

В связи с тем, что данный вопрос не урегулирован ГПК РК, представляется необходимым принять нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан по вопросам международного частного права, в котором определить лицо (сторону или суд), обязанное установить содержание нормы иностранного права.

По нашему мнению, установление содержания иностранной правовой нормы является обязанностью суда. Здесь действует правило «судья знает право».

3. В таком случае перед судом встает следующая проблема: в каком порядке следует «добывать» норму иностранного права?

Здесь возможны две ситуации.

1) Если Казахстан имеет международные договоры об оказании правовой с государством, право которого подлежит применению, то порядок «получения» иностранной правовой нормы урегулирован. (Например, Кишиневская конвенция).

2) Если Казахстан не имеет международного соглашения с другим государством, то возможности и порядок получения иностранной правовой нормы отсутствует.

В связи с этим представляется необходимым в нормативном постановлении Верховного Суда РК по вопросам международного частного права разъяснить порядок действий суда.

Значимость применения международных договоров в судебной практике возрастает. Это делает необходимым изучение судьями норм международного публичного и международного частного права.

В связи с этим представляется своевременным:

а) ввести в программу судебного образования учебные курсы для судей «Международное публичное право в судебной практике» и «Международное частное право в судебной практике»;

б) организовать работу Верховному Суду РК по систематизации международных актов по тем вопросам, которые в недалеком будущем могут появиться в судебной практике. Для примера, недавно в суды области поступили сборники документов ООН по вопросам равноправия мужчин и женщин. Наличие такого сборника под рукой облегчает работу судьи и применение международных норм при рассмотрении споров. Тем самым обеспечиваются правовые условия для выполнения Казахстаном принятых на себя международных обязательств.

Некоторые вопросы международного транспортно-экспедиционного обязательства

Раззак Н. Р.

Аңдатпа

Мақала халықаралық деңгейде көлік-экспедициялық міндеттеменің мәнін ашуға арналған, бұл мәселеде Қазақстан маңызды орынға ие болуда.

Аннотация

Статья посвящена раскрытию проблем транспортно-экспедиционного обязательства на международном уровне, в вопросах которого место Казахстана становится все более значимым.

Abstract

The article is devoted to disclosure of problems in transport-expediting liabilities at the international level leaving a significant room to Kazakhstan.

Одной из важнейших проблем современного международного транспортного права является понятие международного транспортно-экспедиционного обязательства, отсутствие четкого международного правового определения которого вызывает известные затруднения в правоприменительной практике.

Поскольку указанное обязательство является не чем иным, как относительным гражданско-правовым отношением с осложненным иностранным элементом, то оно помимо экономического содержания зависит также от целей и задач правового регулирования.

В соответствии с частью 1 статьи 708 Гражданского кодекса Республики Казахстан договором транспортной экспедиции является договор, когда одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента или получателя груза) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, в том числе заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза.

К условиям таких договоров могут относиться погрузо-разгрузочные операции, охрана и сопровождение груза, оформление необходимых документов и таможенных формальностей, хранение и другие услуги.

Клиентом экспедитора может быть как отправитель груза, так и его получатель.

Перевозку, сопутствующие услуги экспедитор может выполнить сам или привлечь соисполнителей. Поэтому договор транспортной экспедиции может включать в себя элементы других самых разнообразных договоров.

Если экспедитор сам перевозит груз по всему маршруту или только по его части, то эти его отношения с клиентом определяются по правилам договора перевозки. При выполнении экспедитором сопутствующих услуг вступают в силу условия договора возмездного оказания услуг. А если для перевозки груза или оказания отдельных услуг экспедитор заключает договоры с другими исполнителями, то его отношения со своим клиентом строятся уже на основе посреднического договора (агентирования).

Поэтому состав документов, сопровождающих транспортную экспедицию, весьма широк и зависит от конкретного состава услуг.

1. Если экспедитор везет груз самостоятельно по всему маршруту или частично, например, до железнодорожной станции, то он выступает обычным перевозчиком и его отношения с клиентом в части собственного транспорта регулируются правилами договора перевозки. Поэтому документы, которые оформляются в отношении такой перевозки, определяются именно этими правилами. Например, при перевозке автотранспортом транспортным документом является товарно-транспортная накладная по форме № 1-Т.

2. Если клиентом по договору транспортной экспедиции выступает грузоотправитель, то он сам выписывает товарно-транспортную накладную и передает ее экспедитору.

3. Если же транспортно-экспедиционные услуги заказывает получатель груза, то товарно-транспортную накладную выписывает экспедитор на основании информации, которую ему должен предоставить клиент, и сопроводительных документов, получаемых от отправителя груза.

4. В тех случаях, когда экспедитор заказывает перевозку у другой транспортной организации, он сам выступает в качестве грузоотправителя. Если необходимо, клиент должен передать экспедитору доверенность (п. 2 ст. 709 ГК РК). Соответственно, выступая заказчиком в договоре перевозки, экспедитор должен обеспечить получение от перевозчика всех необходимых подтверждающих документов по этой перевозке.

