

Правовое регулирование договоров о международных перевозках

Мамбетова Ж. М.

Аңдатпа

Мақалада Кеден одағының нормаларының енгізілуіне байланысты өзекті болатын халықаралық тасымал мәселелерін құқық реттеу туралы айтылады.

Аннотация

В статье освещаются проблемы правового регулирования вопросов международных перевозок, которые становятся все более актуальными в связи с введением норм Таможенного Союза.

Abstract

The article highlights the issues with legal regulation of international transportation garnering more relevance due to the enactment of the Customs Union regulations.

Международными перевозками считаются перевозки грузов и пассажиров на всех видах транспорта между Республикой Казахстан и иностранными государствами и (или) транзитом через Республику Казахстан. В налоговом учете, в соответствии с пунктом 2 статьи 224 Налогового кодекса РК, перевозка считается международной, если оформление перевозки осуществляется едиными международными перевозочными документами, а в случае перевозки экспортируемых товаров по системе магистральных трубопроводов – документами, подтверждающими передачу экспортируемых товаров покупателю либо другим лицам, осуществляющим дальнейшую доставку указанных товаров, с предоставлением грузовой таможенной декларации, оформленной в таможенном режиме экспорта.

В случае осуществления перевозки пассажиров или экспортируемых товаров по территории РК несколькими транспортными организациями началом международной перевозки признается место начала перевозки или транспортировки товаров (почты, багажа) транспортной организацией, осуществляющей перевозку до границы Казахстана.

В случае осуществления перевозки пассажиров или импортируемых товаров (почты, багажа) несколькими транспортными организациями к международной относится перевозка, осуществляемая транспортной организацией, посредством транспорта которой пассажиры, товары (почта, багаж) были ввезены на территорию Казахстана.

Перевозчиком, согласно статье 1 Закона РК от 21 сентября 1994 г. «О транспорте в Республике Казахстан», является юридическое или физическое лицо, владеющее транспортным средством на праве собственности или на иных законных основаниях, предоставляющее услуги по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправлений за плату или по найму и имеющее на это лицензию или соответствующее разрешение, выданное в установленном порядке. Транспортные средства в соответствии со статьей 15 этого Закона должны иметь сертификат, определяющий соответствие требованиям безопасности, медико-санитарным нормам, нормам охраны труда и экологии, международным и государственным стандартам и техническим условиям, а также быть зарегистрированными в установленном законодательством порядке.

Общие правила и условия при заключении договоров перевозки регламентируются статьями 688–707 ГК РК, нормами транспортного права и международными соглашениями (конвенциями), а также определяются соглашением сторон. В зависимости от условий перевозки грузов заключаются следующие виды договоров:

1. Договор перевозки груза (заключается на разовую перевозку конкретного груза).
2. Договор фрахтования или чартера (порядок заключения, форма договора и его виды

устанавливаются законодательными актам о транспорте и частично регулируются статьями 585 и 591 ГК РК).

3. Договор транспортной экспедиции (предоставления транспортно-экспедиторских услуг).

4. Договор прямой смешанной (комбинированной) перевозки (перевозка осуществляется по единому транспортному документу, но при отсутствии единого перевозчика или экспедитора). В Женевской конвенции ООН 1980 г. эти перевозки называются комбинированными. Специфика таких перевозок состоит в том, что договор перевозки заключается с оператором перевозки, который сам выбирает остальных участников и выдает на перевозку груза мультимодальный транспортный коносамент.

5. Договор транзитной перевозки (с применением и без применения мер нетарифного регулирования).

6. Линейный коносамент (договор морской перевозки, регулируемый Гаагско-Висбийскими правилами, содержащимися в Конвенции о коносаментах 1924 г. с поправками согласно Протоколу, принятому в Брюсселе 23 февраля 1968 года).

7. Договор об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловое соглашение, договор на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие.

