрузкой (абз. 6 ст. 62 Устава железнодорожного транспорта). Между тем операторы не перестали взимать со своих контрагентов договорную неустойку за задержку вагонов. Фактически операторам стали доступны тождественные требования и к договорному контрагенту, и (или) непосредственно к грузоотправителю (грузополучателю). Автор видит в этом ошибку и приводит аргументы против такого мультиплицирования требований.

**Ключевые слова:** железнодорожные перевозки, оператор подвижного состава, неустойка.

## Multiplication of Requirements of a Rolling Stock Operator in View of Delay of Cars at Loading and Unloading

**Ilya A. Belik**  
Chief Legal Officer of Petrochemical Transport Company Limited Liability Company

As a result of the structural reform of rail transport, the freight car was transferred to independent private companies — operators of rolling stock. Thereafter, the Supreme Court stated that the rights of operators of using rolling stocks have not to differ from the rights of the carrier. In this regard operators were able to demand a legal fine for delaying wagons for loading and (or) unloading (paragraph 6 of article 62 of Charter of railway transport of the Russian Federation). Meanwhile, the operators did not stop collecting contractual penalties from their counterparties for the delay of cars. In fact, the operators now have access to identical requirements to the contractual counterparty and (or) directly to the consignor (consignee). This approach appears to be erroneous to the author and he gives his objections.

**Keywords:** rail transport, operator of rolling stock, penalty.