При проверке перевозочных документов в этом случае налоговые органы обращают внимание на то, кто указан в качестве грузоотправителя. В нашем случае это экспедитор. Поэтому в транспортных документах именно экспедитор должен быть указан в качестве грузоотправителя. Аналогичные требования есть и в документах, регулирующих перевозки другими видами транспорта.

Проблема может возникнуть у покупателя товара, если он получит транспортный документ, где в качестве грузоотправителя указан экспедитор, а в счете-фактуре на товар в качестве

грузоотправителя указан продавец этого товара. В такой ситуации покупатель может потерять право на вычет НДС по товару. Так, например, Компания «Аджип» приобрела материалы и оборудование, которые должны быть использованы на строительстве электростанции, у Компании «Bateman Eurasia GmbH». Доставку в железнодорожных вагонах организовал экспедитор – ТОО «Saga Terminal Logistics». Он же и был обозначен в железнодорожной накладной в качестве грузоотправителя. А в счете-фактуре в качестве продавца и грузоотправителя указана Компания «Bateman Eurasia GmbH». Налоговый орган посчитал, что раз графа «грузоотправитель» в счете-фактуре заполнена неправильно, значит, как указано в пункте 3 статьи 100 Налогового кодекса Республики Казахстан, этот счет-фактура не может служить основанием для вычета НДС. Они сняли вычет и дополнительно начислили 519 282 544 тенге. Данное дело рассматривалось различными судебными инстанциями. Суд первой инстанции, а также апелляционная и кассационная коллегии Атырауского областного суда посчитали действия налогового органа законными. Однако постановлением Верховного Суда Республики Казахстан решение в указанной части было отменено и направлено на новое рассмотрение. Позже экономическим судом уведомление в указанной части было признано незаконным.

5. Кроме транспортных документов по перевозке, экспедитор должен представить клиенту отчет, аналогичный отчету комиссионера или агента. В этом отчете указываются все договоры, заключенные во исполнение договора транспортной экспедиции, расходы, понесенные экспедитором по этим договорам, с приложением подтверждающих документов и величина вознаграждения экспедитора. Причем в этом отчете отражается не только непосредственная перевозка груза, но и сопутствующие услуги, оказанные сторонними организациями.

6. По тем услугам, которые экспедитор выполнил самостоятельно, составляется акт об оказании возмездных услуг. Форма такого акта нормативно не определена, поэтому стороны составляют ее в свободном стиле. Обычно используется форма акта, принятая в деловой практике для возмездных услуг. Важно, чтобы в этом акте был указан полный и подробный перечень услуг и их стоимость. Тогда уплаченные денежные средства с полным правом можно будет отнести на расходы, уменьшающие налогооблагаемую прибыль.

7. Отправляя в дорогу свой груз, клиент хочет иметь гарантии его сохранности на все время перевозки. Экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после его принятия и до выдачи получателю. Но если экспедитор докажет, что это произошло вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, он освобождается от возмещения ущерба.

Если ущерб причинен действиями перевозчика, перед клиентом за сохранность груза все равно отвечает экспедитор.

Размер ответственности полностью зависит от того, объявлена ли в договоре транспортной экспедиции ценность груза. Если в договоре ценность груза объявлена, то экспедитор возмещает стоимость груза в соответствии с объявленной ценой в части утраченного или поврежденного товара.

Если ценность груза в договоре транспортной экспедиции не объявлена, размер ущерба определяется, исходя из действительной (документально подтвержденной) стоимости груза.

Если поврежденный товар можно реализовать по уменьшенной цене, то размер ущерба уменьшается на стоимость возможной реализации.

Клиент имеет возможность потребовать от экспедитора помимо возмещения реального ущерба возвращение уплаченного ранее вознаграждения, но такая возможность должна быть указана непосредственно в договоре транспортной экспедиции.

8. В страховании груза заинтересованы обе стороны договора – и клиент, и экспедитор. Поэтому, как правило, в договоре транспортной экспедиции вопросам страхования груза уделяется достаточно внимания.

Договор непосредственно со страховой компанией может заключить либо клиент, либо экспедитор. От этого зависит, кто будет этот договор оплачивать и включать в свои расходы. Довольно часто встречаются варианты, когда одна сторона по договору транспортной экспедиции компенсирует второй стороне часть расходов по страхованию. Чтобы данные расходы можно было учесть в уменьшении прибыли, необходимо, чтобы порядок такой компенсации был подробно описан в договоре.

Договор транспортной экспедиции считается смешанным, поскольку он содержит элементы различных договоров: перевозки, возмездного оказания услуг, комиссии или агентирования.

9. В поручении экспедитору клиент определяет перечень и условия оказания экспедитором транспортно-экспедиционных услуг в рамках договора транспортной экспедиции. Поручение должно содержать достоверные и полные данные о характере груза, его маркировке, весе, объеме, а также о количестве грузовых мест. Порядок и условия предоставления поручения экспедитору и отзыва клиентом выданного поручения, а также возможность использования средств факсимильной или электронной связи определяются сторонами договора транспортной экспедиции.

