

Пути совершенствования законодательства по перевозке и транспортной экспедиции в рамках Таможенного союза

Мамырбаев Р. Н.

Аңдатпа

Мақалада автор енді жұмыс істей бастаған және оны заң жүзінде реттеудің әртүрлі мәселелері туындайтын Кеден одағының құқықтық мәселелерін ашып көрсетеді. Мақалада тасымал мен көлік экспедициясы саласындағы заңнамалық реттеу мәселелерін шешудегі автордың көзқарасы айтылады.

Аннотация

В статье автор раскрывает правовые вопросы реализации Таможенного союза, который начал уже функционировать, и возникают различные вопросы, требующие дальнейшего законодательного урегулирования. В статье дается авторское видение решений проблем законодательного урегулирования в области перевозок и транспортной экспедиции.

Abstract

The author reveals legal issues of the Customs Union already in operation and emerging various issues requiring further legislative regulation. The article presents the author's vision of solutions to the problems of legal regulation in the area of transportation and freight expediting.

Общие условия перевозки определяются ст.ст. 688–707 ГК РК, транспортной экспедиции главой 35 ст.ст. 708–714 ГК РК, а также Законом о транспорте и изданными в их развитие подзаконными нормативными актами, такими как: Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом от 10 марта 2004 г., Правила перевозок пассажиров багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом РК от 18 марта 2004 г., Правила перевозок на воздушных линиях от 25 апреля 2003 г., Временные правила перевозки пассажиров и багажа речным транспортом от 1995 г., Правила перевозки нефти, поставки, перевозки и пользования сжиженными углеводородными газами от 2003 г.

Помимо внутреннего законодательства транспортное законодательство представлено международными договорами. Указом Президента от 12 мая 1996 г. года Казахстан присоединился к пяти конвенциям в области автомобильного транспорта в области железнодорожных перевозок. Продолжает действовать Соглашение о международном грузовом сообщении от 1 июля 1974 г. В области перевозок Казахстан заключил соглашения почти со всеми близлежащими государствами, причем есть соглашения, которые носят общий характер, и соглашения относительно отдельных видов перевозок.

В то же время следует учесть, что многие нормы национальных законодательств устарели, тарифы перевозки грузов значительно разнятся, порядок разрешения хозяйственных споров в странах СНГ различается, поэтому в условиях создания Таможенного союза следует совершенствовать действующее законодательство, в том числе законы, регулирующие перевозки и транспортную экспедицию.

Совет председателей экономических судов 16 сентября 2010 года решил обратиться к национальным отраслевым государственным органам и профессиональным ассоциациям (союзам) экспедиторов, перевозчиков с предложением предоставить позицию о необходимости разработки международного договора в рамках СНГ, регулирующего вопросы осуществления транспортно-экспедиционной деятельности на рынке транспортных услуг, его содержания, а также инициативой проведения совместной работы по разработке проекта.

Государства – участники ЕврАзЭС продекларировали намерение унифицировать свое национальное законодательство в сфере транспорта. Экспертная и консультативная работа

в этом направлении осуществлялась межпарламентскими комитетами, а после создания ЕврАзЭС межпарламентской Ассамблеей.

Указом Президента РК от 11 апреля 2006 г. утверждена Транспортная стратегия РК до 2015 г. Названы следующие основные направления системы государственного регулирования: совершенствование законодательства в сфере транспорта, совершенствование механизмов лицензирования и сертификации субъектов продукции и услуг транспорта, совершенствование тарифно-ценового регулирования на отдельных видах деятельности транспорта, совершенствование фискальной политики в сфере транспорта, реформирование системы технического регулирования в сфере транспорта, повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности, повышение уровня взаимодействия центральных и местных органов, создание единой системы планирования развития и модернизации транспортного комплекса на основе использования индикаторов социально-экономического развития и методов прогнозирования объемов перевозок, развитие малого и среднего бизнеса в сфере транспорта, создание благоприятного климата и стимулирование финансовых институтов для инвестирования в транспортный комплекс, повышение роли общественных объединений, реформирование системы технического регулирования в сфере транспорта.

