

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

без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т. д. В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Важное значение транспорт имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны, как, например, в лесной, нефтяной отраслях промышленности, где они могут достигать 30 % себестоимости продукции.

При осуществлении международных экономических связей транспорт обеспечивает перемещение товаров (грузов) и людей (пассажиров) между двумя или более странами, то есть в международных сообщениях.

В зависимости от конкретных видов транспорта, используемых в перевозках, различают морские, речные, воздушные, железнодорожные, автомобильные и трубопроводные сообщения. Это так называемые прямые международные сообщения, обслуживаемые одним видом транспорта. В тех случаях, когда при международной перевозке грузов или пассажиров последовательно используются два или более видов транспорта, имеют место смешанные (комбинированные) сообщения. Если такая перевозка оформлена одним (сквозным) транспортным документом, покрывающим все участвующие в ней виды транспорта, она называется прямой смешанной.

При любой внешнеторговой сделке проданный товар попадает в сферу международного обращения. С помощью средств транспорта товар перемещается от места его производства до пункта потребления. При этом транспорт как бы продолжает процесс производства товара в пределах сферы обращения, добавляя к его изначальной стоимости (цене), стоимость (цену) произведенной транспортной продукции во время перемещения.

Мировая торговля генерирует большие потоки товарных масс между странами, регионами и континентами. В обслуживании международной торговли между странами, отделенными друг от друга морями и океанами, незаменим морской транспорт, который по праву считается наиболее универсальным и эффективным средством доставки больших масс грузов на дальние расстояния.

Этот вид транспорта обеспечивает перевозки более 80 % объема международной торговли. Грузовладельцы оплачивают судовладельцам в виде фрахта за перевозки грузов в международных морских сообщениях 105–110 млрд долларов ежегодно, что равно приблизительно 7 % стоимости мирового экспорта.

Основную часть международных морских грузопотоков составляют массовые наливные и навалочные грузы: сырая нефть (около 1000 млн т/год), нефтепродукты (300 млн т), железная руда (300 млн т), каменный уголь (270 млн т), зерно (200 млн т). Из других грузов морской торговли выделяются так называемые генеральные, или тарно-штучные грузы, то есть готовая промышленная продукция, полуфабрикаты, продовольствие. Годовой объем их перевозок оценивается в 700 млн т. Это наиболее ценная часть мирового торгового оборота (около 70 % по стоимости).

Серьезным конкурентом морскому транспорту в межконтинентальных перевозках ценных грузов в последнее время стал воздушный транспорт. Железнодорожный, речной и авто-

мобильный транспорт широко используются во внутриконтинентальной внешней торговле, а также при перевозках экспортных и импортных грузов по территории стран продавцов и стран-покупателей. В международной торговле нефтью и газом важную роль играют трубопроводные системы, международные пассажирские сообщения. Углубившиеся в ходе последних десятилетий процессы интернационализации внешнеторговых, туристических, научных, культурных, социальных и иных гуманитарных связей вызвали «взрыв» международной подвижности населения во всех развитых странах мира. В настоящее время разовые или регулярные поездки в международных сообщениях ежегодно совершают несколько миллиардов пассажиров.

Воздушный транспорт, имея неоспоримое преимущество перед другими видами транспорта в скорости доставки пассажиров при дальних маршрутах поездок, прочно занял лидирующее положение в международных пассажирских сообщениях. Только в течение 80-х годов перевозная способность воздушного транспорта на международных линиях удвоилась за счет ввода в эксплуатацию большого числа широкофюзеляжных реактивных самолетов с высоким уровнем комфортности для пассажиров, с одной стороны, и с улучшенными показателями энергетической эффективности и себестоимости перевозок – с другой.

Наряду с воздушным транспортом во внутриконтинентальных международных перевозках пассажиров широко используется автотранспорт (легковые автомобили и автобусы) и железнодорожный транспорт. Морские и речные пассажирские сообщения наиболее популярны в виде международных туристических круизов.

