

## ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АРЕНДЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНОВ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ КАЗАХСТАНА (СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ)



К.А. АЛИМЖАН,  
к.ю.н., управляющий партнер  
ТОО «Sed Lex»,  
(г. Алматы, Казахстан),  
e-mail: kairat.alimzhan@yahoo.com

*Целью статьи является постановка проблемы регулирования законодательством РК права аренды на железнодорожные вагоны применительно к складывающейся практике железнодорожных перевозок грузов в Казахстане. Указанная проблема исследуется на примере конкретного судебного спора. Автор анализирует как действующее законодательство по предмету исследования, так и законодательство в историческом плане, т.е. ранее регулировавшие эту сферу, ныне утратившие силу национальные нормативные акты, а также регламентирующие проблему регистрации вагонов на международном уровне нормативные акты, принятые в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ (и ряда других соседних стран). Также в сравнительном плане рассматривается проблема правового регулирования регистрации вагонов по законодательству Российской Федерации и в ее судебной практике. Дается обзор мнений*

*по данному вопросу в научно-методической литературе Казахстана. Научная новизна состоит в том, что данная проблема впервые детально рассматривается в исследовательской литературе Казахстана с точки зрения правового регулирования. Автором применяются общеизвестные теоретические (логические) методы исследования (анализ, синтез, аналогия, сравнение). Предметом исследования являются в основном нормативные и правоприменительные документы, как национальные, так и международные и иностранные. Основные выводы: 1. Регистрация договоров аренды железнодорожных вагонов не является обязательной по действующему законодательству РК. 2. Судебная практика РК складывается таким образом, что права арендаторов вагонов, не зарегистрированные уполномоченным государственным органом, не защищаются судами под предлогом отсутствия регистрации. 3. Существующее в научно-методической литературе доктринальное толкование считает обязательной регистрацию договоров аренды вагонов. 4. Для решения выявленных проблем уполномоченным нормотворческим субъектам следует принять меры по устранению противоречивости и неясности законодательства.*

*Ключевые слова: аренда вагонов; аренда подвижного состава; вагон; государственная регистрация подвижного состава; государственная перерегистрация подвижного*

*состава; государственный реестр подвижного состава; железнодорожный транспорт; подвижной состав; регистрация вагонов, регистрация аренды вагонов.*

### **Введение**

Одной из актуальных проблем железнодорожных перевозок в Казахстане является правовое регулирование использования арендуемых вагонов. В силу ряда причин на национальном рынке железнодорожных перевозок доминируют несколько крупных логистических компаний, владеющих большим парком вагонов на праве собственности, и есть множество мелких игроков, которые владеют и пользуются вагонами не на праве собственности.

Проблемы железнодорожных перевозок именно в правовом аспекте в литературе Казахстана изучены явно недостаточно. Имеющиеся редкие публикации в основном затрагивают сугубо прикладные вопросы.<sup>1</sup>

Автор статьи недавно участвовал в судебном деле, в ходе которого выяснилось, что правила игры на этом рынке до сих пор не устоялись и, похоже, находятся еще на стадии формирования. Законодательство республики, в свою очередь, не столько способствует регламентации и упорядочению отношений в этой сфере и урегулированию спорных моментов, сколько создает дополнительные проблемы в силу своей противоречивости, неясности и непоследовательности.

На примере этого судебного дела автор хотел показать состояние законодательства в этой сфере и сложившуюся или складывающуюся в связи с этим ситуацию на рынке.

### **Основные положения**

Анализ действующего законодательства РК показывает, что регистрация договоров аренды железнодорожных вагонов как условие их действительности и состоятельности не является обязательной. Вместе с тем, вопреки этому, судебная практика РК складывается таким образом, что арендаторам вагонов, которые не зарегистрировали в Государственном реестре подвижного состава арендуемые ими вагоны, вполне могут отказать и отказывают в судебной защите прав и законных интересов. Одной из основных причин этого является противоречивость и неясность положений законодательных и подзаконных нормативных актов РК. Разрешение выявленных проблем в правовом регулировании аренды железнодорожных вагонов вполне возможно, если уполномоченные государственные органы примут меры по устранению противоречий и неясностей в законодательстве.

Изучение законодательства и судебной практики Российской Федерации позволяет утверждать, что в России регистрация договоров аренды железнодорожных вагонов также не является обязательной.

Некоторые нормативные акты, касающиеся железнодорожного транспорта и железнодорожных перевозок, принятые в рамках межгосударственных органов

---

<sup>1</sup>См., напр.: Транспортная экспедиция и оперирование вагонами в международных перевозках грузов. Особенности оформления, учета и налогообложения перевозок грузов и услуг, связанных с ними: (практическое пособие). Алматы: ТОО «Издательство LEM», 2019. – 424 с.

стран-участниц Содружества независимых государств и ряда других прилегающих стран, предусматривают возможность и необходимость регистрации права аренды на грузовые вагоны в специальной базе данных, однако отсутствие такой регистрации не является препятствием для фактической эксплуатации арендованных вагонов и не влияет на действительность заключаемых договоров аренды вагонов.

### Материалы и методы

Поводом к написанию данной статьи стал судебный спор между двумя компаниями-перевозчиками, касавшийся использования железнодорожных грузовых вагонов. Материалы этого гражданского дела стали изначальной фактической основой для статьи. Круг материалов исследования составили также затрагивающие указанную проблематику законодательные и подзаконные нормативные акты РК и РФ, а также правоприменительные акты (судебные решения) судебных органов РК и РФ. Кроме того, автором были изучены нормативные акты Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ. Помимо этого, автором изучена имеющаяся научно-методическая литература Казахстана, где исследуемая проблематика в той или иной степени нашла отражение.

При изучении материалов и их интерпретации использованы общеизвестные теоретические (логические) методы исследования, в том числе анализ, синтез, аналогия, сравнение.

### Результаты исследования

#### 1. Судебное дело и позиции сторон

В декабре 2019 г. компания А, один из крупных перевозчиков, предъявила иск одному из мелких игроков (компания В) о взыскании убытков за пользование вагонами в размере около 7,8 млн тенге и штрафа за неправомерное использование вагонов в таком же размере – около 7,8 млн тенге.

Свои требования истец мотивировал тем, что в период с марта по ноябрь 2019 года компания В якобы самовольно, т.е. без ведома и согласия истца, заняла (взяла) на железнодорожных станциях Алтынколь и Достык 28 (двадцать восемь) вагонов,<sup>2</sup> принадлежавших на праве собственности истцу, и использовала их для перевозки своих грузов (т.е. грузов своих клиентов) как по территории республики, так и за ее пределами.

По утверждению истца, в автоматизированном банке данных парка грузовых вагонов (АБД ПВ) использованные 28 вагонов были зарегистрированы за истцом, следовательно, ответчик вполне мог и должен был видеть, чьими вагонами он оперирует. Ответчик был вправе оперировать только своими вагонами, однако, несмотря на это, ответчик, не имея договорных отношений с истцом, без его ведома и

---

<sup>2</sup>Надо отметить, что в дальнейшем в ходе судебного разбирательства выяснилось, что компания А ошибается в количестве использованных вагонов. На самом деле ответчиком было использовано 22 (двадцать два) вагона, просто некоторые вагоны использовались неоднократно.

согласия распорядился чужими вагонами как своими. В связи с этим в ноябре 2019 г. компания А направила в адрес компании В претензию с требованием уплаты долга (убытков) в размере около 7,8 млн тенге.

Примечательно, что обе стороны, рассчитывая в рамках данного судебного дела размер взаимных убытков и штрафов, брали за основу тарифы на перевозку АО «Кедентранссервис». Насколько удалось установить, на национальном рынке железнодорожных перевозок сформировалась такая обычная норма, что при отсутствии договорных отношений перевозчики выставляют друг другу счета за использование чужих вагонов, как правило, на основе тарифов АО «Кедентранссервис».<sup>3</sup> Эта норма стала настолько очевидной и общепринятой, что стороны в ходе разбирательства даже не подвергали сомнению верность расчетов, представленных друг другу.

Исходя из таких соображений, истец рассчитал убытки за пользование его вагонами как размер платы за пользование вагонами для конкретного количества перевозок по тарифам АО «Кедентранссервис». При этом к исковому заявлению были приложены копии 47 железнодорожных накладных, перечень вагонов и маршрутов перевозок.

Истец сослался на пункт 4 статьи 9 Гражданского кодекса РК от 27.12.1994 г. (далее – ГК РК) и пункт 1 статьи 78 Закона РК «О железнодорожном транспорте» от 8.12.2001 г. (далее – Закон о ЖТ), согласно которому перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель, а также иные лица не вправе использовать не принадлежащие им вагоны, контейнеры для собственных перевозок, хранения грузов, а также использовать их под погрузку без разрешений владельцев, если это не предусмотрено соответствующими договорами.<sup>4</sup>

В соответствии с пунктом 2 статьи 78 Закона о ЖТ за несоблюдение такого требования виновная сторона, помимо платы за пользование вагонами, контейнерами, несет перед владельцем имущественную ответственность в виде штрафа в размере платы за пользование вагонами, контейнерами.

Следовательно, в соответствии с законом компания В, наряду с возмещением убытков за использование вагонов в размере платы за пользование вагонами, обязана оплатить штраф в таком же размере.

Компания В не согласилась ни с предъявленной досудебной претензией, ни с судебным иском компании А и, в свою очередь, предъявила встречное исковое

---

<sup>3</sup> В ходе судебного разбирательства уже в апелляционной инстанции истец прояснил ситуацию следующим образом: «АО «Кедентранссервис» является крупнейшим терминальным оператором, входит в структуру АО «КТЖ, предоставляет полный комплекс транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок железнодорожным транспортом в экспортном, импортном, внутреннем и транзитных сообщениях на станциях Достык и Алтынколь, в связи с чем субъекты железнодорожных перевозок применяют тариф, установленный АО «Кедентранссервис» на [своем] сайте [www.kdts.kz](http://www.kdts.kz)».

<sup>4</sup> Если не оговорено иное, положения нормативных правовых актов, используемых в настоящей статье, приводятся по текстам, размещенным на портале [adilet.zan.kz](http://adilet.zan.kz). Сведения о регистрации и официальных публикациях нормативных актах взяты из этого же источника.

заявление о взыскании убытков (ущерб) за пользование вагонами в размере около 59,6 млн тенге и штрафа в таком же размере около 59,6 млн тенге, всего, таким образом, на сумму около 119 млн тенге.

Встречные требования компания В мотивировала тем, что в период с января по декабрь 2019 г. истец без согласия и ведома компании В использовал со станции Алтынколь вагоны в количестве 233 (двухсот тридцати трех) единиц, принадлежащих компании В, и осуществил перевозку 364 (трехсот шестидесяти четырех) контейнеров для третьих лиц.

Особенностью ситуации было то, что эти вагоны принадлежали компании В не на праве собственности, а на праве аренды. Ответчик представил в качестве доказательств два договора аренды с собственниками вагонов – двумя компаниями, зарегистрированными в Эстонии и Латвии, а также документы, подтверждающие заключение и исполнение этих договоров, в том числе все платежные документы и акты приема-передачи вагонов к договорам аренды.

