

1. При реализации самозащиты действия управомоченного лица направлены на защиту исключительно своих гражданских прав, тогда как действия в состоянии крайней необходимости и необходимой обороны могут быть направлены на защиту не только своих прав, но и на защиту законных прав и интересов другого лица, общества и государства.

2. Действиями в состоянии необходимой обороны, в отличие от самозащиты, могут быть направлены на защиту не только гражданских прав субъекта, а на любые, например, политические.

3. Основанием для реализации права на самозащиту является любое нарушение гражданского права (например, нарушение условий договора одной из сторон). Тогда как основанием для действий в состоянии необходимой обороны может быть, к примеру, кража или разбой, что является уголовным правонарушением, а при крайней необходимости – наличная опасность, угрожающая самому причинителю вреда или другим лицам. Под наличным посягательством понимается такое посягательство, при котором вред уже причиняется или создана реальная угроза его причинения.

#### Список литературы:

1. Егоров Н.Д. Гражданское право - как отрасль права. Учебник. - М.: ИТД-Грачев С.М., Ч.2, 1996. - 128 с.

2. Гражданский кодекс Республики Казахстан (Общая часть), принят Верховным Советом Республики Казахстан 27 декабря 1994 года //http://online.zakon.kz/Document/?doc\_id=1006061

3. Нормативное Постановление Верховного Суда Республики Казахстан от 11 мая 2007 года №2. //Опубликовано: «Казахстанская правда» от 31 мая 2007 г. №81 (25326); «Юридическая газета» от 1 июня 2007 года. №82 (1285); «Официальная газета» от 16 июня 2007 г. №24 (338); Бюллетень Верховного Суда Республики Казахстан №6, 2007 год.

4. Микшис Д.В. Самозащита в гражданском праве России. - Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юрид.наук. – Тюмень, 2006. – 27 с

5. Слыщенко В.А. Договор купли продажи и переход права собственности. – М.: Издательство «Статут», 2011. – 420 с.

6. Гражданское уложение Германии (Deutsches Buergerliches Gesetzbuch mit Einfuehrungsgesetz): ввод. закон к Гражд. уложению; пер. с нем. В. Бергман. - 3-е изд., перераб. и доп. - М: Wolters Kluwer Russia, 2008. - 246с.

7. Restatement of the Law/ Torts/ 2d/ Washington//Pub.: American Law Institute Publishers, year 1965.

### **ЖҮКТЕРДІ ТІКЕЛЕЙ АРАЛАС ТАСЫМАЛДАУ ШАРТЫНЫҢ ҰҒЫМЫ ЖӘНЕ ҚҰҚЫҚТЫҚ ТАБИҒАТЫ**

*Бахсұлтанов Н.М., заң факультетінің магистранты, Академик Е.А. Бөкетов атындағы ҚарМУ*

Қазіргі кезеңде жүктерді тасымалдау үрдісі үлкен өзгерістерге ұшырады. Мұндай өзгерістердің басты себебі халықаралық жүк тасымалдауда көліктің бір түрімен тасымалдаудан бас тартылып, аралас (мультимодальдық) тасымалдау дамытыла бастады. Әлемнің көптеген елдерінде аралас тасымалдау деп көліктің бірнеше түрімен бір тұлғаның – аралас тасымалдау операторының жауапкершілігі бойынша тасымалдау танылады. Халықаралық тәжірибеде оператор ретінде көп жағдайда экспедиторлар әрекет ететін болғандықтан, оның рөлі арта түседі.

«Аралас», «интермодальдық» терминдері АҚШ-та қолданылатын болса, «мультимодальдық» - Ұлыбританияда, «құрамалы» («комбинированная») – Францияда, Ресейде қолданылады. Аталмыш терминдердің мағыналары ұқсас болған соң синонимдер деп түсінетін болсақ, енді бір топ авторлардың пайымдауынша бұл терминдер әртүрлі ұғымды білдіреді. 1996 жылы UNTCAD конференциясында мультимодальдық тасымалдау бойынша келесідей ұғымдарға түсінік берілді: 1) интермодальдық тасымалдау (Intermodal Transport) – жүктерді көліктің бірнеше түрімен тасымалдау, тасымалдаушылардың біреуі (есіктен есікке дейін) белгіленген жерден бір немесе бірнеше пункт арқылы соңғы пунктке дейін жүк тасымалын түгелдей ұйымдастыруға міндеттенеді. Тасымалдаушылар арасында жауапкершіліктің бөлінуіне қарай әртүрлі көліктік құжаттар беріледі;

