

УДК 67.404.2

Е.О. Мухаев

Аспирант Юридического института Московского государственного университета путей сообщения,
Российская Федерация, г. Москва
e-mail: E.Mukaev@mail.ru

Анализ законодательных актов, регулирующих перевозки грузов в прямом смешанном сообщении в Республике Казахстан

Статья посвящена анализу законодательных актов Республики Казахстан, регулирующих перевозки грузов в прямом смешанном сообщении различными видами транспорта. Особое внимание в статье уделено взаимоотношению транспортных организаций различных видов транспорта при передаче грузов с одного вида транспорта на другой, в перевалочных пунктах. В статье также отражены вопросы, касающиеся ответственности участников указанной перевозки. По мнению автора, действующие законодательные акты Республики Казахстан, посвященные указанным вопросам, имеют ряд существенных недостатков. В статье автором предложены рекомендации по гармонизации законодательных актов, посвященные указанным видам перевозок.

Ключевые слова: транспорт, перевозка грузов, прямые смешанные перевозки, договор перевозки грузов.

E.O. Muchaev

Analysis of legislative acts, regulating transportation of cargo in intermodal traffic in the Republic of Kazakhstan

The article is devoted to the analysis of legislative acts of the Republic of Kazakhstan, regulating transportation of cargo in intermodal traffic various modes of transport. Particular attention is paid to the relationship of the transport organizations of different modes of transport for the transfer of cargo from one mode to another, the transfer points. In particular, the procedure of concluding nodal agreement transport organizations of different types of transport. The article also covers issues pertaining to liability of participants direct multimodal transport. Author recommendations on harmonization of the legislative acts devoted to the specified kind of transportations.

Key words: transport; transportation of cargoes; direct intermodal transport; the contract of carriage of goods.

Е.О. Мухаев

Қазақстан Республикасының көліктің түрлі көріністерімен тікелей аралас тасымалдарын реттейтін заңнамаларының анализі

Мақала Қазақстан Республикасының көліктің түрлі көріністерімен тікелей аралас тасымалдарын реттейтін заңнамаларының анализіне арналған. Бұл мақалада жүктерді ауыстырып тиейтін орындарда көліктің бір түрінен екінші түріне жүктерді беру әрекетіне айрықша көңіл бөлінген. Әсіресе әр түрлі көлік түрлерінің көлік ұйымдары бір-бірімен тораптық келісімге келу реті қорытындыланады. Сонымен қатар мақалада тікелей аралас тасымалдаушы қатысушыларының жауапкершіліктері көрсетілген. Бұл ұсынымдамада автор үндестіру заңнамалық актісіне сәйкес айталмыш тасымалдау түрлерін ұсынған.

Түйін сөздер: көлік, жүктің тасымалы, тікелей аралас тасымалдар, жүк тасымалының келісімі.

«...Казахстан должен стать частью мировой транспортно-коммуникационной системы, что потребует от нас опережающего развития всей транспортной инфраструктуры страны», – под таким девизом Указом Президента Республики Казахстан была утверждена Транспортная стратегия до 2015 г. [1, 2].

Целью Транспортной стратегии является опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах. В этой связи были поставлены стратегические задачи, одной из которых является гармонизация националь-

ного транспортного законодательства с требованиями международных законодательных норм. Кроме того, в рамках Транспортной стратегии отдельное внимание уделено развитию мультимодальных и интермодальных (контейнерных, контрейлерных, комбинированных) перевозок грузов.

Следует отметить, что указанные термины (виды перевозок) больше употребляются в зарубежных странах, а в странах постсоветского пространства (в том числе и в Казахстане) они понимаются как перевозки в прямом смешанном сообщении.

Под прямым смешанным сообщением подразумеваются перевозки, осуществляемые как минимум двумя видами транспорта, по единому транспортному документу, при котором грузовладелец получает очевидные преимущества, к примеру, как подчеркивает В.А. Егизаров, «грузоотправитель освобождается от обязанности передавать груз с одного вида транспорта на другой и оформлять связанные с этим документы» [2, с. 113].