В мире не существует особого, обособленного от национальных транспортных систем международного транспорта, предназначенного исключительно для международных перевозок грузов и пассажиров. Международные перевозки обслуживаются национальными перевозчиками различных стран, использующими для этого свой подвижной состав (морские и речные суда, самолеты, вагоны, автомобили), а также транспортные сети (железнодорожные, автомобильные, речные, воздушные) и транспортные узлы (морские и речные порты, аэропорты, железнодорожные станции, автостанции, грузовые и пассажирские терминалы), относящиеся к транспортным системам отдельных стран.

Обычно процесс доставки товара в международной торговле включает, прежде всего, его перевозку от внутреннего пункта производства до пограничного пункта (порта) страны-продавца; далее международную транзитную или морскую перевозку от пункта до пограничного пункта (порта) страны-покупателя (если страны-партнеры не имеют общей сухопутной границы); и, наконец, транспортировку от пункта до внутреннего пункта потребления.

Под транспортными операциями в их непосредственном значении понимается обеспечение перевозки груза. Эти операции осуществляются по договору грузовладельцев с перевозчиками соответствующих видов транспорта общего пользования, к которому относятся перевозочные средства и постоянные устройства, принадлежащие транспортным организациям, предоставляемые по договорам грузовладельцам.

Транспортные операции считаются международными, если они связаны с перемещением внешнеторговых грузов относительно страны-продавца и страны-покупателя на участках маршрута перевозки. Правоотношения, возникающие в таких транспортных операциях между отправителями и получателями грузов, а также между ними и перевозчиками, имеют международный характер. Осуществляя международные транспортные операции, перевозчики оказывают грузовладельцам транспортные услуги, которые являются специфическим товаром международной торговли. Международные транспортные услуги продаются и покупаются на международных транспортных рынках. Цены транспортных услуг и другие условия их предоставления в одних случаях являются предметом переговоров между заинтересованными сторонами, в других – устанавливаются самими перевозчиками.

К международным транспортным операциям относят также и перевозки пассажиров в сообщениях между различными государствами. Услуги по доставке пассажиров в международных сообщениях продаются и покупаются на соответствующих транспортных рынках. Важную роль при этом играют туристические агентства и другие подобные организации, имеющие тесные связи с предприятиями воздушного, морского, речного, автомобильного и железнодорожного транспорта.

Таким образом, услуги по перевозкам грузов и пассажиров являются предметом купли-продажи на различных международных транспортных рынках. Страны, участвующие в международных экономических связях, продавая и покупая через свои грузовладельческие, транспортные, туристические и другие организации транспортные услуги, осуществляют их экспорт и импорт.

Перевозочные средства, транспортные сети и терминальные комплексы, используемые в международных перевозках грузов и пассажиров, отличаются большой капиталоемкостью объектов и во многих случаях низкой фондоотдачей (капиталоотдачей). Ввиду этого транспортный бизнес относится к разряду наиболее рискованных для частного капитала.

Государства, заинтересованные в расширении деятельности своих национальных транспортных предприятий в международных сообщениях, всегда стремились к международному сотрудничеству в целях выработки единообразных (унифицированных) условий перевозок грузов и пассажиров, а также согласования юридических норм, относящихся к режиму нахождения перевозочных средств и обслуживающего их персонала в пределах юрисдикции договаривающихся сторон и по многим другим вопросам. В результате этих усилий на межгосударственном уровне заключено значительное число международных соглашений по отдельным видам транспорта, получивших название «транспортные конвенции». В отдельных случаях многосторонние соглашения о международных перевозках заключены на уровне транспортных предприятий разных стран. В большинстве международных транспортных конвенций имеются положения, касающиеся договора перевозки грузов и пассажиров в соответствующих международных сообщениях.

Согласно договору, одна сторона – транспортная организация (перевозчик) – принимает на себя обязательство доставить груз или пассажира в обусловленный пункт назначения, а другая сторона – грузовладелец (пассажир) – обязуется уплатить перевозчику провозную плату. Остальные условия договора перевозки дополняют, конкретизируют и расшифровывают указанные выше обязательства.