В качестве подтверждения фактического использования этих вагонов именно компанией А компания В представила копии 364 железнодорожных накладных, где было зафиксировано использование именно этих вагонов (в накладных указываются идентификационные (инвентарные) номера вагонов) и именно компанией А (в накладных указывается организатор перевозки), а также указаны номера перевезенных контейнеров и маршруты перевозок.

Помимо этого, компания В представила суду два подписанных акта сверки взаимных расчетов (за период с 1.01.2018 г. по 31.12.2018 г. и за период с 1.01.2019 г. по 31.03.2019 г.). Из этих актов сверки вытекало, что стороны подтверждают как факт использования компанией А вагонов компании В, так и стоимость использования вагонов, а также то, что компания А признает наличие долга в неоплаченной части.

Тем не менее, после марта 2019 г. по неизвестным для компании В причинам компания А изменила свою позицию и перестала платить деньги за использование вагонов компании В, хотя и не прекратила использования вагонов конкурента. В связи с этим компания В, как минимум, дважды направила компании А письма-претензии с напоминанием и требованием об оплате (17.06.2019 г. и 22.11.2019 г.), однако компания А лишь однажды ответила письмом, не признавая долг, «так как Товарищество [т.е. компания А] не подавало заявку на оказание услуг, ввиду отсутствия Договора между нашими компаниями, а также выставленные тарифы за предоставление вагонов Товариществом не согласованы и не приемлемы».

Иными словами, по мнению компании А, она не обязана была оплачивать компании В использование вагонов последней, потому что между компаниями не был заключен соответствующий договор, компания А не подавала компании В никаких заявок на использование вагонов и, помимо этого, тарифы за использование вагонов компании В не были согласованы компанией А и не были для нее приемлемыми. Все эти обстоятельства, однако, не стали препятствием для компании А как продолжать (получается, теперь уже безвозмездно) использование вагонов компании В без согласия последней в своей коммерческой деятельности, так и требовать от компании В платы за (бездоговорное) использование уже своих вагонов.

Получается, что компания А, говоря об использовании своих вагонов компанией В, требовала применения норм пунктов 1 и 2 статьи 78 Закона о ЖТ, но когда речь заходила об использовании компанией А вагонов компании В, категорически отрицала применимость этих же норм.

После предъявления встречного иска компания А заявила о непризнании его в связи с ничтожностью сделок по аренде вагонов между компанией В, арендатором, и собственниками вагонов – двумя иностранными компаниями – в двух аспектах. Во-первых, компания А ссылаясь на некие следы технического подлога и фальсификации, а также противоречий и иных нестыковок в тексте договоров аренды вагонов. Во-вторых, компания А заявила, что эти сделки ничтожны, потому что договоры не зарегистрированы в соответствии с законодательством РК.

Кроме этого, истцом было заявлено, что компания В в данном случае ненадлежащий истец, потому что она не является собственником вагонов, не доказала законности владения и распоряжения вагонами, что исключает возможность нарушения прав и интересов компании В. Представленные компанией В подписанные акты сверок по использованию вагонов, по мнению компании А, не являются допустимыми доказательствами, потому что не относятся к предмету ни основного, ни встречного иска. И вообще, действия компании В не соответствуют критериям добросовестности, разумности и справедливости, в связи с чем в заявленном встречном иске следует отказать.

Из всех этих доводов, заслуживает внимания и подробного анализа аргумент о необходимости регистрации договоров аренды вагонов по законодательству РК.

Говоря о «правовых признаках ничтожности сделок» по аренде вагонов, истец ссылаясь на ряд норм законодательства, из которых, по его мнению, вытекало, что отсутствие в Государственном реестре подвижного состава регистрации аренды вагонов компанией В свидетельствовало о ничтожности заключенных сделок об аренде вагонов и, соответственно, отсутствию у компании В права владения и распоряжения вагонами, которые компания А фактически использовала.

Первой в этом ряду применимых в данном случае норм законодательства истец указал статью 9 Закона о ЖТ, согласно которой подвижной состав и залог подвижного состава подлежат обязательной государственной регистрации (перерегистрации) в порядке, определенном уполномоченным органом.

Если исходить из общеизвестной нормы ГК РК (см. пункт 1 статьи 6) о необходимости толкования нормы гражданского законодательства в соответствии с буквальным ее значением, то часть 1 статьи 9 Закона о ЖТ устанавливает обязательность государственной регистрации (перерегистрации) подвижного состава и залога подвижного состава.

В соответствии с подпунктом 23 статьи 1 Закона о ЖТ к подвижному составу отнесены, среди прочего, и вагоны. Согласно подпункту 8 статьи 1 Закона о ЖТ, вагон – это самоходное прицепное транспортное средство, предназначенное для перевозки по железнодорожным путям.

Как видно, железнодорожные вагоны относятся к подвижному составу, а следовательно, согласно букве закона, они подлежат обязательной государственной регистрации (перерегистрации) и внесению в Государственный реестр подвижного состава.

Обязательной регистрации также подлежит такое вещное право, как залог вагонов. Отметим, что норма статьи 9 Закона о ЖТ не говорит об обязательности государственной регистрации (перерегистрации) аренды вагонов (подвижного состава).

Истец, тем не менее, настаивая на обязательности регистрации аренды вагонов, сослался также на некоторые нормы Правил государственной регистрации (перерегистрации) подвижного состава и его залога, а также исключения из Государственного реестра подвижного состава, утвержденных приказом и.о. министра по инвестициям и развитию РК № 333 от 26.03.2015 г. (далее – Правила 333).

В частности, в соответствии с пунктами 3 и 4 Правил 333 государственной регистрации, перерегистрации вне зависимости от формы собственности, сферы и места применения, подлежат единицы подвижного состава. Прошедший государственную регистрацию либо перерегистрацию подвижной состав подлежит внесению в Государственный реестр подвижного состава (далее – реестр) регистрирующим органом, по форме согласно приложению 1 к настоящим Правилам.

Также истец обратил внимание суда, что в подпункте 4 пункта 9 Правил 333, а также в Приложении 2 (форма заявления) среди документов, представляемых для регистрации в Государственном реестре прямо упоминается договор имущественного найма (аренды) вагонов. Кроме этого, компания А указала, что в пунктах 15 и 18 Правил 333 предусмотрены случаи, когда подвижной состав не подлежит государственной регистрации, и аренда вагонов компанией В не подпадает под эти случаи. Иными словами, толкуя от противного, эти нормы можно трактовать так, что в других случаях аренда (имущественный найм) вагонов должна регистрироваться.

Затем истец сослался на пункт 1 статьи 155 ГК РК, согласно которой сделки, подлежащие в соответствии с законодательными актами обязательной государственной или иной регистрации, считаются совершенными с момента регистрации, если иное не предусмотрено законодательными актами.

Наконец, истец привел норму пункта 1 статьи 157 ГК РК, в соответствии с которой сделка недействительна по основаниям, установленным настоящим Кодексом или иными законодательными актами, в силу признания ее таковой судом (оспоримая сделка) либо по основаниям, прямо предусмотренным законодательными актами, независимо от такого признания (ничтожная сделка).

Исходя из этого, истец делал вывод о том, что отсутствие регистрации ответчика в Государственном реестре подвижного состава как арендатора вагонов на основании представленных договоров аренды свидетельствует о ничтожности договоров, в том числе об отсутствии у ответчика (компании В) законного права владения и распоряжения вагонами.

## **2. Позиция истца в свете законодательства республики**

В аргументации истца есть определенные изъяны.

Во-первых, истец неправоммерно отождествляет регистрацию сделок и регистрацию вагонов (подвижного состава), хотя очевидно, что вагоны (подвижной состав), т.е. вещи, и сделки с вагонами, т.е. сделки с вещами, – это не одно и то же.

Соответственно, во-вторых, даже если согласиться с истцом, что законодательство РК устанавливает обязательность государственной регистрации вагонов, то никак нельзя согласиться с тем, что это автоматически означает также обязательность государственной регистрации любых сделок с вагонами, в частности, аренды вагонов. Очевидно, что вещи и сделки – это разные явления. Соответственно, регистрация вещи и регистрация сделки – не одно и то же.

Так, статья 15 Закона РК «О транспорте в РК» от 21.09.1994 г. требует, чтобы транспортные средства (железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, воздушный, городской рельсовый транспорт, магистральный трубопроводный) в республике были зарегистрированы в установленном законодательством порядке. Это значит, среди прочего, что, к примеру, приобретаемая автомашина должна быть зарегистрирована, однако ведь это совершенно не означает, что сделка по аренде автомобиля сама по себе подлежит обязательной государственной регистрации и является недействительной (ничтожной) из-за отсутствия регистрации договора об аренде.

Если разбираться с аргументами истца, то первое, на что следует обратить внимание, это то, что, согласно пункту 1 статьи 155 ГК РК, обязательность государственной или иной регистрации сделки должна быть установлена законодательным актом.

Определение понятия законодательного акта сформулировано в пункте 1 статьи 3 ГК РК, а также в подпункте 7 статьи 1 Закона РК «О правовых актах» от 6.04.2016 г. (далее – Закон о правовых актах).

В частности, согласно пункту 1 статьи 3 ГК РК, гражданское законодательство Республики Казахстан основывается на Конституции Республики Казахстан и состоит из настоящего Кодекса, принятых в соответствии с ним иных законов Республики Казахстан, указов Президента Республики Казахстан, имеющих силу закона, постановлений Парламента, постановлений Сената и Мажилиса Парламента (законодательных актов), а также указов Президента Республики Казахстан, постановлений Правительства Республики Казахстан, регулирующих отношения, указанные в пунктах 1, 2 статьи 1 настоящего Кодекса.

В соответствии с подпунктом 7 статьи 1 Закона о правовых актах законодательный акт – закон, вносящий изменения и дополнения в Конституцию Республики Казахстан, конституционный закон, кодекс, консолидированный закон, закон, постановление Парламента Республики Казахстан, постановления Сената и Мажилиса Парламента Республики Казахстан.

Как можно видеть, эти два перечня законодательных актов не совпадают, однако изучение расхождений между ними – тема отдельного исследования. Для нашего случая очевидно, что в аргументации истца нет ссылки на конкретную норму законодательного акта, устанавливающую обязательность государственной регистрации аренды вагонов. Ссылка на статью 9 Закона о ЖТ не может быть принята, потому что она не говорит об обязательности государственной регистрации (перерегистрации) аренды вагонов. Для расширительного толкования этой нормы оснований нет.



Обоснование же обязательности государственной регистрации аренды вагонов нормами Правил 333 неправомерно по двум основаниям.

Во-первых, Правила 333, даже если согласиться, что там есть нормы о необходимости регистрации аренды вагонов, не относятся к законодательным актам и по определению не могут устанавливать обязательность регистрации любых сделок, если такая обязательность не установлена каким-либо законодательным актом. Во-вторых, даже если бы Правила 333 устанавливали обязательность регистрации аренды вагонов, то это означало бы их противоречие соответствующей норме (статья 9) Закона о ЖТ.