Как свидетельствует международная практика, эффективное функционирование указанных видов перевозок зависит не только от развитой транспортной инфраструктуры, но и от системы законодательных актов, обеспечивающих необходимый уровень защиты интересов всех участников перевозочных отношений.

В этой связи полагаем целесообразным посвятить настоящую статью анализу нормативных правовых актов, регулирующих перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, и обратить внимание на некоторые имеющиеся пробелы в указанном законодательстве.

Так, в соответствии со ст. 694 ГК РК взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение) определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законодательными актами о прямых смешанных перевозках (такие нормы содержатся и в ст. 40 Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте»). Однако ст. 12 общепромышленного Закона Республики Казахстан «О транспорте» противоречит требованиям вышеупомянутых актов и содержит отсылочные нормы к подзаконным актам.

Руководствуясь нормам указанного Закона, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан утверждены Правила о прямых смешанных перевозках (далее – Правила) [3].

Указанные Правила определяют порядок организации прямых смешанных перевозок и регулируют общественные отношения, возникающие при осуществлении прямой смешанной перевозки между оператором прямой смешанной перевозки, грузоотправителем, грузополучателем и иными лицами (п. 1 Правил).

Правила следующим образом трактуют основные понятия регулируемой ими области отношений:

– *договор прямой смешанной перевозки* означает договор оператора прямой смешанной перевозки с грузоотправителем (грузополучателем), на основании которого оператор обязуется за плату осуществить или обеспечить осуществление прямой смешанной перевозки груза;

– *документ прямой смешанной перевозки* означает документ, удостоверяющий договор прямой смешанной перевозки (коносамент, транспортная накладная и другие), принятие груза оператором в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора;

– *оператор прямой смешанной перевозки* – лицо, осуществляющее организацию прямой смешанной перевозки от своего имени;

– *грузоотправитель* – лицо, заключившее с оператором договор прямой смешанной перевозки груза;

– *грузополучатель* – лицо, уполномоченное на получение груза;

– *перевозчик* – лицо, осуществляющее доставку груза на основании договора с оператором прямой смешанной перевозки собственным или используемым на иных законных основаниях транспортным средством;

– *перевалка груза* – погрузочно-разгрузочные операции, связанные с перемещением груза непосредственно с одного транспортного средства на другое или через склад.

Как видим, среди участников прямой смешанной перевозки появился оператор, который стал, по сути, ключевой фигурой, обладая весьма широким кругом полномочий.

Практика международных смешанных перевозок грузов показывает, что перевозка с участием оператора наиболее удобна, так как указанное

лицо решает самостоятельно вопросы определения оптимального маршрута следования груза, выбора видов транспорта, конкретных перевозчиков, способов транспортировки, оформления необходимых перевозочных документов, организации погрузки-выгрузки грузов, осуществления перевалочных работ, хранение груза [4, с.134] и принимает на себя ответственность за исполнение договора перевозки с момента принятия груза в свое ведение до момента выдачи груза.

Вместе с тем, следует отметить, что, на наш взгляд, в рассматриваемых Правилах не отражены все важные вопросы, связанные с осуществлением перевозок в прямом смешанном сообщении. Например, в них не уделено внимания вопросам перевалки грузов с одного вида транспорта на другой, не урегулирован вопрос о перевозках массовых грузов, тарно-упаковочных и штучных грузов и т.д. При этом п. 17 Правил предусматривает, что в части, не урегулированной Правилами, управление перевозочным процессом осуществляется в соответствии с законодательством, действующем на каждом виде транспорта, участвующем в перевозке.

Учитывая, что перевозка грузов в прямом смешанном сообщении является возможной только при слаженной работе всех транспортных организаций в пунктах перевалок, обратим пристальное внимание, данному вопросу.

Для начала выясним, какие соглашения должны быть заключены между транспортными организациями различных видов транспорта в целях обеспечения продолжения перевозки в прямом смешанном сообщении.

Так, в соответствии ст. 693 ГК РК между организациями различных видов транспорта могут заключаться договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие). Порядок заключения таких договоров определяется законодательными актами о транспорте.