Кроме этого, состоялось заседание Совета глав правительств СНГ, Межгоссовета ЕврАзЭС и высшего органа Таможенного союза. Ключевым пунктом обсуждения стал проект нового договора о зоне свободной торговли стран СНГ, призванный заменить устаревшее соглашение 1994 года. Он будет подписан в октябре 2011 года. Заседание высшего Таможенного союза стало заключительным перед 1 июля 2011 года, когда завершится перенос таможенного и государственного контроля на внешнюю границу Таможенного Союза. Предусмотрены соглашения о применении специальных защитных, антидемпинговых компенсационных мер на единой таможенной территории. Среди основных вопросов повестки было формирование деятельности суда ЕврАзЭС, который должен начать работу с 1 января 2012 года в качестве специализированного регионального органа разрешения споров.

Главная задача вновь создаваемого суда – обеспечивать законное и обоснованное разрешение экономических споров, единообразное применение законодательства, регулирующего правоотношения в области перевозок и транспортной экспедиции.

Для определения путей совершенствования законодательства следовало проанализировать судебную практику по разрешению споров национальными судами стран Таможенного Союза.

Анализ судебной практики показывает, что рассматривается незначительное количество дел, в основном это дела о нарушении договорных обязательств по поставкам, о взыскании задолженности и пени.

Так, было рассмотрено дело по иску АО «РДЖ» к АО НК «КТЖ» о взыскании 1 586 478 рублей. Иск мотивирован тем, что по факту недопоставки товаров, находившейся под процедурой внутреннего таможенного транзита, АО «Российские железные дороги» (далее – РЖД) было привлечено к административной ответственности. Решением СМЭС г. Астаны в иске было отказано. В суде установлено, что в актах приема-сдачи багажа подписи представителей РЖД имеются и багаж полностью был принят представителями истца.

ТОО «Спецпромсервис» обратилось с иском к АО НК «КТЖ» о взыскании ущерба, причиненного при перевозке груза по железной дороге. По ходатайству ответчика в качестве 3 лица привлечено РЖД и поставщик груза ЗАО «Росава» Украина. При получении груза была установлена недостача автошин на 41101 долларов США. Суд в иске отказал. По делу установлено, что погрузка груза в вагоны производилась грузоотправителем, вагоны прибыли в исправном состоянии с исправными пломбами.

Хозяйственные суды Республики Беларусь рассматривают дела по искам коммерческих кампаний стран содружества о взыскании сумм, в связи с нарушением договорных обяза-

тельств по поставкам, перевозкам и др. При рассмотрении дел суды руководствуются Венской конвенцией 11 апреля 1980 года, Соглашением о порядке решения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности, подписанным в г. Киеве 20 марта 1992 года. Указанное Соглашение предусматривает, что права и обязанности сторон по сделке определяются по законодательству места совершения, если иное не предусмотрено соглашением сторон.

Каких-либо серьезных противоречий в законодательстве стран Таможенного Союза по этому вопросу нет, однако, на наш взгляд, внесение изменений должно идти по пути унификации законодательств, с соблюдением принципа равноправия сторон при разрешении споров. Необходимо привести в соответствие ответственность за нарушение обязательств при перевозке и транспортной экспедиции; унифицировать размер ответственности, размер неустойки, применение штрафных санкций при просрочке, порче, задержке и других оснований нарушения доставки товаров, багажа и груза. Следует четко регламентировать пути освобождения от ответственности. Статья 706 ГК РК предусматривает внесение претензии к ответчику как предварительный порядок разрешения спора. Такие же нормы закреплены в законодательствах стран СНГ. Нужно ли предварительно предъявлять претензии к ответчику, когда граница значительно расширилась и это приведет только к лишней волоките?

Следует внести существенные изменения, регламентирующие заочное рассмотрение дела. Более детально следует урегулировать основания заочного производства. Целесообразно рассмотреть вопросы расширения оснований для осуществления заочного производства.