Согласно же пункту 1 статьи 12 Закона о правовых актах, при наличии противоречий в нормах нормативных правовых актов разного уровня действуют нормы акта более высокого уровня. А в соответствии с пунктом 2 статьи 10 Закона о правовых актах законы в иерархии нормативных правовых актов стоят гораздо выше нормативных приказов министерств.

Следовательно, при наличии противоречий между Законом о ЖТ и Правилами 333 действуют нормы Закона, а не Правил, тем более, что, согласно пункту 1 Правил 333, они разработаны в соответствии со статьей 9 Закона о ЖТ. В самом деле, если Правила 333 разработаны во исполнение нормы статьи 9 Закона о ЖТ, а в статье 9 не установлена обязательность государственной регистрации аренды вагонов, то на каком основании Правила 333 могут установить такую обязательную регистрацию?

Если же в законе не установлена обязательность регистрации аренды вагонов, то эта обязательность не может быть установлена (путем расширения перечня регистрируемых прав) в подзаконном акте. Перечень обязательно регистрируемых прав (и, соответственно, сделок) в подзаконном акте должен соответствовать перечню, установленному законом.

Если бы законодатель имел намерение установить обязательность государственной регистрации аренды вагонов, то такое вещное право, как аренда, должно было быть прямо упомянуто в тексте нормы статьи 9, ведь там же зафиксирована обязательность регистрации такого вещного права, как залог подвижного состава.

Так, если проводить аналогию, в статье 4 Закона РК «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество» от 26.07.2007 г. (далее – Закон о недвижимости) определено, что государственной регистрации в правовом кадастре подлежат следующие права на недвижимое имущество: 1) право собственности; 2) право хозяйственного ведения; 3) право оперативного управления; 4) право землепользования на срок не менее одного года; 5) сервитут в пользу господствующего земельного участка или иного объекта недвижимости на срок не менее одного года.

Помимо этого, согласно статье 5 Закона о недвижимости, государственной регистрации в правовом кадастре подлежат следующие обременения прав на недвижимое имущество: 1) право пользования на срок не менее одного года, в том числе аренда, безвозмездное пользование, сервитуты, право пожизненного содержания с иждивением, рента; 2) право доверительного управления, в том числе при опеке, попечительстве, в наследственных правоотношениях, банкротстве и другие; 3) залог; 4) арест; 5) ограничения (запрещения) на пользование, распоряжение недви-

жимым имуществом или на выполнение определенных работ, налагаемые государственными органами в пределах их компетенции; б) иные обременения прав на недвижимое имущество, предусмотренные законами Республики Казахстан, за исключением преимущественных интересов.

Как видно, в данном случае законодатель скрупулезно указал все права на недвижимость, подлежащие государственной регистрации. Следовательно, сделки, связанные с осуществлением (реализацией) этих прав, подлежат обязательной государственной регистрации.

Если сравнить статьи 4 и 5 Закона о недвижимости со статьей 9 Закона о ЖТ, очевидно, что юридическая техника в последнем случае явно оказалась не на высоте. Вместе с тем, если буквально толковать норму статьи 9 Закона о ЖТ, то она устанавливает обязательность государственной регистрации (перерегистрации) права собственности на подвижной транспорт и государственной регистрации обременения подвижного состава в виде его залога.

Если бы законодатель намеревался установить обязательность регистрации иных вещных прав на подвижной состав, то он бы прямо указал эти права в тексте закона.

В данном случае закон не требует государственной регистрации договора аренды подвижного состава как неперемennого условия совершения сделки по аренде. Даже сделка по приобретению вагонов сама по себе не требует государственной регистрации. Регистрации подлежит подвижной состав (вагоны), а не сделка по его (их) приобретению. К примеру, если некая компания заключит договор купли-продажи вагонов, то эта сделка купли-продажи сама по себе не требует государственной регистрации для признания ее действительной, и эта сделка будет считаться совершенной с момента заключения, а не с момента, когда покупатель зарегистрирует вагоны в Государственном реестре подвижного состава. Другое дело, что право собственности на вагоны перейдет к покупателю с момента регистрации этого права в государственном реестре.

Кроме того, толкование истцом норм Правил 333 в том смысле, что регистрация договоров аренды вагонов по ним обязательна, потому что в одном пункте Правил 333, а также в приложении к этим Правилам в утвержденной форме заявления среди подаваемых документов указан договор имущественного найма (аренды) вагонов, недостаточно обосновано и неверно по существу, потому что в общих нормах Правил просто не предусмотрен порядок регистрации аренды подвижного состава.

Так, согласно пункту 6 Правил 333 подвижной состав подлежит государственной регистрации в регистрирующем органе в течение тридцати рабочих дней с момента приобретения права собственности.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Согласно пункту 2 Правил 333, функция государственной регистрации подвижного состава и его залога, а также ведение соответствующих реестров возложено на территориальные органы Комитета транспорта министерства индустрии и инфраструктурного развития РК.

Судя по свидетельствам о регистрации железнодорожного подвижного состава, представленным суду компанией А (зарегистрированной в г. Алматы), в городе Алматы такую регистрацию ведет РГУ [республиканское государственное учреждение] «Инспекция транспортного контроля по городу Алматы», подведомственное Комитету транспорта.

Как видно, Правила четко устанавливают срок, в течение которого покупатель должен зарегистрировать подвижной состав именно с момента возникновения права собственности на этот подвижной состав. Согласитесь, довольно сложно зарегистрировать право аренды на вагоны в течение 30 рабочих дней с момента приобретения собственником права собственности на вагоны. К примеру, если собственник вагонов решил сдать в аренду свои вагоны через 2 или 3 месяца после приобретения, каким образом любой последующий арендатор может соблюсти требование нормы пункта 6 Правил 333, ведь 30 рабочих дней со дня приобретения права собственности уже истекли?

В отношении аренды или иного вещного права на подвижной состав Правила 333 не содержат никакого срока регистрации или отдельной процедуры, в то время как установлена процедура регистрации права собственности и права залога подвижного состава. Иначе говоря, регламентации регистрации аренды в Правилах 333 по сути нет.

Но тогда возникают резонные вопросы. Почему в тексте Правил 333 (см. подпункт 4 пункта 9)<sup>6</sup> среди документов, подаваемых на регистрацию, упоминаются договоры аренды, лизинга или доверительного управления? Если по пункту 6 Правил 333 необходима регистрация вагонов в течение 30 рабочих дней со дня приобретения их на праве собственности, то почему в пункте 18 Правил 333 говорится о случаях аренды (доверительного управления), не подлежащих регистрации? Почему в Приложении 1 к Правилам 333 в Государственном реестре подвижного состава, Государственном реестре тягового и мотор-вагонного подвижного состава, Государственном реестре специального подвижного состава, Государственном реестре грузового подвижного состава, Государственном реестре пассажирского подвижного состава, наряду с графами «Собственник» и «Вид собственности», есть графы «Арендатор» и «Срок аренды»? Почему в Приложениях 3, 4, 5, 6 к Правилам 333 в перечнях парка подвижного состава, которые должны подавать владельцы подвижного состава, также есть графы «Арендатор» и «Срок аренды»?

Чтобы ответить на эти вопросы, рассмотрим, каким образом законодательство РК решало проблему регистрации вагонов до Правил 333.

### **3. Подзаконное регулирование регистрации подвижного состава до марта 2015 г.**

Изначально, после принятия 8.12.2001 г. Закона о ЖТ<sup>7</sup> приказом Министра транспорта и коммуникаций РК № 240-І от 11.07.2002 г. были утверждены Правила регистрации железнодорожного подвижного состава в Республике Казахстан (далее – Правила 240-І).<sup>8</sup> Правила 240-І утратили силу в соответствии с приказом Министра транспорта и коммуникаций РК № 143 от 3.04.2012 г.<sup>9</sup>

<sup>6</sup>На момент судебного разбирательства в подпункте 4 пункта 9 Правил 333 упоминался договор имущественного найма (аренды).

<sup>7</sup>Закон официально опубликован в Ведомостях Парламента РК (2001, № 23, ст. 315), газетах «Казахстанская правда» от 17.12.2001 г., «Егемен Қазақстан» от 20.12.2001 г., «Юридическая газета» от 9.01.2002 г.

<sup>8</sup>Введен в действие со дня государственной регистрации в Министерстве юстиции РК 12.08.2002 г. под № 1948. Сведений о (первой) официальной публикации нет.

<sup>9</sup>Приказ опубликован в газете «Казахстанская правда» от 26.05.2012 г.

Затем по какой-то причине регулированием проблемы регистрации железнодорожного транспорта занялось правительство. Были приняты Правила регистрации железнодорожного подвижного состава и его залога, утвержденные постановлением Правительства РК № 1351 от 17.11.2011 г. (далее – Правила 1351).<sup>10</sup>

Чуть позже постановлением Правительства РК № 1307 от 4.12.2013 г.<sup>11</sup> в постановление № 1351 от 17.11.2011 г. были внесены изменения. Прежние правила были утверждены в новой редакции, в результате чего появились Правила государственной регистрации подвижного состава и его залога (далее – Правила 1307). Постановления № 1351 от 17.11.2011 г. и № 1307 от 4.12.2013 г. утратили силу постановлением Правительства РК № 728 от 1.09.2015 г.

Наконец, Правила 333 были утверждены приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК № 333 от 26.03.2015 г.<sup>12</sup>

Судя по датам принятия и введения в действие перечисленных актов (Закон о ЖТ, Правила 240-І, Правила 1351, Правила 1307, Правила 333), а также по принимавшим их органам, принципы разумности, логичности, последовательности и координации действий между разными органами явно не были доминирующими в деятельности нормотворческих субъектов в данном случае. Можно констатировать временные разрывы между актами (закон принят, а необходимый по нему подзаконный акт принимается через полгода), принятие нового акта по тому же предмету при наличии неотмененного старого акта, проблемы со своевременной публикацией или вообще с публикацией акта. В принципе, проблема принятия нового акта при наличии неотмененного старого разрешима, если новый акт принимается органом того же уровня, что и старый, либо вышестоящим органом, но как быть, если, к примеру, новый акт принимается министерством, а старый (неотмененный) акт был принят правительством?

<sup>10</sup>Постановление введено в действие по истечении 10 календарных дней со дня первого официального опубликования. Впервые опубликовано в Собрании актов Президента и Правительства РК (далее – САПП РК) (2012, № 3, ст. 55), газетах «Казахстанская правда» от 21.12.2011 г. и «Егемен Қазақстан» от 21.12.2011 г.

<sup>11</sup>Постановление было введено в действие с 1.01.2014 г. Опубликовано в газетах «Казахстанская правда» и «Егемен Қазақстан» от 26.12.2013 г., а также в САПП РК (2013, № 70, ст. 923).