Как правильно отметил С.Ю. Морозов, традиционно для обеспечения возможности осуществить перевозку грузов в прямом смешанном сообщении применяется узловое соглашение [5, с. 280]. Вместе с тем указанный автор констатирует, что перевозчик не сможет исполнить свою обязанность по договору перевозки грузов в прямом смешанном сообщении без узлового соглашения [5, с. 280].

К сожалению, в законодательных актах, регулирующих функционирование различных видов транспорта, мы не нашли норм, посвященных указанному соглашению и порядку регулирования взаимоотношений транспортных организаций различных видов транспорта в перевалочных пунктах. В связи с этим ответ на вопрос, какими законодательными актами, необходимо руководствоваться транспортным организациям в перевалочных пунктах, остается открытым.

Немного остановимся на правовой природе узлового соглашения, который по-разному оценивается специалистами в области транспортного права.

Еще во времена Союза ССР было высказано мнение о том, что узловое соглашение относится к одному из видов организационных транспортных договоров. Так, авторы Комментария к уставам автомобильного транспорта союзных республик указывали, что узловые соглашения являются одним из видов организационных транспортных договоров, задача которых – определить порядок взаимоотношений транспортных предприятий в пунктах перевалки [6, с.160]. Другие правоведы рассматривали узловое соглашение как договор особого рода [7, с.194].

Различные мнения по рассматриваемому вопросу высказываются и в современной литературе по транспортному праву. Так, по мнению В.А. Егиазарова, «узловое соглашение регулирует такие взаимоотношения перевалочного пункта, которые направлены на ускорение процесса перевалки от одного соперевозчика до другого и всего транспортного процесса в целом» [8, с.137]. Е.А. Бевзюк отмечает, что «узловое соглашение регулирует только отношения, связанные с перевалкой грузов с одного вида транспорта на другой» [9, с.123]. С.Ю. Морозов [5, с.288] придерживается мнения А.И. Хаснутдинова, согласно которому узловые соглашения определяют лишь порядок перевалки грузов, т.е. порядок реализации сторонами обязанностей, возникающих у них в силу факта приема груза к перевозке в прямом смешанном сообщении [10, с.61 – 62].

О.Н. Садиков полагает, что узловое соглашение – это договор подрядного типа, не являющиеся договорами перевозки и имеющие свои особенности [11, с.370]. По мнению А.Г. Быкова, Д.И. Половинчика и Г.П. Савичева, «эти соглашения являются одним из видов организационных договоров, задача которых – определить

порядок взаимоотношений транспортных предприятий в пунктах перевалки» [12, с.192].

Резюмируя сказанное, отметим, что узловые соглашения являются организационными и не имеют своим предметом ни оказание услуг, ни выполнение работ.

Вместе с тем, следует согласиться с мнением, что этот спор носит больше формальный, теоретический характер и мало что дает практике. Гораздо важнее и для теории, и для практики исследование проблем, связанных с субъектным составом узлового соглашения, его содержанием, обязанностями сторон, их ответственностью по этому соглашению, проблем, которые недостаточно четко урегулированы транспортным законодательством [13, с. 448 – 449]. Например, считаем необходимым обратить особое внимание на вопросы ответственности субъектов узлового соглашения. Учитывая, что данное соглашение имеет место только между транспортными организациями различных видов транспорта, необходимо законодательно закрепить ответственность транспортных организаций за неисполнение или ненадлежащее исполнение условий этих соглашений (установить ответственность за несоблюдение режима работы перевалочного пункта, невыполнение нормы перевалки груза, необеспечение фронта погрузки и выгрузки грузов, повреждение транспорта, его простой, повреждение груза и другие возможные нарушения).

Отдельно стоит вопрос об ответственности участников прямой смешанной перевозки, возникающей при осуществлении самой перевозки грузов. Этот вид перевозок усложняется множественностью лиц, участвующих в перевозке, поэтому неисполнение или ненадлежащее исполнение возложенных обязанностей при перевозке возможно со стороны каждого из них.

В связи с тем, что центральное место в осуществлении перевозки грузов в прямом смешанном сообщении занимает оператор, начнем с него.