2) Мультимодальдық тасымалдау (Multimodal Transport) – жүк тасымалын (есіктен есікке дейін) түгелдей ұйымдастырушы тасымалдаушы барлық жауапкершілікті өзіне қабылдап алады. Бұл жағдайда ол жүк жөнелтушіге ортақ бір тасымалдау құжатын береді;

3) Сегментарлық тасымалдау (Segmented Transport) - жүк тасымалын (есіктен есікке дейін) түгелдей ұйымдастырушы тасымалдаушы тек қана өзі орындайтын тасымалдау бөлігі үшін жауап береді;

4) Құрамалы (комбинированная) тасымалдау (Combined Transport) – бірнеше көлік түрімен жүк тасымалдау бойынша оператор аралас тасымалдау құжатын береді және аралас тасымалдауды, ол үшін қажетті қызмет көрсетулермен бірге, орындайды немесе орындалуын ұйымдастырады және ол үшін жауапкершілікте болады [1, 18].

Осы анықтамалардан аралас тасымалдау халықаралық және тек қана жүктерді тасымалдауды ғана емес, онымен байланысты экспедициялау, сақтау, терминалдық және т.б. қызметтерді көрсетуді де қамтитын кешенді үрдіс болып табылатынын көреміз.

Қазіргі кезеңде көліктік қызмет көрсету нарығы – біздің еліміздегі қарқынды дамушы салалардың бірі болып табылады. Халықаралық ынтымақтастықты кеңейту, Дүниежүзілік экономикаға кіру және халықаралық сауда қатынастарын ұлғайтудың алғышарттарының бірі ретінде республиканың көлік кешенін дамытудың жалпы басты проблемасы оның халықаралық байланыстарын жетілдіру және дүниежүзілік көлік жүйесіне қосылуды талап етеді. Ол үшін ең алдымен халықаралық стандарттарға бейімделу, Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін халықаралық дәліздерді дамыту және жетілдіру, транзиттік мүмкіндіктерді белсенді дамыту қажет екендігі туралы Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздерін дамыту Тұжырымдамасында қарастырылған [2]. Осы бағытта мультимодальдық (аралас) тасымалдау жүйесінің маңыздылығы арта түседі.

ҚР АҚ «тікелей аралас қатынаспен тасымалдау» деген ұғымды бекітеді: «Көлік ұйымдарының жүктерді, жолаушыларды, теңдеме жүкті әртүрлі көлік түрлерімен бірыңғай көлік құжаты бойынша (тікелей аралас қатынас) тасымалдау кезіндегі өзара қарым-қатынастары, сондай-ақ осындай тасымалдауларды ұйымдастыру тәртібі тікелей аралас тасымалдау туралы заң актілеріне сәйкес тиісті көлік түрлері ұйымдарының арасындағы жасалатын келісімдермен белгіленеді» (694-бабы). Соның негізінде «Аралас тасымалдар қағидалары» қабылданды [3]. Қазақстан Республикасындағы көлік туралы Заң «аралас тасымалдар шарты – аралас тасымалды жүзеге асыру үшін аралас тасымалдар операторы мен клиент (жүк жөнелтуші, жүк алушы, жолаушы, кемемен жалданушы) арасында жасалған шарт» деп анықтайды (1-5 п., 1-бап).

«Тікелей аралас қатынаспен тасымалдау» кеңестік тасымалдау құқығында қалыптасқан ұғым. Ол бойынша жүк көліктің әр түрімен ортақ тасымалдау құжатымен, тасымалдаушылардың ортақ жауапкершілігімен тасымалданады, себебі мұндайда ортақ тасымалдаушы болмайды. Тасымалдаушылардың барлығы да тасымалдау шартының тараптары болып табылады. Жүк жоғалған, зиян шеккен жағдайда жауапкершілік зиян келтіру сәтінде жүкті тасымалдаған көлік иесіне жүктеледі. Тасымалдаудың бұл түрінің қолайсыздығы сол, тасымалданатын жүкке зиян келтірудің жерін, сәтін анықтау мүмкін емес болған жағдайда залалды өтеп алу жүк жөнелтуші үшін қиындай түседі. Мұндай жүйе жүк жөнелтуші үшін бірнеше себептер бойынша өте қолайсыз болды: тасымалдау барысында жүкке зиян келу жерін анықтау мүмкін болмаса, келтірілген залал өтелмейді; жүк жөнелтуші шартты өз тәуекеліне алып жасайды.