<sup>12</sup>Приказ зарегистрирован в Министерстве юстиции РК 22.05.2015 г. под № 11119 и введен в действие по истечении 21 календарного дня после дня его первого официального опубликования. Впервые опубликован в информационно-правовой системе (ИПС) «Әділет» 18.06.2015 г., в газетах «Казахстанская правда» от 1.09.2016 г., «Егемен Қазақстан» от 1.09.2016 г.

Сведения о публикации этого приказа взяты из ИПС нормативных правовых актов РК «Әділет». Хотелось бы в связи с датами публикации, указанными там, отметить, что у автора статьи есть определенные сомнения. В частности, возможно, здесь допущена ошибка, потому что иначе получается очень большой разрыв между датой подписания приказа и датой его публикации в газетах, более 1 года. С другой стороны, если в ИПС «Әділет» действительно допущена ошибка и правильная дата публикации в газетах – 1.09.2015 г., а не 1.09.2016 г., то можно констатировать удивительное совпадение даты публикации в газетах (1.09.2015 г.) с датой постановления Правительства РК № 728 от 1.09.2015 г., которым Правила 1351 очень своевременно были признаны утратившими силу. Тем не менее, строго говоря, если учитывать, что публикация в ИПС «Әділет» приравнивается к официальной, то избежать нормативной коллизии, когда по одному и тому же предмету введен в действие приказ министерства и при этом еще не отменено постановление правительства, законодателю так и не удалось.

Перечисленные проблемы носят формально-процедурный характер, но ведь нормативная регламентация и состоит прежде всего в соблюдении форм и процедур, да и при таком подходе к нормотворчеству вполне могут возникать проблемы содержательного характера.

Посмотрим, как решался вопрос с регистрацией подвижного состава в Правилах 240-І.

Согласно пункту 3 Правил 240-І, регистрации, вне зависимости от формы собственности, сферы и места применения, подлежат единицы железнодорожного подвижного состава, имеющие право выхода на пути общего пользования, а также используемые для внутренних технологических целей. В их число входят собственные или арендуемые физическими и юридическими лицами Республики Казахстан, иностранными юридическими лицами, иностранными гражданами, лицами без гражданства и международными организациями, а также находящиеся в доверительном управлении или имущественном найме.

В соответствии с пунктом 6 Правил 240-І, железнодорожный подвижной состав подлежит перерегистрации в уполномоченном органе в случаях купли-продажи, передачи в доверительное управление или имущественный наем (аренда), дарения, мены после представления подтверждающих документов в течение 15 рабочих дней с момента приобретения права собственности, аренды, дарения, мены, доверительного управления, а также изменения наименования юридического лица и изменения фамилии, имени, отчества. В случае передачи железнодорожного подвижного состава в доверительное управление или имущественный наем иностранному лицу для дальнейшего использования за пределами Республики Казахстан перерегистрация не производится.

Примечательно, что про залог подвижного состава в первоначальном тексте Правил 240-І не было ни слова. Только приказом министра транспорта и коммуникаций РК № 280-І от 21.07.2004 г.<sup>13</sup> в Правила 240-І вносят изменения и дополнения, касающиеся регистрации залога подвижного состава. И лишь с июля 2004 г. (через 2 года после принятия Правил 240-І), среди прочего, согласно пункту 13-1 Правил 240-І, уполномоченный орган для регистрации залога железнодорожного подвижного состава ведет реестр регистрации залогов железнодорожного подвижного состава и принимает меры по защите интересов залогодержателей.

Как видно, Правила 240-І изначально требовали регистрации как права собственности на вагоны (подвижной состав), так и его аренды и доверительного управления, но совершенно ничего не говорили о регистрации залога. Был указан и срок для регистрации, отсчитываемый с момента приобретения права собственности и права аренды. При этом в преамбуле приказа, утвердившего Правила 240-І, было указано, что он издается в соответствии со статьей 9 Закона о ЖТ, хотя, как уже неоднократно отмечено выше, статья 9 говорит о регистрации (перерегистрации) подвижного

<sup>13</sup>Приказ вступил в силу со дня государственной регистрации. Зарегистрирован министерством юстиции РК 22.07.2004 г. под № 2960. Опубликован в Бюллетене нормативных правовых актов центральных исполнительных и иных государственных органов Республики Казахстан (2004, № 37-40, ст. 999).

состава и его залога, но не говорит ни слова про аренду или доверительное управление. На каком основании министерство расшифровало (истолковало) требование закона о регистрации подвижного состава как необходимость регистрации и собственного, и арендуемого (передаваемого в доверительное управление и лизинг) подвижного состава, непонятно. Во всяком случае, из текста статьи 9 Закона о ЖТ такое толкование не вытекает. Однако, как видим, это не помешало министерству установить в Правилах 240-I обязательную регистрацию подвижного состава, а также обязательную регистрацию аренды (имущественного найма) подвижного состава и передачи его в доверительное управление, совершенно проигнорировав при этом необходимость регламентации залога подвижного состава. Регулирование залога появляется по истечении более 2 лет со дня принятия Правил 240-I.

В Правилах 1351 регламентация несколько изменяется, хотя требование о регистрации аренды сохраняется.

Согласно пункту 3 Правил 1351, регистрации, вне зависимости от формы собственности, сферы и места применения, подлежат единицы железнодорожного подвижного состава, имеющие право выхода на пути общего пользования, а также используемые для внутренних технологических целей. В их число входят собственные либо арендуемые физическими и юридическими лицами Республики Казахстан, иностранными юридическими лицами, иностранными гражданами, лицами без гражданства и международными организациями, а также находящиеся в доверительном управлении либо имущественном найме.

В соответствии с пунктом 9 Правил 1351 железнодорожный подвижной состав подлежит регистрации в регистрирующем органе в течение 15 рабочих дней с момента приобретения права собственности. Железнодорожный подвижной состав подлежит перерегистрации в регистрирующем органе в течение 15 рабочих дней с момента приобретения права аренды, доверительного управления, изменения сведений о железнодорожном подвижном составе, а также изменения наименования юридического лица и изменения фамилии, имени, отчества физического лица.

Правила 1307 в большинстве своем повторяют нормы Правил 1351, в том числе пункт 3 Правил 1307 почти дословно повторяет пункт 3 Правил 1351.

Согласно пункту 3 Правил 1307, государственной регистрации, вне зависимости от формы собственности, сферы и места применения, подлежат единицы подвижного состава, имеющие право выхода на пути общего пользования, а также используемые для внутренних технологических целей. В их число входят единицы подвижного состава, собственные либо арендуемые физическими и юридическими лицами Республики Казахстан, иностранными юридическими лицами, иностранными гражданами, лицами без гражданства и международными организациями, а также находящиеся в доверительном управлении либо имущественном найме.

Однако в соответствии с пунктом 8 Правил 1307 подвижной состав подлежит государственной регистрации (перерегистрации) в регистрирующем органе в течение 30 рабочих дней и с момента приобретения права собственности, и с момента приобретения права аренды.

Согласно пункту 20 Правил 1307, заявление о государственной регистрации, перерегистрации подвижного состава рассматривается регистрирующим органом в течение восьми рабочих дней со дня подачи заявления со всеми необходимыми документами. В соответствующем пункте Правил 1351 срок рассмотрения заявления был 10 рабочих дней.

Как можно заметить, Правительство увеличило срок на регистрацию (перерегистрацию) подвижного состава до 30 рабочих дней со дня возникновения права на подвижной состав (вместо прежних 15) и при этом сократило срок рассмотрения заявления до 8 рабочих дней. В обоих Правилах при этом было уточнено, что при приобретении права собственности на подвижной состав речь идет о регистрации, а при приобретении права аренды и других случаях, т.е. во всех остальных случаях, кроме залога, речь идет о перерегистрации. Регистрация залога сохранилась.

Сравним эти базовые нормы Правил 1307 с аналогичными нормами в действующих Правилах 333.

Согласно пункту 3 Правил 333, государственной регистрации, перерегистрации вне зависимости от формы собственности, сферы и места применения, подлежат единицы подвижного состава.

Как видно, про регистрацию (перерегистрацию) арендуемого или переданного в управление подвижного состава речи нет.

В соответствии с пунктом 4 Правил 333, прошедший государственную регистрацию либо перерегистрацию подвижной состав подлежит внесению в Государственный реестр подвижного состава (далее – реестр) регистрирующим органом, по форме согласно приложению 1 к настоящим Правилам.

Согласно пункту 6 Правил, подвижной состав подлежит государственной регистрации в течение тридцати рабочих дней с момента приобретения права собственности.

Очевидно, что нормотворческий орган (министерство) исключил из основного текста Правил 333 прежние нормы Правил 1307, достаточно ясно и детально регламентировавшие процедуру регистрации, среди прочего, имущественного найма (аренды) подвижного состава. Вместе с тем, в тексте Правил 333 сохранились некоторые нормы, где упоминается аренда, в том числе в пунктах 9, 18, 25, 26, а также в приложениях.<sup>14</sup> Полагаю, что эти остаточные упоминания – следствие непоследовательности и ненадлежащей работы авторов над текстом Правил 333. Похоже, они просто не удосужились аккуратно отредактировать окончательный текст нормативного акта. Исходя же из выявляемой тенденции можно предположить, что по существу нормотворческий орган намеревался сузить в Правилах 333 перечень прав, подлежащих обязательной государственной регистрации, максимально приближая его к тому перечню случаев, которые и подлежат регистрации по статье 9 Закона о ЖТ.

<sup>14</sup>Речь идет о редакции Правил 333 на момент утверждения. В настоящее время часть норм, где упоминается аренда, уже исключены из Правил 333.

Как можно видеть, исходя из вышеизложенного, несмотря на имеющиеся неясности и противоречия, по законодательству РК сделки (договоры) по аренде вагонов не требуют обязательной государственной регистрации как условие их совершения или тем более действительности.

#### **4. Регулирование регистрации вагонов на международном уровне в рамках СНГ и ряда государств, не входящих в Содружество**

Данный кейс интересен еще и тем, что в сфере железнодорожных перевозок республика не совсем самостоятельна, в частности, в аспекте нормативного регулирования.

В силу того, что система железных дорог РК изначально являлась неотъемлемой частью единой системы железных дорог СССР, ее нормальная эксплуатация после распада Советского Союза стала возможной лишь при тесном сотрудничестве стран, ранее являвшихся союзными советскими республиками. В связи с этим в марте 1992 г. Советом глав правительств государств – участников СНГ был создан Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (далее – СЖТ) как межгосударственный орган, координирующий работу железнодорожного транспорта членов и участников СЖТ.<sup>15</sup>

В рамках своих полномочий СЖТ, среди прочего, утверждает нормативные акты в своей сфере. Одним из таких документов, затрагивающим проблему регистрации вагонов и прав на них, являются Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов. Изначально такие правила были утверждены в 2001 г., однако в настоящее время действуют Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов, утвержденные решением 68 заседания СЖТ (17-18.05.2018 г.) с некоторыми позднейшими изменениями (далее – Правила СЖТ).<sup>16</sup>

Согласно части 1 пункта 1.1 Правил СЖТ, настоящие Правила регулируют порядок эксплуатации и пономерного учета грузовых вагонов восьмизначной нумерации, принадлежащих юридическому или физическому лицу на праве собственности или на ином законном основании, зарегистрированных в Автоматизированном банке данных парка грузовых вагонов с соответствующим признаком пользования вагоном (далее – собственные вагоны) и действуют на путях общего пользования железных дорог государств-участников Соглашения о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств-участников Содружества, Азербайджанской Республики, Республики Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (далее – Соглашение).

