

ТРАНСПОРТНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Алипулы Ерик

докторант PhD, Жетысуский государственный университет им. И. Жансугурова Республика Казахстан, г. Талдыкорган

На сегодня транспортные перевозки охватывают всю территорию Республики Казахстан и функция видов транспорта определяется значительным развитием торгово-экономических отношений между субъектами международного права, существенным увеличением количества перевозок по транзитной системе и обеспечением технического уровня инфраструктуры транспорта и, соответственно, качества оказания таких услуг. Национальная транспортная политика в стране имеет цель повысить рост интеграции казахстанской транспортной системы в международный транспортный комплекс, тем самым обеспечить развитие транзитного потенциала Казахстана. Что же нужно для осуществления поставленных задач? В первую очередь необходимо адаптировать нормативно-правовые акты в области транспорта к межгосударственным стандартам, развивать и совершенствовать международные транспортные коридоры, проходящие через казахскую территорию, – все это отражается в Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан [3]. Здесь важной составляющей функционирования транспортной системы является правовая выработка юридических способов и средств, правового регулирования отношений, складывающихся из взаимных связей и обязательств, между грузовладельцами и перевозчиками.

Вопросы регулирования транспортной инфраструктуры в контексте нормативно-правовых актов, международного права и значимость данного вопроса углубленно расширяются в зависимости от стабилизации внешнеэкономических связей, с появлением новейших организационно-правовых форм сотрудничества транснациональных корпораций и деловых кругов.

Национальное законодательство, регулирующее вопросы транспортной составляющей, должно работать на обеспечение совершенствования процессов грузоперевозок в международных транспортных сообщениях, с дальнейшим интегрированием транспортных систем отдельно взятых субъектов международного права в мировую транспортную систему и особенно укреплением позиций национального оператора. При осуществлении операций по международным грузоперевозкам остаются нерешенными множество проблем, здесь уместно отметить пересечение национальных границ других государств в регулярном/нерегулярном транспортном сообщении. На данном этапе отсутствует единая признаваемая странами международная система учета и контроля грузоперевозочных операций.

Наиболее существенное значение имеет создание гарантий безопасности того или иного вида транспорта и возможное возмещение вреда третьим лицам, которые могут пострадать в результате нарушения Договора транспортной перевозки. Полагаем, что этого можно достичь путем страхования той или иной ответственности в международных перевозочных операциях.

Следует подчеркнуть, что при осуществлении перевозочных операций на территории иностранного государства необходимо получить соответствующее разрешение от компетентных органов иностранного государства. Также попутно возникают вопросы необходимости урегулирования и согласования с таможенными органами того или иного государства. Отличительным моментом является то, что фактически транспортное средство вынуждено пересекать государственную границу и следовать по транспортным путям другой страны.

На сегодня в стране хорошо развиты основные виды современных транспортных перевозок, в том числе морские, речные, воздушные, автомобильные и железнодорожные. Каждый из них имеет свои преимущества. С целью исключения экономико-правовых, социально-политических противоречий в рамках транспортных услуг в Казахской Республике необходимо на законодательном уровне обеспечить стабильное развитие транспортной инфраструктуры и транспортных коридоров. При этом анализ зарубежного опыта национального регулирования вопросов транспортной системы на данном этапе как никогда актуален для Казахской Республики в свете реализации программ развития государства. На сегодня действующее законодательство в Казахской Республике еще не в полной мере обеспечивает защиту и условия деятельности казахстанских перевозчиков, осуществляющих разные виды международных и национальных перевозок.

Систему перевозок в Казахской Республике, кроме других основных нормативно-правовых актов, регулирует Гражданский кодекс РК, в частности **«Глава 34. Перевозка, «статьи 688, 689, 691, 692, 693, 694, 697, 698, 699, 702, 703, 705, 706»**. В данном случае правовой интерес представляет статья 694, которая регулирует взаимоотношения, порядок и организацию перевозки между участниками смешанной перевозки в соответствии с нормативными актами РК о транспорте (осуществляемой по единой товарно-транспортной накладной (единому коносаменту) [1].