Транспортные конвенции определяют основные реквизиты, а в ряде случаев и форму транспортных документов, которые должны применяться в международных перевозках. Наиболее распространены два типа транспортных документов: накладная (для железнодорожных, воздушных и автомобильных сообщений) и коносамент (для морских и речных сообщений).

Основным международным соглашением, определяющим взаимоотношения участников договора морской перевозки и правовой статус коносамента, является Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 1924 года (Гаагские правила). Брюссельским протоколом 1968 года в эту конвенцию были внесены некоторые изменения. В настоящее время в Брюссельской конвенции участвуют более 70 государств. Главное внимание в Гаагских правилах уделено вопросу об ответственности морского перевозчика за груз.

С учетом критики ряда положений Брюссельской конвенции 1924 года со стороны грузовладельцев разных стран, особенно развивающихся, в 1978 году была принята конвенция ООН о морской перевозке грузов, известная как Гамбургские правила. Хотя новая конвенция все еще не вступила в силу, она, тем не менее, оказывает значительное влияние на практику международных морских перевозок.

Морские перевозки пассажиров и багажа до недавнего времени регламентировались Международной конвенцией об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажи-

ров морем от 1961 года. В 1987 году вступила в силу новая конвенция о морских перевозках пассажиров, их багажа, транспортных средств и ручной клади (Афинская конвенция).

К числу международных соглашений по воздушному транспорту относится конвенция для унификации некоторых правил, касающихся воздушных международных перевозок, подписанная в Варшаве в 1929 году и дополненная в последующем протоколами: Гаагским 1955 года, Гватемальским 1971 года и Монреальским 1975 года. В ней участвует большинство стран мира.

Варшавская конвенция применяется в регулярных воздушных сообщениях. Правовой основой договора о воздушной перевозке в нерегулярных (чартерных) сообщениях являются положения Гвадалахарской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1961 года

Международные автомобильные соглашения – этот вид сообщений регулируется Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ) и Европейским соглашением о международных автомобильных перевозках опасных грузов (ДОПОГ), вступившими в силу, соответственно, в 1961 и 1968 годах. Участниками этих соглашений является большинство стран.

В целях упрощения таможенных процедур в международных автомобильных сообщениях европейских стран в 1959 году была заключена Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (МДП, Конвенция МДП). В 1975 году была принята ее новая редакция.

Следует отметить, что Указом Президента Республики Казахстан от 12 мая 1995 года № 2272 Республика Казахстан присоединен к Европейскому Соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, (ЕСТР) от 1 июля 1970 года, которое применяется на территории каждой Договаривающейся Стороны по всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории Договаривающейся Стороны или на территории любой Договаривающейся Стороны.

В 70-х годах в рамках нескольких международных организаций проводилась разработка проекта соглашения о договоре прямой смешанной перевозки. В результате этого в 1980 году была принята Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов.

Основные положения, определяющие организацию и условия перевозок грузов и пассажиров в международных сообщениях, содержатся в транспортных конвенциях и международных соглашениях. Вопросы правового регулирования перевозок являются также содержанием многих двухсторонних соглашений, заключенных на межгосударственном уровне или между транспортными представителями двух стран. Наконец, эти вопросы зачастую регламентированы внутренним транспортным законодательством отдельных стран. Но и отсутствие международного регулирования перевозок грузов и пассажиров не препятствует перевозчикам и грузовладельцам (пассажирам) вступать в отношения по поводу международной перевозки.

Как отмечено выше, основные положения, определяющие организацию и условия перевозок грузов и пассажиров в международных сообщениях, содержатся в транспортных конвенциях и международных соглашениях, а также эти вопросы регламентированы двухсторонними соглашениями, заключенных на межгосударственном уровне и внутренним транспортным законодательством отдельных стран.