Тікелей аралас қатынастың басты белгісі – ортақ тасымалдау құжатын пайдалану. Тікелей аралас тасымалдар құжаты – тікелей аралас тасымалдар шартын куәландыратын құжат (коносамент, жүк құжаты), оператордың жүкті өз иелігіне қабылдауы, сондай-ақ оның осы шарттың талаптарына сәйкес жүкті жеткізу міндеттемесін білдіреді. Оператор жүкті өз иелігіне қабылдаған кезде жүк жөнелтушіге тікелей аралас тасымалдау құжатын беруі тиіс. Онда жүктің жалпы сипаттамасы; салмағы мен саны; жеткізу орны, күні, мерзімі; тасымалдау бағыты мен пайдаланылатын көлік түрлері, жүкті ауыстырып тиеу пункттері туралы мәліметтер қарастырылады.

Экспедитордың оператор ретіндегі құқықтық мәртебесі соңғы кезеңде көлік-экспедициялық қызмет көрсету тәжірибесінде аралас тасымалдау тәсілінің дамытылуымен жаңадан пайда болған. Оның басты ерекшелігі жаңа құқық субъектісі – мультимодальдық тасымалдау операторы жүк жөнелтушімен есіктен есікке дейін тәсілімен мультимодальдық тасымалдау шартын жасасады. Осының негізінде, мультимодальдық тасымалдау операторы, біріншіден, бірнеше тасымалдаушылармен жүкті тасымалдау шарттарын жасайды, екіншіден, тасымалдаудың барлық кезеңінде жүк жөнелтушінің алдында жауап беретін жалғыз тұлға болып табылады, үшіншіден,

жүк жөнелтушіге барлық тасымалдау кезеңі үшін бірегей тасымалдау құжатын береді. Тасымалдауды бұлай ұйымдастырудың мәнісі жүк жөнелтуші нақты тасымалдаушылармен қатынаста болмайды, шарттық қатынастар мультимодальдық тасымалдау оператормен екеуінің арасында жасалған шарттан туындайды.

Батыс тасымалдау құқығы доктринасымен енгізілген ұғым ретінде аралас тасымалдаудың басты ерекшелігі жүктердің тасымалдану барысында оның сақталуы үшін өзіне жауапкершілік алатын және тасымалдаушы қызметін атқаратын тұлға - жүкті аралас тасымалдау операторының болуы қажет.

Қазіргі тасымалдаушы бір мезгілде аралас тасымалдау операторы да бола алады. Әлемдік практикада қалыптасқандай, мұндай оператор ретінде көп жағдайда тасымалдауды ұйымдастырушы экспедиторлық ұйымдар қатысады. Егер экспедитор оператор ретінде қатыса отырып, аралас қатынастың бір бөлігінде тауарды тасымалдап жеткізу үшін өз көлігін пайдаланған болса, онда экспедитор бір уақытта тасымалдаушы да бола алады. Сондықтан оператор да, экспедитор да аралас қатынаспен жүк тасымалдауды ұйымдастыра алады, бірақ та біріншісі оны өзінің көлік құжатымен рәсімдесе, екіншісі жүк жөнелтушіге іс жүзіндегі тасымалдаушының көлік құжатын табыс етеді. Сөйтіп, экспедитор кәдуілгі тасымалдаушының құқықтарына ие болып, міндеттерін қабылдап алады. Оператордың жүктің сақталуы үшін жауапкершілігі оның жүкті қабылдап алған сәтінен бастап тапсыру сәтіне дейінгі кезеңді қамтиды.

Жүк жөнелтуші мен қабылдаушы екеуіне бір мезгілде өкілдік ету экспедиторға тасымалдау тиімділігін жоғарылатуға мүмкіндік берсе, екінші жағынан мұндай экспедитор-оператормен байланыста болу клиент үшін де өте қолайлы.

Оператор өз атынан аралас тасымалдау пункттерінің иелерімен тікелей аралас тасымалдауды ұйымдастыру туралы шарттар жасасады. Сонымен бірге тікелей аралас тасымалдауды орындау кезінде оны ұйымдастырады және жалпы басқаруды жүзеге асырады.

Тасымалдауды ұйымдастырушының мәртебесінің дұрыс анықталуынан оның клиент алдындағы жауапкершілігін анықтау қағидалары мен көлемі тәуелді болады: қандай жағдайда ол ұйымдастырушы болып есептеледі және қандай жағдайларда тасымалдаушылармен жоғалған немесе зақымдалған жүк үшін жауап береді, қандай талаптың ескіру мерзімі қолданылады? - деген сұрақтар туындайды.

Егер де экспедитор аралас тасымалдау операторы ретінде әрекет ететін болса, онда ол клиентпен тасымалдау шартын жасасып, экспедиторлық көліктік құжатын береді және кәдуілгі тасымалдаушының барлық құқықтары мен міндеттерін иеленеді. Біздің елімізде, әзірге, Қазақстан экспедиторлары қауымдастығының мүшелері болып табылатын аралас тасымалдау операторы ретінде қызмет көрсетіп жүрген көлік-экспедициялық ұйымдар ғана «FBL» - мультимодальдық көлік коносаментін пайдалану құқығын иеленеді. Коносаментті толтыра отырып, экспедитор шарттасқан тасымалдаушы – оператор ретінде әрекет етеді [4, 11].