По международным грузоперевозкам при осуществлении операции остаются нерешенными множество проблем, здесь уместно отметить пересечение национальных границ других государств в регулярном/нерегулярном транспортном сообщении. Перевозками на международном уровне считаются отправка грузов и пассажиров на всех видах транспорта между Казахской Республикой и другими субъектами международного права и (или) транзитом через территорию Казахстана. Согласно пункту 2 статьи 224 Налогового кодекса Республики Казахстан, перевозка считается международной при ее оформлении на основании единых международных перевозочных документов, а в случаях перевозки товаров по экспортной системе магистральных трубопроводов – соответствующих документов, дающих подтверждение передачи экспортируемых товаров приобретателем или любым другим лицом, осуществляющим прямую доставку обозначенных товарно-материальных ценностей, при неукоснительном предоставлении грузовой таможенной декларации, соответствующим образом оформленной в таможенно-экспортном режиме. Транспортные средства согласно должны иметь сертификат, определяющий соответствие требованиям безопасности, медико-санитарным нормам, нормам охраны труда и экологии, международным и государственным стандартам и техническим условиям, а также должны быть зарегистрированными в установленном законодательством порядке. Условия и единые правила при заключении договоров по перевозке регламентируются статьями 688-707 ГК РК, нормативно-правовыми актами транспортного права и международными соглашениями или конвенциями, а также уточняются соглашением сторон.

При межгосударственных перевозках следует учесть основные условия и требования нижеприведенных нормативно-правовых актов:

- Международные смешанные грузоперевозки, часть Конвенции ООН (Женева, 24.05.1980 г.);
- Главное соглашение о международном транспорте по развитию транспортных коридоров на многосторонней основе Кавказ – Азия – Европа (Республика Азербайджан, Баку, 08.09.1998 г.);
- Межгосударственные правила по стандартам ФИАТА на основе грузоперевозок по смешанному типу 1992 г.;
- ЭКО соглашение по рамочному принципу по транзитным перевозкам (Республика Казахстан, Алматы, 09.05.1998 г.);
- Многостороннее соглашение между казахским правительством (Правительством Республики Казахстан) и правительствами иностранных государств по международным перевозкам грузотоваров;

- Унификация правил межстрановых воздушных перевозок согласно Монреальской конвенции (Монреаль, от 28.05.1999 г.);
- Закон РК от 21 сентября 1994 г. «О транспорте в Республике Казахстан»;
- Закон РК от 8 декабря 2001 г. «О железнодорожном транспорте»;
- Закон РК от 15 декабря 2001 г. «О государственном регулировании гражданской авиации»;
- Закон РК от 17 июля 2001 г. «Об автомобильных дорогах»;
- Закон РК от 17 января 2002 г. «О торговом мореплавании»;
- Закон РК от 12 апреля 2004 г. «О регулировании торговой деятельности»;
- Таможенный кодекс РК от 5 апреля 2003 г. № 401 (утратил силу на основании закона РК от 30.06.2010 № 298-IV);
- Налоговый кодекс РК от 12 июня 2001 г. Кодекс Республики Казахстан «О налогах и других обязательных платежах в бюджет»
(Налоговый кодекс) (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.01.2009 г.)
Настоящий кодекс признан утратившим силу с 1 января 2009 г., за исключением положений, оговоренных Законом Республики Казахстан от 10 декабря 2008 года № 100-IV «О введении в действие Кодекса Республики Казахстан «О налогах и других обязательных платежах в бюджет» (Налоговый кодекс)»;
- Международные правила по толкованию торгово-экономических терминов «ИНКОТЕРМС 2000»;
- Гамбургские правила (Конвенция ООН) по морским перевозкам 1978 г.;
- Постановление Правительства РК от 10 июля 2003 г. № 681 «Об утверждении запретов на ввоз в РК и вывоз из РК товаров и транспортных средств, перечней товаров, запрещенных к помещению под некоторые таможенные режимы, а также запретов и ограничений на проведение операций с товарами, помещенными под отдельные таможенные режимы»;
- Постановление Правительства РК от 20 сентября 2004 г. № 974 «О заключении Протокола о единых правилах лицензирования импорта и экспорта товаров, а также связанных с этим отдельных видов деятельности государств – членов Евразийского экономического сообщества»;
- Приказ министра транспорта и коммуникаций РК от 17.02.2006 г. № 48 «Об утверждении Правил перевозки опасных отходов, в том числе выполнения погрузочно-разгрузочных работ»;
- Закон РК «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г.