В частности, основы правовой, экономической и организационной деятельности транспорта Республики Казахстан определены Законом Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан». Законодательство Республики Казахстан о транспорте основано на Конституции страны и состоит из указанного Закона и иных нормативных правовых актов Республики, в том числе Гражданского Кодекса Республики Казахстан. При этом данный Закон

предусматривает, что если международным договором, ратифицированным Республикой Казахстан, установлены иные правила, чем те, которые содержатся в указанном Законе, то применяются правила международного договора.

Вышеуказанный Закон «О транспорте в Республике Казахстан» четко определил, что магистральные железнодорожные сети, автомобильные дороги общего пользования, судоходные водные пути, маяки, устройства и навигационные знаки, регулирующие и гарантирующие безопасность судоходства, аэронавигационные устройства системы управления воздушным движением, сети телекоммуникаций, инженерные сети, связанные с обеспечением безопасности полетов воздушных судов, а также метрополитен являются государственной собственностью.

Также данный Закон определил, что за пользование магистральной железнодорожной сетью, государственными портами, за управление полетами и аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве Республики Казахстан юридическими и физическими лицами, в том числе, иностранцами, уплачиваются платежи в порядке и размерах, определяемых Законодательством Республики Казахстан. Пользование судоходными водными путями Республики Казахстан так же осуществляются на платной основе.

Основу экономических и хозяйственных отношений на транспорте формирует рынок спроса и предложений транспортных услуг.

Вышеуказанный Закон предусматривает, что транспортные предприятия и перевозчики осуществляют свою деятельность на коммерческой основе. Транспортные предприятия и перевозчики самостоятельно разрабатывают планы, заключают договоры на выполнение работ и услуг в соответствии с потребностями клиента.

Перевозчики могут в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан развивать внешнеэкономическое сотрудничество с юридическими и физическими лицами других государств и осуществлять экспорт (импорт) продукции (работ, услуг).

Согласно нормам указанного Закона транзитные перевозки грузов и пассажиров через территорию Республики Казахстан осуществляются: железнодорожным, воздушным, автомобильным, морским и внутренним водным транспортом по дорогам, трассам и водным путям, открытым для межгосударственных сообщений в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан, международными соглашениями и договорами.

Статья 17-1 названного Закона предусматривает, что сроки исковой давности и порядок предъявления исков по спорам, связанным с международными перевозками, устанавливаются международными договорами, соглашениями или конвенциями.

Одним из достижений нашей страны в международных отношениях является вхождение нашей Республики совместно с Российской Федерацией и Республики Беларусь в Таможенный союз, соответственно принятие им Таможенного Кодекса Таможенного союза (далее – Таможенный Кодекс), в котором нашло отражение правовое регулирование отношений, связанных с перемещением товаров через таможенную границу таможенного союза, их перевозкой по единой таможенной территории таможенного союза под таможенным контролем, временным хранением, таможенным декларированием, выпуском и использованием в соответствии с таможенными процедурами, проведением таможенного контроля, уплатой таможенных платежей, а также властных отношений между таможенными органами и лицами, реализующими права владения, пользования и распоряжения указанными товарами.

Согласно названному Таможенному Кодексу, единая таможенная территория Таможенного союза включает территории Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а также исключительные экономические зоны и континентальные шельфы государств – участников Таможенного союза, искусственные острова, установки, сооружения и

иные объекты, в отношении которых государства – участники Таможенного союза обладают исключительной юрисдикцией.

Таможенный Кодекс предусматривает понятие таможенный перевозчик – юридическое лицо государства – участника Таможенного союза, отвечающее условиям, предусмотренным настоящим Кодексом, и включенное в реестр таможенных перевозчиков.

Таможенный перевозчик осуществляет перевозку товаров, находящихся под таможенным контролем, по таможенной территории Таможенного союза в случаях и на условиях, установленных таможенным законодательством таможенного союза.