При повышении качества оказания квалифицированной юридической помощи, правоотношения все чаще основываются на заключенных в предусмотренных законом формах в виде договоров, контрактов, в которых указываются не только права и обязанности сторон, но и порядок разрешения споров по поводу исполнения обязательств. В этой связи присутствие спорящих сторон в судебном заседании не имеет существенного значения для правильного разрешения спора, вытекающего из юридически оформленных документов. Следовательно, заочное производство может быть предусмотрено по ряду споров вне зависимости от неявки сторон в суд. Достаточно направить извещение стороне о поступлении иска, а явка в суд должна быть отдана на усмотрение стороны, и неявка стороны, в том числе истца, не должна препятствовать рассмотрению спора по существу. В ГПК РК из четырех оснований для отмены заочного решения три связаны с доказательством отсутствия вины ответчика неявки в судебное заседание и только последнее, когда ответчик по уважительной причине не смог представить доказательства, которые повлияли бы на законность принятого решения.

Договор транспортной экспедиции является транспортным договором, обеспечивающим договор перевозки. Смысл транспортной экспедиции заключается в том, чтобы освободить грузополучателя (грузоотправителя) от обязанностей по организации и обеспечению перевозки. В развитие положений законов об экспедиции приняты постановление Правительства от 7 октября 2003 года «Об утверждении Правил осуществления экспедиторской деятельности на морском транспорте РК», утверждены Правила деятельности экспедиторов на железнодорожном транспорте, Правила выписки счетов-фактур экспедиторами на перевозку грузов, осуществляемых в рамках договора транспортной экспедиции. Ряд прав проистекает из членства казахстанских экспедиторов (АНЭК) в международных организациях (ФИАТА) и имеет право выдавать документы ФИАТА. Поэтому вопросы совершенствования законодательства по пути унификации, равноправия участников сделок в полной мере относятся и к этому виду договора.

Следует предположить, что категории дел, которые будут рассматриваться в создаваемом суде, не изменятся. Несовершенство действующих национальных законодательств, регулирующих порядок получения участниками ВЭД разрешительных документов для совершения экспортно-импортных операций, приведет к росту хозяйственных споров.

Системная работа по устранению административного барьера в сфере внешнеэкономической деятельности Комитета таможенного контроля очевидна. Следует законодательно сократить количество обязательных документов, предоставляемых при таможенном декларировании товаров. Серьезным барьером при развитии международной торговли является большое количество документов на стадии их подготовки, еще до начала ввоза, вывоза товаров, сложная процедура выдачи разрешительных документов, отсутствие доступной информации для бизнеса о порядке ведения торговли; наличие множества дублирующих процедур государственного контроля. Механизм «Единого окна по экспортно-импортным операциям» дал неоспоримые преимущества странам Евросоюза и ряду других государств должна быть внедрен и в странах ЕврАзЭС. Это не только позволит существенно снизить административные барьеры, но и повысит эффективность таможенных процедур, увеличит внешнеторговый оборот, обеспечит прозрачность и предсказуемость принятия административных решений, приведет к снижению затрат. А это, в свою очередь, приведет к минимизации нарушений закона и предъявления исков по имущественным спорам.

Суды Казахстана рассматривают незначительное количество дел, где сторонами являются Казахстанские компании по нарушению договора перевозок.

Ст. 9 Закона о транспорте в РК предусматривает, что государственные органы, принявшие решения по организации пассажирских перевозок, рентабельность которых не обеспечивается действующими регулируемыми тарифами, обеспечивают субсидирование убытков перевозчиков за счет бюджетных средств.

СМЭС Карагандинской области отказал в иске ТОО «Автобусный парк» № 3 к ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог» о взыскании 38 494 100 тенге, указав, что тариф был предложен самим истцом, кроме того, истец не доказал, что тарифы оказались ниже себестоимости перевозок.

Конкретные споры, возникающие между сторонами из разных стран СНГ, свидетельствуют о разной судебной практике. В контрактах указывается, что все разногласия должны разрешаться путем переговоров, если же не пришли к соглашению, то передачей в международный коммерческий суд при Торгово-промышленной палате с применением материального права данной страны. В то же время есть примеры, когда по договору уступки требования (цессии) споры передавались территориальным судам. Насколько правильна указанная практика? Ведь согласно ст. 341 ГК РК право первоначального кредитора переходит к новому кредитору в том объеме и на тех условиях, которые существовали к моменту перехода прав. Поэтому такая оговорка препятствует рассмотрению дела в территориальных судах, оно должно рассматриваться согласно условиям контракта, хотя Верховный Суд Казахстана при рассмотрении конкретного спора по хозяйствующим компаниям Украины и г. Караганды вынес решение в пользу передачи такого спора в территориальный суд Казахстана.