В соответствии с пунктом 2.1 Правил СЖТ собственные вагоны, выходящие на пути общего пользования, подлежат учету в картотеке железнодорожной администрации приписки вагона с последующей передачей необходимой информации в

---

<sup>15</sup>См. подробнее о СЖТ на его портале: URL: <https://sovsetgt.org>.

<sup>16</sup>См. текст Правил СЖТ, напр., на портале ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки», дочерней компании АО «Национальная компания “Казакстан темір жолы”»: URL: <https://ktzh-gp.kz/ru/activity/documents/?sid=132> (27.05.2021).



Информационный вычислительный центр железнодорожных администраций (далее – ИВЦ ЖА) для формирования Автоматизированного банка данных парка грузовых вагонов (далее – АБД ПВ).

В данном случае понятно, что АБД ПВ, который ведет ИВЦ ЖА, – это международный реестр, к которому, судя по всему, имеют доступ участники железнодорожных перевозок.<sup>17</sup> К национальному реестру (реестрам), который (которые) ведут территориальные органы Комитета транспорта РК, он не имеет отношения.

Как видно из пункта 1.1 Правил СЖТ, в этом реестре указывается (регистрируется) принадлежность вагонов не только на праве собственности («учет грузовых вагонов... принадлежащих юридическому или физическому лицу на праве собственности или на ином законном основании»).

Согласно пункту 2.2 Правил СЖТ, собственные вагоны, выходящие на пути общего пользования, должны быть зарегистрированы в АБД ПВ, иметь модель, учтенную в справочнике «Модели грузовых вагонов» (СЖА 2004 ХХ), документ подтверждения 2 соответствия (для вагонов постройки с 1998 года) и по своему техническому состоянию соответствовать требованиям № 808-2017 ПКБ ЦВ «Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкция осмотрищику вагонов)», утвержденной на пятидесятом заседании Совета.

В соответствии с пунктом 2.3 Правил СЖТ собственные вагоны, не зарегистрированные в АБД ПВ, оформляются к перевозке только как груз на своих осях.

Иными словами, без регистрации вагонов в АБД ПВ с указанием собственника эксплуатация грузовых вагонов (именно как вагонов) в системе железных дорог бывшего СССР по существу невозможна, разве что можно попробовать оформить вагон как груз.

Применительно к другим вещным правам на вагоны, Правила СЖТ требуют обязательную перерегистрацию вагонов в АБД ПВ в случае передачи их в аренду и достаточно детально регламентируют такую перерегистрацию.

Так, согласно пункту 3.2 Правил СЖТ, собственник вагонов должен перерегистрировать вагоны в АБД ПВ, среди прочего, в случае передачи в аренду и (или) возврата из аренды.

В соответствии с частью 1 пункта 3.5 Правил СЖТ при передаче собственных вагонов в аренду резиденту другого государства, арендатор вместе с заявкой на регистрацию в АБД ПВ по месту временной приписки вагонов предьявляет: – соответствующий договор с собственником о передаче вагонов в аренду с указанием срока аренды; – согласие собственника на временное изменение станции приписки (при необходимости); – акт приема-передачи вагона; – подтверждение железнодорожной администрации приписки о передаче вагонов в аренду.

Характерно, что Правила СЖТ говорят здесь о регистрации аренды вагонов в АБД ПВ «при передаче собственных вагонов в аренду резиденту другого государства». Надо ли так трактовать эту норму, что в случае передачи в аренду вагонов от одного резидента другому резиденту одного и того же государства необходимости в регистрации аренды грузовых вагонов нет? Это не совсем понятно.

<sup>17</sup>Именно про этот АБД ПВ упоминал истец в своем исковом заявлении.

Согласно частям 2, 3, 4 пункта 3.5 Правил СЖТ, информация в АБД ПВ о собственнике вагона сохраняется. Железнодорожная администрация приписки собственного вагона письменно информирует ИВЦ ЖА о передаче вагонов в аренду. При прекращении договора аренды собственник вагона должен подать заявку железнодорожной администрации приписки с приложением документов, подтверждающих прекращение договора аренды и акт приема-передачи вагона.

Вместе с тем, если из Правил СЖТ вытекает, что непременно условием эксплуатации вагонов является регистрация их на праве собственности в АБД ПВ, и отсутствие такой регистрации будет по существу запретом на эксплуатацию, то аналогичного механизма, обеспечивающего обязательную регистрацию аренды вагонов, которые уже зарегистрированы в АБД ПВ, т.е. перерегистрацию вагонов, в Правилах СЖТ выявить не удалось. В этом случае перерегистрация будет возможна лишь при наличии желания обеих сторон договора на это.

Иными словами, обязательность перерегистрации (регистрации) аренды Правилами СЖТ установлена, однако она не обеспечена соответствующими правовыми или техническими мерами. По сути, по Правилам СЖТ регистрация аренды вагонов не является предварительным условием их правомерной эксплуатации, и действительность или недействительность аренды вагонов не зависят от регистрации аренды вагонов в АБД ПВ. Активная коммерческая деятельность компании В, резидента Казахстана, использовавшей на протяжении нескольких лет вагоны, арендованные у резидентов Эстонии и Латвии, является свидетельством того, что эксплуатация арендованных вагонов арендатором без регистрации аренды в АБД ПВ вполне возможна.

Учитывая, что регистрация вагонов по Правилам СЖТ фактически осуществляется прежде всего в России и по ее инициативе, было бы также интересно уточнить, как решается этот вопрос по законодательству РФ.

## **5. Проблема регистрации договоров аренды вагонов в России**

Как урегулирован вопрос с регистрацией аренды вагонов в России? Есть ли она, если есть, то является ли она обязательной? Влияет ли регистрация или нерегистрация аренды вагонов на правовую состоятельность сделок?

Что касается общих требований к форме совершения сделок, то в РФ они, как и в РК, закреплены в Гражданском кодексе, в том числе и требование о регистрации. Согласно пункту 1 статьи 164 ГК РФ (Часть первая) от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ, в случаях, если законом предусмотрена государственная регистрация сделок, правовые последствия сделки наступают после ее регистрации.

В соответствии с пунктом 3 статьи 433 ГК РФ договор, подлежащий государственной регистрации, считается для третьих лиц заключенным с момента его регистрации, если иное не установлено законом.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup>Если не оговорено иное положения нормативных актов РФ приводятся в соответствии с их текстами, размещенными на информационно-правовом портале Гарант.Ру: <http://base.garant.ru>.

Говоря о регистрации вагонов, следует отметить, что в законодательных актах РФ отсутствует легальное определение понятия «вагона». Во всяком случае, автору статьи не удалось таковое найти. Законодательные (как впрочем и другие нормативные) акты не используют термин «вагон», а оперируют термином даже не «подвижной состав», а, как правило, – «железнодорожный подвижной состав». Говоря о вагоне, нормативные акты обычно используют это слово в сочетании с другим, т.е. называют конкретный вид железнодорожного вагона: грузовой вагон, пассажирский вагон, вагон-ресторан и др.

Так, согласно пункту 1 статьи 2 федерального закона (ФЗ) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ, железнодорожный подвижной состав – это локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав.

ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ также применяет термин «железнодорожный подвижной состав».

Оба закона не содержат требования о государственной регистрации железнодорожного подвижного состава либо сделок с ним.

Вместе с тем в соответствии с пунктом 2 статьи 609 ГК РФ (Часть вторая) от 26.01.1996 г. № 14-ФЗ договор аренды недвижимого имущества подлежит государственной регистрации, если иное не установлено законом.

Согласно пункту 3 статьи 609 ГК РФ, договор аренды имущества, предусматривающий переход в последующем права собственности на это имущество к арендатору (статья 624), заключается в форме, предусмотренной для договора купли-продажи такого имущества.

Рассматривая железнодорожный вагон как транспортное средство (или вид транспортного средства), большинство правоведов полагают, что аренда вагона в основе своей регулируется нормами ГК, касающимися аренды транспортного средства без экипажа.

Как известно, в соответствии со статьей 643 ГК РФ договор аренды транспортного средства без экипажа должен быть заключен в письменной форме независимо от его срока. К такому договору не применяются правила о регистрации договоров аренды, предусмотренные пунктом 2 статьи 609 настоящего Кодекса.

В литературе превалирует мнение, что в этой норме имеются в виду движимые вещи, приравненные к недвижимым (самолеты и корабли), в связи с чем их аренда и освобождается от обязательной регистрации.<sup>19</sup>

В то же время следует заметить, что казалось бы очевидное толкование, что аренда вагонов регулируется нормами ГК, касающимися аренды транспортного средства без экипажа, подвергается в последнее время сомнению в судебной практике РФ. Так, согласно постановлению Федерального арбитражного суда Московского округа от 25.04.2013 г., «специальными нормами параграфа 3 главы 34 Гражданского

<sup>19</sup>См., напр.: Калпин А.Г. Договор аренды транспортных средств и договор оказания услуг локомотивной тяги // Государство и право. 2008. № 8. С. 91.

кодекса Российской Федерации регулируется аренда только управляемых транспортных средств, для управления которыми необходим экипаж (либо арендодателя, либо арендатора). Железнодорожные вагоны к транспортным средствам, управляемым экипажем, т.е. людьми, не относятся. Непосредственное управление собственно железнодорожными вагонами экипажем (людьми) без использования локомотива технически не предусмотрено. Понятие «экипаж» не корреспондируется с понятием «железнодорожный вагон». Исходя из этого, к аренде железнодорожных вагонов применяются нормы Гражданского кодекса Российской Федерации, регулирующие общие положения об аренде. Специальные нормы об аренде транспортных средств, предусмотренные параграфом 3 главы 34 Гражданского кодекса Российской Федерации, к аренде железнодорожных вагонов не применимы». Арбитражный суд г. Москвы повторил эту трактовку и на его основании вынес решение от 24.07.2013 г.<sup>20</sup>

Следовательно, исходя из судебного толкования, нормы ГК РФ, касающиеся договора аренды транспортного средства (как с экипажем, так и без экипажа), вообще не регулируют аренду железнодорожных вагонов.

Такое толкование может быть интересным для правоприменителей и других субъектов права в Казахстане, учитывая, что вагон по законодательству РК прямо определен как транспортное средство, и до настоящего времени предполагалось, что соответствующие нормы ГК, касающиеся аренды транспортного средства без экипажа, вполне применимы к аренде вагонов.<sup>21</sup>

С учетом неприменимости норм ГК РФ по аренде транспортных средств к аренде вагонов важно уточнить, каким образом ведется регистрация или учет вагонов либо аренды вагонов по законодательству РФ, и определить, насколько эта регистрация (учет) влияет на состоятельность сделок по аренде вагонов.