Также указанный Таможенный Кодекс предусматривает понятие таможенного транзита таможенной процедуры, в соответствии с которой товары перевозятся под таможенным контролем по таможенной территории Таможенного союза, в том числе через территорию государства, не являющегося участником Таможенного союза, от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов с применением запрета и ограничений, за исключением мер нетарифного и технического регулирования.

Глава 48 названного Таможенного Кодекса регулирует порядок временного ввоза на таможенную территорию Таможенного союза для завершения или начала международной перевозки на такой территории или за ее пределами транспортных средств международной перевозки (включая порожние), зарегистрированных в иностранных государствах, и временного вывоза с такой территории для завершения или начала международной перевозки транспортных средств международной перевозки, зарегистрированных в государствах – участниках Таможенного союза (включая порожние), за исключением транспортных средств для личного пользования.

Положения указанной главы применяются также в отношении временно вывозимых с таможенной территории таможенного союза и ввозимых обратно на такую территорию:

– водных судов, используемых для рыболовства, разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, лоцманской и ледокольной проводки, поисковых, спасательных и буксирных операций, подъема затонувшего в море имущества, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ, санитарного, карантинного и другого контроля, защиты и сохранения морской среды, проведения морских научных исследований, в учебных, спортивных и культурных целях, а также в иных целях, связанных с торговым мореплаванием;

– гражданских и государственных воздушных судов, воздушных судов, используемых в экспериментальной авиации (осуществляющих экспериментальные полеты), не используемых для международных перевозок товаров и пассажиров;

– железнодорожного подвижного состава, используемого для ремонтно-восстановительных и иных работ, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

В целях реализации п. 2 ст. 344 Таможенного Кодекса и в целях определения особенностей использования временно ввезенных транспортных средств международной перевозки, осуществляющих перевозку пассажиров, а также прицепов, полуприцепов, контейнеров и железнодорожного подвижного состава, осуществляющих перевозку грузов и (или) багажа, для внутренней перевозки по таможенной территории таможенного союза Правительства государств – членов Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества (а именно, Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации) 18 июня 2010 года заключили Соглашение об особенностях использования транспортных средств международной перевозки, осуществляющих перевозку пассажиров, а также прицепов, полуприцепов, контейнеров и железнодорожного подвижного состава, осуществляющих перевозку грузов и (или) багажа, для внутренней перевозки по таможенной территории таможенного союза, которое ратифицировано Законом Республики Казахстан от 30 июня 2010 года.

Экономическое развитие страны, расширение международных отношений и рост иностранных инвестиций повлекли увеличение количества заключаемых договоров перевозки и транспортной экспедиции с участием иностранных лиц, по которым возникают споры.

В связи с тем, что согласно п. 1 ст. 30 ГПК Республики Казахстан гражданские дела по имущественным и неимущественным спорам, сторонами в которых являются граждане, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, юридические лица, а также по корпоративным спорам, подсудны специализированным межрайонным экономическим судам. Споры, возникающие между юридическими лицами и/или гражданами, осуществляющими предпринимательскую деятельность без образования юридического лица по договорам перевозки и транспортной экспедиции с иностранным участием, рассматриваются специализированными межрайонными экономическими судами.

Согласно Закону Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» и пункту 170 Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, оформленная в соответствии с этими нормами накладная является заключением договора перевозки.

Транспорт является важным связующим звеном в мировой экономике и особенно в современной экономике Республики Казахстан, без которого невозможно нормальное функционирование ни одного государства отрасли хозяйства, ни одного региона страны. Стабилизация экономики и ее подъем невозможны без решения основных проблем транспортного комплекса.

В первую очередь требуют решения вопросы увеличения инвестиций в эту отрасль, привлечения иностранного капитала, налаживания работы поставщиков транспортного комплекса – транспортного машиностроения, электротехнической и электронной промышленности, приборостроения, стройиндустрии и др. Соответственно, для этого необходима стабильная, надежная правовая среда, поскольку надежная правовая среда играет ключевую роль в развитии экономики нашей страны.