Как было указано выше, по договору прямой смешанной перевозки, заключенному между грузоотправителем и оператором, последний обязуется за плату осуществить или обеспечить осуществление прямой смешанной перевозки груза, тем самым оператор принимает на себя ответственность за исполнение договора пере-

возки с момента принятия груза в свое ведение до момента его выдачи грузополучателю.

Поскольку перевозка грузов в прямом смешанном сообщении выполняется разными видами транспорта, возникает вопрос: при осуществлении перевозки оператором какими актами транспортного законодательства следует руководствоваться при определении мер ответственности правонарушителя?

На этот счет высказываются разные точки зрения. Заслуживает поддержки вызывающие споры мнение о так называемой сетевой ответственности, согласно которой оператор несет ответственность, установленную нормами законодательства того вида транспорта, на участке перевозки которого произошло нарушение.

Такой подход наиболее точно соответствует положениям о гражданско-правовой ответственности и, в первую очередь, ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение конкретных обязательств должником. Возложение ответственности на оператора по законодательству, регулирующему функционирование того вида транспорта, при использовании которого им допущено нарушение обязательства, является вполне логичным и обоснованным.

Рассмотрим далее режим ответственности оператора, обеспечивающего осуществление перевозки. В этом случае появляются фактические перевозчики, с которыми оператор заключил договор, поручив им перевозку груза. Здесь, по-видимому, могут иметь место нарушения как со стороны оператора, должным образом не обеспечившего перевозку, так и со стороны фактических перевозчиков, допустивших нарушения на своем участке следования груза.

В случае нарушений со стороны оператора, не исполнившего свое обязательство по организации перевозки груза по причинам, зависящим от него, он должен непосредственно нести ответственность перед грузовладельцем.

Сложнее выглядит ситуация когда нарушение допустил фактический перевозчик. Исходя из положения ст. 276 ГК РК, в соответствии с которым должник отвечает за третьи лица, на которые возложено исполнение обязательства, вполне логично возложение ответственности на оператора за всю перевозку, в том числе и за неправомерные действия фактических перевозчиков. При этом он не должен быть лишен права в порядке регрессных исков к фактическим перевозчикам воз-

местить свои потери. С такой конструкцией ответственности оператора согласен в своей работе В.В. Витрянский [14, с. 514 – 515].

Однако, как справедливо указывает М.В. Демченко, такой вариант решения рассматриваемой проблемы ведет к усложнению окончательного решения вопроса ответственности истинного причинителя вреда, которым является фактический перевозчик [13, с.452]. Поэтому для упрощения этой системы целесообразно закрепить в законодательных актах норму, позволяющую оператору и фактическим перевозчикам заключать соглашения о том, что правила об ответственности оператора перевозки применяются к фактическим перевозчикам в рамках осуществляемой каждым из них части перевозки грузов.

Кроме того, в соответствии со ст. 703 ГК РК за утрату, порчу, повреждение, недостачу груза перевозчики в прямом смешанном сообщении отвечают перед грузоотправителем (грузополучателем) солидарно. А ответственность за про-

срочку несет последний перевозчик, если не докажет, что просрочка произошла не по вине перевозчиков.

При солидарной ответственности кредитор вправе привлечь к ответственности любого из должников, как в полном объеме, так и в любой части долга. По действующему законодательству в случае просрочки доставки грузов, кредитор вправе предъявить претензию только к последнему соперевозчику. Следовательно, здесь присутствует один элемент солидарной ответственности – ответственность одного должника, да и то с существенной оговоркой: ответственность только последнего соперевозчика и в полном объеме долга.

На основании изложенного, в рамках исполнения задач предусмотренной в Транспортной стратегии, считаем целесообразным принять во внимание изложенные пробелы законодательных актов, посвященных прямой смешанной перевозке грузов, и принять меры по гармонизации законодательного актов в области транспорта.