При осуществлении международных перевозок необходимо учитывать требования и условия следующих основных нормативных актов:

- Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г.);
- Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия (г. Баку, 8 сентября 1998 г.);

- Международные стандартные правила ФИАТА перевозки груза в смешанном сообщении (1992 г.);

- Рамочное соглашение ЭКО по транзитным перевозкам (г. Алматы, 9 мая 1998 г.);

- Двусторонние Соглашения между Правительством РК и Правительствами зарубежных стран о международных перевозках грузов;

- Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (г. Монреаль, 28 мая 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.;

- Налоговый Кодекс РК от 12 июня 2001 г.;

- Правила применения таможенной конвенции о международной перевозке грузов с использованием книжек МДП, утвержденные приказом Таможенного комитета МГД РК от 15 февраля 2001 г. № 51;

- Правила по применению разрешительной системы при осуществлении международных автомобильных перевозок в РК, утвержденные приказом министерства транспорта и коммуникаций от 13 декабря 1999 г. № 904-1;

- Международные правила толкования торговых терминов «ИНКОТЕРМС 2000»;

- Европейское Соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (Женева, 1 февраля 1991 года). Казахстан присоединился к нему 31 января 2002 года;

- Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила);

- Принципы международных коммерческих контрактов, принятые в 1994 году Международным институтом унификации частного права (УНИДРУА);
- Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между Республикой Казахстан, с одной стороны, Европейскими сообществами и их государствами-членами – с другой стороны (Брюссель, 23 января 1995 года). Казахстан ратифицировал его Законом от 26 мая 1997 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»;
- Инструкция по осуществлению государственного контроля при применении трансфертных цен в международных деловых операциях, утвержденная совместным приказом Налогового комитета МФ РК и Агентства таможенного контроля РК от 11/13 августа 2003 г. № 325/386;
- 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 февраля 2006 г. № 48 «Об утверждении Правил перевозки опасных отходов, в том числе выполнения погрузочно-разгрузочных работ».

Приведенный перечень не исчерпывающий, но даже его объем свидетельствует, что правовая база международной перевозки грузов довольно значительна и без помощи квалифицированных юристов ориентироваться в ней довольно сложно.

Безусловно, каждый из вышеперечисленных договоров перевозки грузов имеет свои особенности, но тем не менее в каждом из них должны быть четко и конкретно изложены все существенные условия, предписанные национальным законодательством, международными соглашениями или определенные обычаями делового оборота, применимыми к отношениям сторон.

Кроме того, следует учитывать и нормы транспортного права. Так, например, в соответствии с п. 2 статьи 38 Закона «О железнодорожном транспорте» договором об организации перевозок грузов определяются объемы, сроки, качество перевозок, условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов к перевозке, а также иные условия организации перевозки, не предусмотренные настоящим Законом и правилами перевозок. В то же время п. 2 статьи 36 этого же закона предусматривает, что «договор перевозки груза железнодорожным транспортом оформляется составлением железнодорожной транспортной накладной».

В соответствии со статьей 11 Закона «О транспорте в Республике Казахстан» в договоре перевозки должно быть в соответствующих разделах отражено, что:

- перевозчик имеет лицензию на право перевозки грузов;
- транспортное средство имеет сертификат соответствия;
- перевозчик обязан получить документы, подтверждающие соответствие отправляемого груза его сертификату, и возместить ущерб от потери или порчи груза, причиненный по его вине.

В договорах на перевозку груза обязательно, помимо общих для всех гражданско-правовых договоров разделов, должны быть такие разделы, как:

- базис поставки в соответствии с «ИНКОТЕРМС 2000»;
- количество и качество груза (приемка груза по качеству может осуществляться на основе документа (сертификата) или путем проверки качества фактически поставленного товара в месте приемки). В этом разделе должны быть учтены и требования статьи 32 Закона РК «О регулировании торговой деятельности»;

- условия перевозки груза, его маркировки и упаковки;
- страхование груза в соответствии с «ИНКОТЕРМС 2000» и гарантии;
- документация и извещения;
- место фактической сдачи-приемки и порядок приемки груза в пункте доставки;
- порядок предъявления претензий в случае недопоставки груза или поставки испорченного груза;
- вознаграждение экспедитора и порядок расчетов (фрахт и расчеты);
- порядок замены транспорта в случае его поломки;
- право по распоряжению грузом;
- право удержания груза в связи с невыплатой вознаграждения;
- применимое право при разрешении споров по договору (при изложении этого раздела следует руководствоваться статьями 1112–1115 ГК РК).

В случае применения международных соглашений (конвенций) условия договора перевозки должны соответствовать их условиям, которые в ряде случаев отличаются от норм казахстанского законодательства. Например, согласно п. 3 статьи 22 Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года при перевозке груза ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 специальных прав заимствования (стоимость одного такого права исчисляется в каждом государстве по своей методике) за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. При определении приоритета (преимущественной юридической силы) норм международных договоров (соглашений, конвенций) перед нормами национального законодательства следует руководствоваться постановлением Конституционного Совета РК от 11 октября 2000 г. № 18/2 «Об официальном толковании пункта 3 статьи 4 Конституции Республики Казахстан». В этом акте, который подлежит обязательному исполнению, говорится следующее.