В соответствии с Административным регламентом Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по осуществлению пономерного учета железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях общего и необщего пользования, утвержденным приказом Министерства транспорта РФ № 28 от 24.01.2018 г., основанием для пономерного учета вагонов (железнодорожного подвижного состава) являются, среди прочего, изменение собственника железнодорожного подвижного состава, передача железнодорожного подвижного состава в аренду и прекращение аренды.

Понмерной учет ведется Федеральным агентством железнодорожного транспорта (ФАЖТ) и его территориальными органами.

---

<sup>20</sup>См. постановление и решение среди судебных документов по делу № А40-73233/12-77-726 на портале «Картотека арбитражных дел». URL: <https://kad.arbitr.ru/Card/0a4dedfb-8e1e-411e-9beb-d78a6149c368> (4.06.2021 г.)

<sup>21</sup>Такой вывод можно сделать из анализа, к примеру, С.И. Климкина, хотя надо сказать, что прямо он этого не говорит. В статье, посвященной анализу норм ГК РК, регулирующих аренду транспортных средств с экипажем и без экипажа, известный ученый-цивилист перечисляет среди прочих видов транспорта и железнодорожный транспорт, в том числе вагоны, хотя и не выделяет особенностей аренды вагонов. См.: Климкин С.И. Гражданское право Республики Казахстан: зигзаги нормотворчества. Алматы: Жеті жарғы, 2019. С. 177, 183-185

В то же время, согласно пункту 1 приказа Министерства транспорта РФ № 267 от 19.07.2017 г., пономерной учет железнодорожного подвижного состава, который ведется ФАЖТ, не подтверждает возникновение, изменение или прекращение права собственности и иных прав на железнодорожный подвижной состав.

Исходя из этого, с учетом соответствующих норм ГК РФ и других законодательных актов РФ, не содержащих требования о регистрации сделок по аренде вагонов, законодательство РФ не обуславливает действительность или состоятельность аренды вагонов ее обязательной регистрацией в каком-либо национальном или ведомственном реестре (регистре).

Новейшая судебная практика РФ также показывает, что арбитражные суды при изучении обстоятельств заключения и исполнения договоров аренды вагонов игнорируют наличие или отсутствие регистрации (учета) вагонов в каком-либо реестре либо регистрацию (учет) аренды вагонов, а при выяснении правовой состоятельности аренды обращают внимание прежде всего на оформление в рамках этих договоров актов приема-передачи вагонов в аренду (субаренду) для подтверждения фактической передачи и использования вагонов как арендованных.<sup>22</sup>

## 6. Итог судебного дела

Возвращаясь к судебному делу, следует отметить, что 10.03.2020 г. суд первой инстанции отказал в удовлетворении иска компании А и отказал в удовлетворении встречного иска компании В.

В случае с основным иском суд мотивировал свое решение со ссылкой на подпункт 6 пункта 1 статьи 68 и пункт 5 статьи 68 Гражданского процессуального кодекса РК от 31.10.2015 г. В частности, суд отметил, что железнодорожные накладные, подтверждающие использование вагонов истца ответчиком, представлены истцом лишь в копиях, а оригиналы, несмотря на запрос суда, не были представлены. При этом истец не объяснил, каким образом и от кого он получил эти документы, в связи с чем эти доказательства признаны недопустимыми. Также суд отметил, что истец не представил суду расчет платы и штрафа, предъявленных к взысканию.

В случае с встречным иском суд также отверг представленные ответчиком копии железнодорожных накладных, признав их недопустимыми доказательствами при отсутствии запрошенных оригиналов и отсутствии объяснения происхождения копий. Кроме того, суд согласился с аргументацией истца относительно необходимости регистрации аренды вагонов, сославшись на нормы статьи 9 Закона о ЖТ и пункта 1 статьи 155 ГК РК и заключив на этом основании, что в данном случае компания В является ненадлежащим истцом.

---

<sup>22</sup>См., напр., постановление Девятого арбитражного апелляционного суда (г. Москва) № 09АП-13347/2021 от 31.05.2021 г. по делу № А40-115909/2020 на портале «Картотека арбитражных дел». URL: <https://kad.arbitr.ru/Card/9d989a0c-6bfe-4e04-b758-885778936826> (9.06.2021 г.)

См. также постановление Девятого арбитражного апелляционного суда (г. Москва) № 09АП-20346/2021 от 1.06.2021 г. по делу № А40-177472/2020 на портале «Картотека арбитражных дел»: URL: <https://kad.arbitr.ru/Card/c36abced-51b4-44d9-ba3f-8779070c5212> (9.06.2021 г.)

Обе стороны подали апелляционные жалобы.

14.12.2020 г. апелляционная инстанция вынесла постановление, согласно которому решение суда первой инстанции было изменено с вынесением в измененной части нового решения. Постановлено удовлетворить полностью иск компании А, а в остальной части решение суда оставить без изменения. Иначе говоря, отказ во встречном иске был сохранен.

В части проблемы, рассматриваемой в настоящей статье, апелляционная инстанция сформулировала свою позицию следующим образом.

Вышестоящий суд указал, что действительность сделок между компанией В, с одной стороны, и двумя иностранными компаниями, собственниками вагонов, не оспаривается. Факт неправомерного использования вагонов компании В компанией А также был подтвержден. Вместе с тем суд, ссылаясь на норму статьи 9 Закона о ЖТ, заявил, что по пункту 3 Правил 333 государственной регистрации, перерегистрации вне зависимости от формы собственности, сферы и места применения, подлежат единицы подвижного состава.

Суд констатировал, что арендованные компанией В вагоны не были зарегистрированы в территориальном органе Комитета транспорта ни арендатором, ни собственниками этих вагонов, в то время как, по мнению суда, пункт 6 Правил 333, предписывающий государственную регистрацию подвижного состава в течение 30 рабочих дней с момента приобретения права собственности, распространяется и на арендатора, т.е. компанию В, который не исполнил это предписание. Исходя из этого, апелляционная инстанция пришла к выводу, что компания В, хотя и приобрела право владения и пользования имуществом (вагонами), однако это право у нее не возникло в силу указанных выше причин. В связи с этим вышестоящий суд согласился с судом первой инстанции, что компания В является ненадлежащим истцом.

Насколько судебное толкование норм законодательства РК в части обязательности или необязательности регистрации аренды вагонов было обоснованным и убедительным в этом гражданском деле, судить читателю.

### **Обсуждение проблемы регистрации вагонов в литературе**

С учетом изложенных выше обстоятельств судебного дела, норм законодательства РК, практики регулирования аренды вагонов в рамках железнодорожного объединения стран СНГ и ряда соседних государств, а также законодательной и судебной практики РФ, полагаю будет уместным сделать небольшой обзор отражения этой проблемы в исследовательской литературе Казахстана.

Прежде всего хотелось бы отметить, что в национальной доктрине гражданского права до сих пор доминирует мнение, что договор аренды (железнодорожных) вагонов является подвидом договора аренды транспортного средства. Еще в советское время М.К. Сулейменов, предлагая классификацию т.н. «транспортного договора», выделял как один из его видов «договор аренды транспортного средства».<sup>23</sup> В.В. Вит-

---

<sup>23</sup>См.: Покровский Б.В., Сулейменов М.К., Наменгенов К.Н. Правоотношения производственных объединений и предприятий в сфере хозяйственного оборота. Алма-Ата: Наука, 1985. С. 10.

рянский считает, что понятием «транспортные договоры» охватывается и аренда (фрахтование на время) транспортных средств.<sup>24</sup>

Тем не менее, Ильясова Г.А., поддерживая концепцию транспортного права как комплексной отрасли права и концепцию транспортного договора как института транспортного права, в своей классификации транспортного договора не упоминает ни договора аренды транспортного средства (в целом), ни договора аренды железнодорожных вагонов (в частности).<sup>25</sup>

О малоизученности проблемы регулирования аренды вагонов в законодательстве в целом и вопроса регистрации сделок по аренде вагонов в литературе говорят довольно грубые ошибки, которые можно обнаружить даже в редких специальных публикациях на эту тему. Так, авторы-составители упомянутого выше пособия «Транспортная экспедиция и оперирование вагонами в международных перевозках грузов» пишут, что «передача вагонов в аренду оформляется Договором аренды в соответствии с нормами ст. 585-594.7 ГК РК от 01.07.1999 г. № 409, МСФО (IFRS) 16 «Аренда» и с учетом требований ст. 2 СМГС-51, Постановления Правительства РК от 4 декабря 2013 года № 1307 «Правила государственной регистрации подвижного состава и его залога», а также Правил эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов (утв. Протоколом двадцать девятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ) (г. Клайпеда, 19-20 июня 2001 г.)».<sup>26</sup>

Не совсем понятно, почему авторы-составители не знают, что к 2019 г. (году публикации пособия)<sup>27</sup> Постановление Правительства № 1307 утратило силу (в сентябре 2015 г.), а Правила СЖТ 2001 г. были заменены на новые еще в мае 2018 г.

Непонятна также ссылка на требования статьи 2 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее – СМГС), действующего с 1.11.1951 г. В частности, не совсем ясно, о каких требованиях (к передаче вагонов в аренду и к оформлению договора аренды) этой статьи можно говорить, если эта статья целиком состоит из определений терминов, применяемых в СМГС.<sup>28</sup>

Полагаю, неясностью норм законодательства в части регистрации договоров аренды транспортных средств и, возможно, тем, что авторы сами недостаточно тща-

<sup>24</sup>См.: Ильясова Г.А. Система транспортных договоров по законодательству Республики Казахстан // Вестник КарГУ. Серия «Право». 2012. № 2. С. 41.

<sup>25</sup>Там же. С. 43-44.

<sup>26</sup>Транспортная экспедиция и оперирование вагонами в международных перевозках грузов... С. 221.

<sup>27</sup>Судя по выходным данным издания, пособие было подписано в печать 19.12.2018 г.

<sup>28</sup>Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), действующее с 1.11.1951 г. Это соглашение принято в рамках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), членом которой является и Республика Казахстан.

См. портал ОСЖД: URL: <https://osjd.org> (4.06.2021 г.).

См. также актуальный текст СМГС на портале ОСЖД: URL: <https://osjd.org/ru/8978/page/106077?id=2845> (4.06.2021 г.).

Обращает на себя внимание, что на портале ОСЖД указано, что СМГС в настоящее время действует с изменениями и дополнениями на 1.07.2021 г., что странно, потому что, в частности, на момент чтения и изучения автором настоящей статьи этого Соглашения, 1.07.2021 г. еще не наступило.