Тем самым указанный объем показывает, что национальная и международно-правовая базы, регулирующие данные отношения, довольно-таки значительны. Если говорить более конкретно, то все эти соглашения, договоры, меморандумы имеют свои особенности, однако при этом не противоречат друг другу и четко излагают все существенные условия, предписанные казахским (правом РК) и международным правом, и вполне применимы к сторонам и участникам.

Особенность договоров по международным перевозкам заключается в том, что в ходе их исполнения материально-правовые нормы применяются на основании различных коллизионных принципов. Например, при отправлении груза руководствуются законом Казахской Республики, при выдаче груза в конечном пункте – законом страны назначения. Подлежащее применению к международной перевозке право может быть указано в транспортном документе, выданном перевозчиком. Здесь одним из важных нормативно-

правовых актов является Закон страны «О международных договорах Республики Казахстан» от 30 мая 2005 года № 54, где международные договоры Республики Казахстан заключаются, выполняются, изменяются и прекращаются в соответствии с Конституцией Республики Казахстан, общепризнанными принципами и нормами международного права, положениями самого международного договора, Венской конвенцией о праве международных договоров. Отсюда вывод, что в идеале законодательство должно складываться из:

1. Общих норм национального и международного законодательства, дающих ориентир для выявления более важных вопросов правового регулирования транспорта, в независимости от типов транспорта;
2. Отдельных правовых норм транспортного законодательства.

В ряд общепринятого законодательства можно отнести юридические нормы гражданского, финансово-налогового права. К примеру, Гражданский кодекс казахского государства прямо устанавливает ответственность сторон по перевозкам и разрешает вопросы по срокам исковой давности. По требованию п. 2 ст. 3 Гражданского кодекса РК норма гражданского права, содержащаяся в иных законах, должна соответствовать данному кодексу. Действующее законодательство в области транспорта не должно противоречить гражданскому законодательству, а в коллизионных случаях предпочтение отдается Гражданскому кодексу Республики Казахстан. Исходя из принципов национальной транспортной политики РК, актуальным является развитие морских перевозок через Каспийское море и организация интермодальных перевозок, необходимо отметить также важность международных соглашений в области морских перевозок грузов. Сейчас действуют три основных документа:

- 1) Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила), подписанная в Брюсселе 25.08.1924 г.;
- 2) Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, измененная Протоколами 1968 г. и 1979 г. После внесения дополнений основной текст конвенции стал известен как Правила Гааго-Висби;
- 3) Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила).

Подводя итог вышеизложенному, следует отметить необходимость внесения конкретных юридических уточнений в Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, [4] в частности при осуществлении международных автомобильных перевозок, берущие начало от Республики Казахстан. Грузоотправитель должен взять на себя обязательство по оформлению и передаче перевозчику либо его представителю CMR специальную накладную, составленную согласно КДППГ, которая может явиться транспортным документом и служить для расчетов с заказчиком, учета оказанных транспортных услуг. Также необходимо более полно использовать возможности системы МДП, а именно унифицировать форматы идентификационных номеров электронной предварительной информации (ЭПИ) о грузе, поданной через национальные системы с идентификационными номерами ЭПИ, поданными через веб-приложение TIR-EPD. Упростить отображения ЭПИ на аппаратных средствах таможенных органов. Рекомендуются внедрить электронный формат книжки МДП (e-TIR) на наиболее массовых маршрутах, в том числе с использованием паромов и контейнеровозов через Каспийское море, значительно облегчающий документооборот при изменении видов транспорта в ходе интермодальной перевозки [2].

Список литературы:

1. Гражданский кодекс Республики Казахстан (Особенная часть) № 409 от 1 июля 1999 года (в ред. от 11.07.2017 г.) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/> (Дата обращения: 18. 02. 2018).
2. Конвенция МДП [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.waycargo.ru/poleznaya-informatsiya/konventsia-mdp/> (Дата обращения: 16. 02. 2018).

3. Постановление Правительства Республики Казахстан «О Концепции развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан» от 27 апреля 2001 г. № 566 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/> (Дата обращения: 12.02.2018).

4. Приказ министра по инвестициям и развитию РК «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» от 30 апреля 2015 года № 546 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/> (Дата обращения: 12. 02. 2018).