Таким образом, вопросы подведомственности, подсудности споров, размера материальной ответственности, неустойки, предварительного разрешения споров по перевозкам и транспортной экспедиции должны быть приведены в единообразную норму, с тем чтобы при разрешении споров не ущемлялись интересы сторон.

4 мая 2010 года состоялось заседание экспертов государств – членов ЕврАзЭС и комиссии Таможенного союза по доработке проекта Статуса Суда ЕврАзЭС в части включения положений о праве и порядке участия хозяйствующих субъектов по спорам в рамках Таможенного союза, рассматриваемых вышеуказанным судом. От секретариата было выдвинуто предложение предусмотреть порядок обращения хозяйствующих субъектов через профессиональные ассоциации по отраслям производства, которые получали бы аккредитацию в Комиссии Таможенного союза. Данные ассоциации представляли бы интересы не отдельно взятых хозяйствующих субъектов, а интересы отраслей производства и обжа-

ли бы решения Таможенного союза в Экспертный совет. Экспертный совет, в соответствии с утвержденным Положением о нем, обращался бы с соответствующим докладом в Комиссию Таможенного союза. Если ассоциация не будет согласна с решением по докладу Экспертного совета, она вправе будет обратиться в Суд ЕврАзЭС.

Данное положение в принципе является приемлемым, но, видимо следует предусмотреть право хозяйствующего субъекта самостоятельно обращаться в суд за защитой своих интересов. Тем более, в статье 13 Суда Евразийского экономического сообщества прямо предусмотрено положение о том, что к ведению суда могут быть отнесены иные споры, разрешение которых предусмотрено международными договорами в рамках ЕврАзЭС и Таможенного союза.

Статут Суда Евразийского экономического сообщества урегулирован 5 июля 2010 года. 9 декабря 2010 года внесено изменение в Статут Суда, статья 14 дополнена: «Хозяйствующие субъекты обращаются в суд в соответствии с Договором об обращении в суд евразийского экономического сообщества хозяйствующих субъектов по спорам в рамках Таможенного союза и особенностях судопроизводства по ним от 9 декабря 2010 года». Казахстан ратифицировал Статут Суда ЕврАзЭС и Договор.

В рамках Таможенного союза с 1 января 2010 года действует единый таможенный тариф, с 1 июля 2010 года – Таможенный кодекс Таможенного союза.

В связи с формированием Таможенного союза, решением межгоссовета ЕврАзЭС одобрен Протокол о внесении изменений в Соглашение между ЕврАзЭС и СНГ о выполнении Экономическим Судом СНГ функций Суда ЕврАзЭС от 3 марта 2004 года. Но возникает вопрос, возможно ли исполнение таких обязанностей, поскольку структура, состав и срок полномочий указанных судов различен.

Монополия и ее дифференциация

Бейбитов М. С.

Аңдатпа

Бұл мақалада автор монополия түсінігін және нарықтық құрылымның типтік мазмұнын қарастырады.

Аннотация

В данной статье автор рассматривает понятие монополии и характеристику типов рыночных структур.

Abstract

Notion of monopoly and feature of types of the market structures are considered in given article.

Слово «монополия» имеет греческое происхождение, в дословном переводе – «единственный продавец». Однако монополией может обладать не только продавец, но и единственный покупатель. Данный случай именуется монопсонией.

Понятие монополия многопланово. В литературе встречаются разные точки зрения по поводу того, что представляет собой монополия. Так, монополию определяют как такую организацию рынка, при которой «единственная компания производит и (или) продает определенную продукцию или оказывает определенные услуги». Другие авторы называют монополией, во-первых, исключительное право одного или группы лиц, государства на что-либо, на производство или приобретение чего-либо, торговлю определенными товарами (например, государственная монополия, монополия, основанная на патентах, лицензии); во-вторых, предприятие (группу предприятий), занимающее доминирующее положение на рынке.