1. Пункт 3 статьи 4 Конституции Республики Казахстан следует понимать так, что преимущественную юридическую силу перед законодательством Республики имеют международные договоры, заключенные ею в соответствии с Конституцией Республики, в установленном законодательством порядке и ратифицированные Парламентом Республики путем принятия соответствующего закона.

2. Международные договоры, не предусматривавшие ратификации как условия вступления в силу, заключенные до принятия Конституции 1995 года, являются действующими и сохраняют приоритет перед законодательством Республики, если такой приоритет для этих международных договоров прямо предусмотрен законами Республики, регулирующими соответствующие сферы правоотношений».

Кроме того, при заключении международных договоров перевозки грузов следует учитывать и особенности законодательства страны перевозчика (экспедитора), а также нормы валютного, налогового и специального законодательства. В частности надо знать, что в соответствии с пунктом 12-2 статьи 225 Налогового кодекса РК обороты реализации работ и услуг, связанных с перевозками, являющимися международными в соответствии с вышеупомянутой статьей 224 этого же кодекса, а именно: работ, услуг по погрузке, разгрузке, перегрузке (сливу-наливу), экспедированию товаров, в том числе почты, экспортируемых с территории РК или импортируемых на нее, а также транзитных грузов; технического, аэронавигационного и аэропортового обслуживания; услуг морских портов по обслуживанию международных рейсов, освобождаются от налога на добавленную стоимость.

Знание этих и других правовых норм позволит избежать ненужных конфликтов и проблем с таможенными и налоговыми органами.

Вопросы кодификации предпринимательского законодательства Республики Казахстан

Бейбитов М.

Аңдатпа

Ғылыми мақалада жеке кәсіпкерлікті дамытудың жолдары қарастырылған. Сонымен қатар, «Жеке кәсіпкерлік туралы» Қазақстан Республикасы заңнамасының жетілдіру жолдарын айқындайды.

Аннотация

В научной статье рассмотрены пути развития индивидуального предпринимательства, так же рассмотрены пути усовершенствования Закона Республики Казахстан «Об индивидуальном предпринимательстве».

Abstract

The article describes the development of individual entrepreneurship, also discusses ways to improve the Law on Individual Enterprise.

Концепция правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 по 2020 года определила основные направления совершенствования национального законодательства. Так, в ней установлено, что «...кодификация – это не единственный инструмент систематизации законодательства. Эту высшую форму систематизации права следует использовать взвешенно и достаточно ограниченно, и главным образом, к сложившимся отраслям права, в тех сферах однородных общественных отношений, где без кодификации невозможно добиться эффективного правового регулирования.

Принятию любого кодекса должна предшествовать большая нормотворческая и правоприменительная практика, ее тщательный мониторинг, анализ и оценка, поставленные на системную основу. Отрасль права должна “созреть” до уровня кодификации».

Кодификация – это форма коренной переработки действующих нормативных актов в определенной сфере отношений, способ качественного упорядочения законодательства, обеспечения его согласованности и компактности, а также расчистки нормативного массива, освобождения от устаревших, не оправдавших себя норм. В процессе кодификации составитель стремится объединить и систематизировать оправдавшие себя действующие нормы, а также переработать их содержание, изложить нормативные предписания стройно и внутренне согласованно, обеспечить максимальную полноту регулирования соответствующей сферы отношений. Кодификация направлена на то, чтобы критически переосмыслить действующие нормы, устранить противоречия и несогласованность между ними [1, с. 359].

Если заглянуть глубоко в историю, то кодификационная работа в Казахстане развернулась после принятия известного закона СССР 1957 года «Об отнесении к ведению союзных республик принятия гражданского, уголовного и процессуальных кодексов». В основу этой работы были положены Общесоюзные основы по соответствующим отраслям законодательства, принятые в 1958 году. Что касается законодательства о труде, о браке, порядке пользования землей и водами, недрами, то хотя Конституция Казахской ССР и предусматривала право Республики принимать соответствующие законодательные акты по этим вопросам, ввиду отсутствия Общесоюзных Основ и Основных начал кодификация указанных отраслей не была начата до 1957 года.

В 1957 и 1958 гг. Президиумом Верховного Совета Казахской ССР были образованы 7 подкомиссий для подготовки проектов уголовного, уголовно-процессуального, гражданского, гражданско-процессуального, земельного, водного кодексов и кодексов законов о труде и о семье, о браке и опеке Казахской ССР.