В 2010 году нашим судом рассматривалось дело об оспаривании уведомления о начисленной сумме налогов по акту тематической проверки.

В суде ответчик указал, что заявителем не подтверждены документально оказанные услуги на сумму 47 087 000 тенге с ТОО «Гульбаг Сити Строй» и на сумму 6 000 000 тенге с ТОО «Базис-Инвест», так как отсутствуют путевые листы, железнодорожные транспортные накладные, паспорта на щебень и пр. Однако суд посчитал эти утверждения необоснованными.

Согласно п. 15 ст. 1 Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте», путевой лист – документ, выдаваемый перевозчиком водителю автотранспортного средства, предназначенный для ведения учета работы автотранспортного средства. Это указывает на то, что путевые листы хранятся не у заявителя, а у владельцев автотранспортных средств.

Согласно ч. 1 и ч. 2 ст. 30 указанного Закона, по договору автомобильной перевозки груза перевозчик обязуется в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется уплатить за автомобильную перевозку груза плату согласно договору или тарифу. Заключение договора автомобильной перевозки груза подтверждается составлением товарно-транспортной накладной.

В силу ч. 1, ч. 2 и ч. 3 ст. 36 Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» в соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать грузополучателю, а грузоотправитель (грузополучатель) обязуется оплатить перевозку груза и обеспечить его приемку. Договор перевозки груза железнодорожным транспортом оформляется составлением железнодорожной транспортной накладной. Договор перевозки груза считается заключенным с момента выдачи грузоотправителю квитанции о приеме груза на основании железнодорожной транспортной накладной.

Как видно из этих норм, закон не обязывает заявителя иметь при себе в обязательном порядке железнодорожно-транспортные, товарно-транспортные накладные; проверка качества товара так же является правом заявителя, а не обязанностью.

Согласно заключенным договорам с ТОО «Гульбаг Сити Строй» и ТОО «Базис-Инвест» следует, что указанные товарищества своими силами поставляют щебень и оказывают железнодорожные услуги, то есть обязанностью заявителя является только оплата услуг и стоимости товара, в связи с чем суд посчитал, что все документы, касающиеся груза, товарно-транспортные накладные, железнодорожно-транспортные накладные должны храниться у указанных товариществ и заявитель иметь эти документы не обязан.

10. Экспедиторская расписка подтверждает факт получения экспедитором для перевозки груза от клиента либо от указанного им грузоотправителя. Экспедиторская расписка выдается экспедитором при приеме груза и предоставляет ему право распоряжаться грузом во время перевозки.

11. Складская расписка используется в том случае, если экспедитор оказывает услуги по хранению груза клиента. Подтверждает факт принятия экспедитором у клиента груза на складское хранение. При международных перевозках казахстанские экспедиторы должны использовать стандартные экспедиторские документы, утвержденные Международной федерацией экспедиторских организаций (FIATA), в том числе поручения экспедитору, экспедиторскую и складскую расписки.

Способность транспортно-экспедиционных действий и операций быть самостоятельным объектом правового воздействия и возможность их перераспределения между различными субъектами транспортных отношений приводят в конечном итоге к тому, что каждое из них в отдельности может входить в предмет различных по своей правовой природе транспортных обязательств. Так, например, выполнение погрузочно-разгрузочных операций может осуществляться не только в рамках договора транспортной экспедиции, но и в рамках самостоятельного договора на выполнение погрузочно-разгрузочных работ либо быть возложено на отправителя (получателя) или перевозчика в качестве дополнительных обязанностей по договору перевозки. То же самое можно сказать и в отношении иных транспортно-экспедиционных операций.

В связи с этим определение понятия международного транспортно-экспедиционного обязательства, исходя только лишь из содержания его предмета, представляется, на наш взгляд, невозможным, поскольку иное может повлечь за собой смешение его с другими видами обязательств и, как следствие, неадекватное правовое регулирование. Поэтому данный вопрос должен, по нашему мнению, решаться в контексте правовой природы указанного обязательства, вытекающей из присущей ему экономической и юридической направленности, т. е. тех экономических и правовых целей, на достижение которых оно направлено.

Поэтому только правильное определение правовой природы международного транспортно-экспедиционного обязательства позволит выделить его в самостоятельный вид и сформировать для него унифицированное правовое регулирование.

Отдельные аспекты судопроизводства по делам, вытекающим из договоров с участием иностранных лиц в Республике Казахстан

Таткеева К. К.

Аңдатпа

Мақалада шетелдік тұлғалардың қатысуымен көлік шарттарын қарастыруға байланысты сот өндірісінің өзекті мәселелері ашылады.

Аннотация

В статье раскрыты актуальные проблемы ведения судопроизводства, связанные с рассмотрением транспортных договоров с участием иностранных лиц.

Abstract

The article reveals present problems in legal proceedings relating to the cases of transportation contracts with involved foreign entities.

Транспорт является важной составной частью мировой экономики как материальный носитель между странами. Специализация государств, их комплексное развитие невозможны