тельно разобрались в правовой регламентации вопроса, объясняется и следующая (осторожная) формулировка одной из рекомендаций авторов пособия: «Компания признает долгосрочную аренду имущества, в т.ч. лизинг, в целях бухгалтерского учета и налогообложения только тогда, когда: – права на недвижимость в соответствии с договором, оформленным согласно норм ст. 540-584 ГК РК от 01.07.1999 г. № 409, будут зарегистрированы в соответствии с нормами Закона РК от 26.07.2007 г. № 310-III «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество»; – права на другое имущество, переданное / полученное в аренду оформленные Договором аренды в соответствии с нормами ст. 585-594.7 ГК РК от 01.07.1999 г., зарегистрированные в установленном порядке, если при этом требуется такая регистрация».<sup>29</sup>

Позднее, в ноябре 2019 г., один из авторов указанного пособия, Скала В.И., опубликовал специальную статью, посвященную проблеме аренды вагонов, где уточнил, что «передача вагонов в аренду оформляется Договором аренды в соответствии с нормами ст. 585-594.7 Гражданского Кодекса РК от 01.07.1999 г. № 409 (далее ГК РК), МСФО (IFRS) 16 “Аренда” (далее – Стандарт) и с учетом требований СМГС-51, приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 26.03.2015 г. № 333 “Об утверждении Правил государственной регистрации (перерегистрации) подвижного состава и его залога, а также исключения из Государственного реестра подвижного состава”, в редакции по состоянию на 5.08.2019 г., а также Правил эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов (утв. Протоколом двадцать девятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств — участников СНГ) (г.Клайпеда, 19-20 июня 2001 г.)».<sup>30</sup>

Как видно, в статье вновь дается ошибочная ссылка на недействующие Правила СЖТ 2001 г. Ссылка на СМГС здесь приводится уже общая, без указания конкретной статьи.

Следует отметить, что в СМГС не удалось выявить какие-то конкретные требования либо нормы, касающиеся аренды вагонов либо передачи вагонов (подвижного состава) в аренду. Можно заметить, что в статье 2 СМГС дается определение термина «владелец вагона», это – лицо, владеющее вагоном на праве собственности или ином правовом основании и внесенное в качестве такового в реестр транспортных средств в соответствии с национальным законодательством.

Иными словами, во-первых, СМГС вполне допускает владение вагонами не только на праве собственности, но и на других законных основаниях, включая аренду. Во-вторых, СМГС оставляет урегулирование этого вопроса (т.е. регистрацию права собственности и иных вещных прав на вагоны) на уровне национальных юрисдикций, полагаясь на реестры транспортных средств по законодательству стран-участниц.

Также можно упомянуть, что в качестве Приложения 4 к СМГС утверждены Правила перевозки вагона, не принадлежащего перевозчику, как транспортного

<sup>29</sup>Транспортная экспедиция и оперирование вагонами в международных перевозках грузов... С. 269.

<sup>30</sup>Скала В.И. Особенности признания аренды железнодорожных вагонов у Арендатора в аспектах МСФО (IFRS) 16 и НК РК от 25.12.2017 г. № 120 // Портал аудиторской компании «АСИКО». URL: <https://asiko.kz/?p=809> (1.06.2021 г.)



средства. Эти Правила применяются, если между перевозчиком и владельцем вагона отсутствуют иные договоренности. Однако эти Правила касаются иного аспекта проблемы железнодорожных перевозок.

Обращает на себя внимание то, что Скала В.И. и другие авторы пособия рекомендуют оформлять передачу вагонов в аренду путем заключения договора аренды в соответствии с нормами статей 585 – 594-7 ГК РК.

По этой рекомендации можно высказать следующее. Во-первых, следует иметь в виду, что, по крайней мере, некоторые из этих статей ГК РК неприменимы к аренде вагонов, потому что они говорят об аренде транспортных средств с экипажем. Применительно к вагонам достаточно сложно представить, что вагоны будут передаваться в аренду с экипажем. Во-вторых, следует учитывать некоторые недостатки юридической техники норм именно этого параграфа ГК РК, которые в свое время проанализировал С.И. Климкин.<sup>31</sup> В-третьих, полагаю, следует учесть и изучить позицию российских арбитражных судов, отрицающих в принципе применимость всех норм ГК, касающихся аренды транспортных средств, к аренде грузовых вагонов, поскольку ГК РФ и ГК РК во многом схожи. Пока же эта рекомендация В.И. Скалы также демонстрирует, что отечественные комментаторы считают вполне применимыми нормы ГК РК, касающиеся аренды транспортных средств без экипажей, для регулирования договоров аренды вагонов.

Кстати, в отличие от пособия в статье В.И. Скала уже без всяких сомнений пишет, что «после оформления Договора аренды вагонов и их регистрации в АБД ЖА и ИВЦ, Арендатор может предоставлять вагоны Клиентам». И далее: «Факт передачи вагонов в аренду оформляется путем *перерегистрации* вагонов территориальными органами Комитета транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК, в порядке предусмотренном приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 26.03.2015 г. № 333... Прошедший государственную перерегистрацию ПС (вагон) подлежит внесению в Государственный реестр ПС, на что выдается Свидетельство о государственной перерегистрации ПС (вагона) на каждую регистрируемую единицу ПС, которое является электронным документом и имеет учетный номер. После получения Свидетельства считается, что ПС (вагон) находится в аренде и используются Арендатором на иных законных основаниях, что позволяет ему считать операцию арендой и отражать в учете в зависимости от формы арендных отношений (краткосрочная, долгосрочная или лизинг)».

В качестве пояснения, полагаю, следует отметить, что регистрация договоров аренды вагонов в АБД ПВ, которую осуществляет ИВЦ ЖА, согласно Правилам СЖТ, и перерегистрация вагонов в Государственном реестре подвижного состава, которую осуществляют территориальные учреждения Комитета транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития, согласно Правилам 333, – это две совершенно разные регистрации, не связанные друг с другом. Как видим, Скала В.И. не объясняет, есть ли какая-либо связь между этими двумя регистрациями.

<sup>31</sup>См. подробнее: Климкин С.И. Аренда транспортных средств // Климкин С.И. Гражданское право Республики Казахстан: зигзаги нормотворчества. Алматы: Жеті жарғы, 2019. С. 175-185.

По факту ведь, да и в соответствии с Правилами СЖТ регистрации в АБД ПВ подлежат лишь *грузовые* железнодорожные вагоны (а помимо грузовых вагонов есть пассажирские и другие). И уж во всяком случае, Правила СЖТ не касаются вагонов *пассажирских*, и, помимо этого, регистрация / нерегистрация аренды в АБД ПВ не влияет на действительность или недействительность договоров аренды вагонов, заключаемых резидентами и (или) нерезидентами Казахстана, как впрочем и на фактическое использование арендованных вагонов. Как было показано выше, материалы судебного дела убедительно продемонстрировали, что нерегистрация компанией В аренды вагонов в АБД ПВ никак не повлияла на их многолетнее фактическое использование этих вагонов как арендованных. В то же время с точки зрения законодательства РК регистрация вагонов в Государственном реестре подвижного состава имеет критическое значение, по крайней мере, в плане приобретения права собственности покупателем вагонов. Если вагон не будет зарегистрирован на праве собственности в этом реестре, то у покупателя это право просто не возникнет. Но таких же правовых последствий для (пере)регистрации вагонов, как арендованных, Правила 333 не предусматривают.

Однако Скала В.И., ничего не говоря о последствиях нерегистрации договоров аренды вагонов в АБД ПВ, пишет, что «использование ПС (вагонов) Арендатором без оформления регистрации<sup>32</sup> в Государственном реестре, в нарушение п. 1 ст. 155 ГК РК, кроме случаев, указанных в приказе и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 26.03.2015 г. № 333, влечет: – административную ответственность согласно ст. 463 КоАП РК от 5 июля 2014 г. № 235-в; – признание сделки недействительной в соответствии с нормами ст. 158 ГК РК, причем без решения суда, а только на основании п. 1 ст. 159 ГК РК».

Эта оценка правовых последствий не совсем обоснована, потому что, для заключения договоров аренды вагонов чьего-либо разрешения не нужно, а пункт 1 статьи 159 ГК РК говорит о ничтожности сделки, совершенной без получения необходимого разрешения либо после истечения срока действия разрешения. Под такое определение можно подвести, к примеру, заключение договора купли-продажи доли в уставном капитале недропользователя, заключенного после завершения срока действия разрешения уполномоченного органа на совершение сделки. Но говорить о разрешении какого-либо органа на совершение сделки по аренде вагонов, полагаю, неуместным.

Относительно же административного правонарушения думаю, что автор статьи ошибается, говоря о возможности применения состава (составов) статьи 463 кодекса РК «Об административных правонарушениях» от 5.07.2014 г. (далее – КоАП) к деяниям, связанным с арендой вагонов или их регистрацией (нерегистрацией).

Если трактовать перерегистрацию вагонов в случае их аренды как обязательное действие по законодательству РК, то по существу более уместным было бы говорить о применимости состава (составов) статьи 561 КоАП («эксплуатация железно-

<sup>32</sup>В данном случае, учитывая, что речь идет об аренде вагонов, применение термина «регистрация» по сути неверно, ведь речь идет о процедуре «перерегистрации». – К.А.

дорожного подвижного состава без государственной регистрации или перерегистрации»). В данном случае и с технической точки зрения привлечение к административной ответственности потенциальных нарушителей по КоАП вполне реализуемо. Если в соответствии с пунктом 1 статьи 684 КоАП, дела по этой статье подведомственны судам, то, согласно пункту 2 статьи 691 КоАП, дела по статье 561 рассматривают органы транспортного контроля. Вместе с тем, не обладая сведениями о статистике по применению этой статьи, сложно говорить о том, насколько эта статья носит рабочий характер.

### Заключение

Таким образом, констатируя противоречивость и неясность законодательства РК и складывающейся судебной практики относительно необходимости регистрации аренды вагонов и договоров аренды, можно заключить, что государственная регистрация договоров аренды вагонов по законодательству РК не является обязательной, однако участникам железнодорожных перевозок, прежде всего компаниям, владеющим вагонами на праве аренды, стоит учесть существующие правовые риски, в том числе связанные с тем, каким образом нормы законодательства РК толкуются в судебной практике в настоящее время, в частности, мнение отдельных судов о том, что договоры аренды вагонов или аренда вагонов подлежат обязательной регистрации в уполномоченном органе как условие защиты прав арендаторов.

Полагаю также, что в решение данной проблемы могут внести свою лепту как законодатель в лице Парламента (в части более ясного изложения в соответствующих законодательных актах перечня прав или сделок, подлежащих регистрации), так и иные полномочные нормотворческие субъекты, в частности, в настоящее время – Министерство индустрии и инфраструктурного развития, в ведение которого входит регламентация регистрации подвижного состава (в части своевременного принятия и ясного и непротиворечивого изложения текстов применимых подзаконных нормативных актов и максимального соответствия их законодательным актам, во исполнение которых они должны разрабатываться).