Литература

- 1 Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 г., утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 г. № 86. Астана, 2006. С.63
- 2 *Егизаров В.А.* Транспортное право: Учебное пособие. Москва, Издательства «Юстицинформ», 1999. – 124с.
- 3 Правила о прямых смешанных перевозках. Утверждены приказом Министра транспорта и коммуникации РК от 26 января 2005г. № 52-І.
- 4 *Гречуха В.Н.* Международные перевозки воздушным транспортом. М.: Современная гуманитарная академия 2006 - №3 - 147.
- 5 *Морозов С.Ю.* Система транспортных организационных договоров. Москва М.: Издательство «Норма», 2011-351с.
- 6 *Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П.* Комментарий к уставам автомобильного транспорта союзных республик. М., Юрид. лит., 1978 - 231с.
- 7 Комментарий к Уставу железных дорог СССР/ под. Ред. Г.Б.Астановского. Москва, М.: Юрилитиздат, 1971. – 318с.
- 8 *Егизаров В.А.* Транспортное право: Учебник. 2-е изд., перераб. и доп. / Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации. Москва, М.: ЗАО «Юстицинформ», 2004. – 544с.
- 9 *Бевзюк Е.А.* Комментарий к Федеральному закону от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» / Под ред. С.Ю. Морозова – Москва, Система ГАРАНТ, 2010. – 216с.
- 10 *Хаснутдинов А.И.* Вспомогательные договоры на транспорте: Дис. ... доктора юридических наук. Иркутск, 1995. - 317с.
- 11 Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / отв. ред. О.Н.Садиков. М.: Москва, «ИНФРА-М-НОРМА», 1997 – 800с.
- 12 Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР/ А.Г. Быков, Д.И. Половинчик, Г.П. Савичев. - Москва, М.: Юрид. лит., 1973 – 280с.
- 13 *Демченко М.В.* Особенности перевозки в прямом смешанном сообщении и ответственности перевозчика // Право и политика. 2008. – № 2. – 488с.
- 14 *Брагинский М.И. Витрянский В.В.* Договорное право. Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. -Москва, М.:Статут. 2004. – 910с.

References

1. Transport Strategy of the Republic of Kazakhstan till 2015 , approved by the Decree of the President of the Republic of Kazakhstan on April 11, 2006 number 86. Astana, 2006 . P.63

- 2 Yegiazarov VA Transport Law: Textbook. Moscow, Publishing house "Yustitsinform", 1999. - 124c.
- 3 Rules on direct mixed traffic. Approved by order of the Minister of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan dated January 26, 2005. Number 52 -I.
- 4 Grechukha VN International air transport. Moscow Modern Humanitarian Academy 2006 - № 3 - 147.
- 5 Morozov SY Organizational system of transport contracts. Moscow Moscow: Publishing House "Norm", 2011- 351c.
- 6 Bulls AG, Polovinichik DI, Savitchev GP Comments to the statutes of Road Transport Union republics. M. legal. Lit., 1978-231 c.
- 7 Commentary on the Constitution of the USSR railways / under. Ed. G.B.Astanovskogo. Moscow, Moscow Yurilitizdat., 1971. - 318 s.
- 8 Yegiazarov VA Transport Law : Textbook . 2nd ed . , Rev. and add. / Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation. Moscow, Moscow: ZAO "Yustitsinform", 2004 . - 544s .
- 9 Bevzyuk EA Commentary to the Federal Law of November 8, 2007 № 261- FZ " On sea ports in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation" / Ed. SY Morozova - Moscow, guarantee system in 2010. - 216 c.
- 10 Hasnutdinov AI Ancillary agreements on transport: Diss. ... Doctor of Laws. Irkutsk , 1995. - 317 s.
- 11 Comments to the Civil Code of the Russian Federation , of the second part (itemized) / Min. Ed. O.N.Sadikov. Moscow: Moscow, " INFRA- M- RATE ", 1997 - 800S.
- 12 Commentary on the Constitution of the RSFSR road transport / AG Bulls , DI Polovinichik , GP Savitchev. - Moscow, Moscow legal. Lit., 1973-280 c.
- 13 M V. Demchenko Special features in the direct combined and the liability of the carrier // Law and Policy. 2008. - № 2 . - 488 s.
- 14 Braginsky, MI Vitryansky VV Contract law . Prince. 4 : The contracts of carriage, towing , freight forwarding and other services in the field of transport. -Moscow , Moscow Statute . 2004. - 910 s.