Если же нынешняя ситуация с регулированием регистрации аренды вагонов (договоров аренды вагонов) сохранится без изменений, то можно предположить с большой долей вероятности, что положение крупных логистических компаний, владеющих большим парком вагонов на праве собственности, явно улучшится за счет ухудшения положения мелких и средних компаний-перевозчиков, оперирующих железнодорожными вагонами на праве аренды. Положение таких средних и мелких компаний может ухудшиться вплоть до ухода (вытеснения) их с рынка железнодорожных перевозок. Соответственно, монопольное положение крупных компаний при отсутствии государственного вмешательства должно повлечь повышение цен на перевозку грузов.

**Қ.Ә. Әлімжан, «Sed Lex» ЖШС-нің басқарушы серіктесі, з.ғ.к. (Алматы қаласы, Қазақстан): Қазақстан заңнамасы бойынша теміржол вагондары жалдауды құқықтық реттеу (салыстырмалы талдау).**

Мақаланың мақсаты Қазақстанда теміржол жүк тасымалының қалыптасқан тәжірибесіне қатысты теміржол вагондарын жалға алу құқығын ҚР заңнамасымен реттеу проблемасын көтеру болып табылады. Бұл проблема нақты сот дауының мысалында зерттеледі. Автор зерттеу пәні бойынша қолданыстағы заңнаманы да, бұрын осы саланы реттеген, қазір күші жойылған ұлттық нормативтік актілерді тарихи тұрғыдан да талдайды, сондай-ақ ТМД-ға қатысушы мемлекеттердің (және басқа да бірқатар көрші елдердің) Теміржол көлігі жөніндегі кеңесі аясында қабылданған вагондарды тіркеу мәселесін халықаралық деңгейде реттейтін нормативтік актілерді зерделейді. Сонымен қатар, Ресей Федерациясының заңнамасында және сот тәжірибесінде вагондарды тіркеуді құқықтық реттеу проблемасы салыстырмалы түрде қарастырылады. Қазақстанның ғылыми-әдістемелік әдебиетінде аталған мәселе бойынша пікірлерге шолу жасалады. Мақаланың ғылыми жаңалығы – бұл проблеманың Қазақстанның ғылыми-зерттеу әдебиетінде құқықтық реттеу тұрғысынан алғаш рет егжей-тегжейлі қарастырылуында. Автор белгілі теориялық (логикалық) зерттеу әдістерін (талдау, синтездеу, ұқсастық, салыстыру) қолданады. Мақаланың зерттеу пәні ұлттық та, халықаралық және шетелдік те нормативтік және құқық қолдану құжаттары болып табылады.

Негізгі қорытындылар: 1. Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасы бойынша теміржол вагондарын жалдау келісімшартын тіркеу міндетті емес. 2. Вагон жалдаушылардың құқығы уәкілетті мемлекеттік органда тіркелмеген жағдайда соттар олардың құқығын тіркеуі жоқ деген сылтаумен қорғамайды, Қазақстан Республикасында сот тәжірибесі осындай бағытта қалыптасып дамып келеді. 3. Ғылыми-әдістемелік әдебиеттерде көрініс тапқан доктриналдық түсінік вагон жалдау келісімшартын міндетті түрде тіркеу керек деп санайды. 4. Анықталған проблемаларды шешу үшін нормашығарушы уәкілетті субъектілер заңнаманың қарама-қайшылығы мен түсініксіздігін жою бағытында тиісті шаралар қабылдауы керек.

*Тірек сөздер: вагондарды жалдау, жылжымалы құрам жалдау, вагон, жылжымалы құрамды мемлекеттік тіркеу, жылжымалы құрамды мемлекеттік қайта тіркеу, жылжымалы құрамның мемлекеттік тізілімі, теміржол көлігі, жылжымалы құрам, вагондарды тіркеу, вагондарды жалдауды тіркеу.*

**К.А. Alimzhan, Managing Partner of Sed Lex LLC, (Almaty city, Kazakhstan):  
Legal regulation of the lease of railway wagons under the legislation of Kazakhstan (a comparative analysis).**

The main goal of the article is to identify the problem of the registration of the wagon lease right under the legislation of the Republic of Kazakhstan in relation to the emerging practice of railway transportation of goods in Kazakhstan. This problem is scrutinized on the basis of a specific litigation case. The author analyzes both the current legislation on the subject of research and the legislation in the historical context, i.e. previously regulating this area, now no longer in force national normative acts, as well as regulating the problem of registration of wagons at the international level normative acts adopted within the framework of the Council for Railway Transport of the CIS member states (and a number of other neighboring countries). In addition, in a comparative perspective, the problem of

legal regulation of registration of wagons under the legislation of the Russian Federation and in its judicial practice is considered. An overview of opinions on this issue in the scholarly and methodological literature of Kazakhstan is narrated. The *novelty* is that this problem is for the first time considered in detail in the research literature of Kazakhstan from the legal point of view. The author uses well-known theoretical (logical) research *methods* (analysis, synthesis, analogy, comparison). The subject of the research is mainly statutory and judicial documents, both national and international and foreign. Main *conclusions*: 1. Registration of contracts for the lease of railway wagons is not mandatory under the current legislation of the Republic of Kazakhstan. 2. Judicial practice of the Republic of Kazakhstan is developing in such a way that the rights of wagon lessees not registered by an authorized state body are not protected by the courts under the pretext of lack of registration. 3. The doctrinal interpretation existing in the scholarly and methodological literature considers the registration of contracts for the lease of wagons obligatory. 4. To solve the identified problems, the authorized rule-making bodies should take necessary measures to eliminate the inconsistency and ambiguity of the legislation.

*Keywords: wagon lease; rental of railway rolling stock; wagon; state registration of railway rolling stock; state re-registration of railway rolling stock; state register of railway rolling stock; railway transport; railway rolling stock; wagon registration; wagon hire registration.*

### Список литературы:

1. Ильясова Г.А. Система транспортных договоров по законодательству Республики Казахстан // Вестник КарГУ. Серия «Право». 2012. № 2. – С. 39-44.
2. Калпин А.Г. Договор аренды транспортных средств и договор оказания услуг локомотивной тяги // Государство и право. 2008. № 8. – С. 90-93.
3. Клишкин С.И. Аренда транспортных средств // В кн.: Гражданское право Республики Казахстан: зигзаги нормотворчества / С.И. Клишкин. Алматы: Жеті жарғы, 2019. – С. 175-185.
4. Покровский Б.В., Сулейменов М.К., Наменгенов К.Н. Правоотношения производственных объединений и предприятий в сфере хозяйственного оборота. Алматы: Наука, 1985. – 128 с.
5. Скала В.И. Особенности признания аренды железнодорожных вагонов у Арендатора в аспектах МСФО (IFRS) 16 и НК РК от 25.12.2017 г. № 120 // Портал аудиторской компании «АСИКО». URL: <https://asiko.kz/?p=809> (1.06.2021 г.).
6. Транспортная экспедиция и оперирование вагонами в международных перевозках грузов. Особенности оформления, учета и налогообложения перевозок грузов и услуг, связанных с ними: (практическое пособие). Алматы: ТОО «Издательство LEM», 2019. – 424 с.

### References (transliterated):

1. Il'yasova G.A. Sistema transportnyh dogovorov po zakonodatel'stvu Respubliki Kazahstan // Vestnik KarGU. Seriya «Pravo». 2012. № 2. – S. 39-44.

2. Kalpin A.G. Dogovor arendy transportnyh sredstv i dogovor okazaniya uslug lokomotivnoj tyagi // Gosudarstvo i pravo. 2008. № 8. – S. 90-93.

3. Klimkin S.I. Arenda transportnyh sredstv // V kn.: Grazhdanskoe pravo Respubliki Kazahstan: zigzagi normotvorchestva / S.I. Klimkin. Almaty: Zhety zhargy, 2019. – S. 175-185.

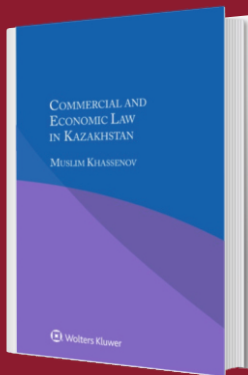
4. Pokrovskij B.V., Sulejmenov M.K., Namengenov K.N. Pravootnosheniya proizvodstvennyh ob'edinenij i prdpriyatij v sfere hozyajstvennogo oborota. Alma-Ata: Nauka, 1985. – 128 s.

5. Skala V.I. Osobennosti priznaniya arendy zheleznodorozhnyh vagonov u Arendatora v aspektah MSFO (IFRS) 16 i NK RK ot 25.12.2017 g. № 120 // Portal auditorской компании «ASIKO». URL: <https://asiko.kz/?p=809> (1.06.2021 g.).

6. Transportnaya ekspediciya i operirovanie vagonami v mezhdunarodnyh perevozkah грузов. Osobennosti oformleniya, uchyota i nalogooblozheniya perevozkah грузов i uslug, svyazannyh s nimi: (prakticheskoe posobie). Almaty: TOO «Izdatel'stvo LEM», 2019. – 424 s.

Для цитирования и библиографии: Алимжан К.А. Правовое регулирование аренды железнодорожных вагонов по законодательству казахстана (сравнительный анализ) // Право и государство. 2021. № 3(92). – С. 98-127. DOI: 10.51634/2307-5201\_2021\_3\_98

Материал поступил в редакцию 29.06.2021.



### НОВЫЕ КНИГИ

**Muslim Khassenov**, 'Kazakhstan', (2021), pp.1–512 in Jules Stuyck and Evelyne Terryn (eds), IEL Commercial and Economic Law, (Kluwer Law International BV, Netherlands),

[https://kluwerlawonline.com/EncyclopediaChapter/IEL+Commercial+and+Economic+Law/COMM20210002?fbclid=IwAR2rvReHvk4wXapHV44OvxxMTYMIpgsuziqGglFhflidKi\\_1Hloq5kEu2w](https://kluwerlawonline.com/EncyclopediaChapter/IEL+Commercial+and+Economic+Law/COMM20210002?fbclid=IwAR2rvReHvk4wXapHV44OvxxMTYMIpgsuziqGglFhflidKi_1Hloq5kEu2w)

В рамках Международной энциклопедии законов IEL (International Encyclopaedia of Laws) международного издательства Wolters Kluwer опубликована (2021) монография «Commercial and Economic Law in Kazakhstan» Хасенова М.Х., PhD, Assistant Professor Университета КАЗГЮУ им. М.С. Нарикбаева. Книга представляет собой справочно-аналитическое

издание, систематизирующее вопросы коммерческого и экономического права Казахстана по единой структуре, которой придерживаются все остальные зарубежные авторы по своим национальным правовым системам. Это позволяет обеспечить доступность информации, раскрывающей особенности казахстанского законодательства для зарубежных читателей.

Энциклопедия доступна в международной базе данных Wolters Kluwer. Издательство Wolters Kluwer занимает 5-е место в мире в рейтинге лидеров издательской индустрии (Global 50 The World Ranking of the Publishing Industry 2020) и пользуется высоким спросом у подписчиков, в том числе многих крупнейших библиотек мира.