ҚР АҚ-нің 694-бабы бойынша, жүктерді тікелей аралас қатынас бойынша тасымалдауларды ұйымдастыру тәртібі тікелей аралас тасымалдау туралы заң актілеріне сәйкес анықталады делінген. Осы нормаға сәйкес, тікелей аралас тасымалдауды реттейтін арнайы заң қабылдануы тиіс еді. Осы орайда 2004 жылы «Жүктерді тікелей аралас тасымалдау туралы» Заң жобасы әзірленген болатын, бірақ жоба қабылданбай қалды.

«Жүктерді тікелей аралас тасымалдау туралы» заңның жобасында Қазақстанда аралас тасымалдау қызметін тұтынушы жүк иелерінің мүдделері ескерілген: тасымалдаушылардың дербес жауапкершілігінен аралас тасымалдау операторы үшін көліктің түріне қатыссыз шектеулі жауапкершілік анықталады. Бұл Азаматтық кодексте бекітілген тікелей аралас қатынас бойынша әр табысқаушының жеке жауапкершілігі туралы нормаға қайшы келеді. «Сондықтан азаматтық және көліктік заңнамалардың арасындағы, олардың халықаралық құқық нормаларымен арасындағы үлесімділікті қамтамасыз еткен жөн», - деп пайымдайды Г.А. Ильясова [5, 184].

Екіншіден, Ережеде «тікелей аралас тасымалдар операторы - өз атынан тікелей аралас тасымалдарды ұйымдастыруды жүзеге асыратын тұлға» (2 п. 4 п.) деп анықтама береді. Ережеде оператор тасымалдаушы ретінде қарастырылып, экспедитордың оператор ретінде қатысуына жол бермейді.

Үшіншіден, аралас тасымалдау бойынша желілік жауапкершілікті, яғни тасымалдаушылардың ортақтасқан жауапкершілігін қарастырады. Жауапкершіліктің бұндай түрі жүк жөнелтуші-клиент үшін қолайсыз.

ҚР көліктік қызмет көрсету нарығын одан әрі қарай өркендету үшін аралас және мультимодальдық тасымалдауды дамыту қажет. Ол үшін бүгінгі заманның талабына сай,

халықаралық, іскерлік әдет-ғұрыптарды негізге ала отырып, аралас тасымалдау операторы-экспедитор мәртебесін анықтайтын, аралас тасымалдау шартын жүйелі түрде қарастыратын арнайы заңды қабылдаған жөн. Аталған заң тасымалдаушы жауапкершілігінің шегін анықтау арқылы және шарт жасасу еркіндігі қағидасын арам пиғылмен пайдалану мүмкіндігін бермей, жүк жөнелтушінің мүддесін қорғауы тиіс. Сонымен қатар жаңа заңды қабылдаудың оңды нәтижесі ретінде іс жүзінде бар, бірақ әлі құқықтық тұрғыда реттелмеген мультимодальдық тасымалдау операторының мәртебесін заңдастыру мүмкіндігіне қол жеткізуге болар еді. Соның негізінде аралас тасымалдауды ұйымдастырушы экспедитор-оператор институтын заңдастыру өте қажет деп есептейміз. Мұндай қадам ТМД-ға мүше елдерде де жасалған, мәселен, Беларусь Республикасының АҚ 742-бабы бойынша, тікелей аралас тасымалдау бірегей көлік құжатын толтыру арқылы жасалған көлік экспедициясы шарты бойынша экспедитормен жүзеге асырылады немесе қамтамасыз етіледі деп нақты атап көрсетеді [6].

Әзірге ТМД-ға қатысушы мемлекеттерде халықаралық аралас тасымалдау ережелерімен бірегейлендірілген нормативтік құқықтық акті қабылданған емес. Ресей Федерациясында «О смешанной (комбинированной) перевозке» Федералдық Заңының жобасы талқылануда. Соңғы кездерде Ресей экспедиторлары аралас тасымалдау туралы заң жобасын халықаралық конвенциялардың негізінде қайта құру туралы ұсыныстарын айтуда. Іс жүзінде ТМД елдерінің тәжірибесінде операторлар ұлттық заңнамалардың аумағында емес, халықаралық ережелерге сәйкес қызмет көрсетуде.

Дәстүрлі тасымалдау шартымен салыстырғанда аралас тасымалдау шарты ерекше мазмұнымен, мәнді жағдайларымен айрықшаланады: жүкті жеткізу мерзімі тасымалданатын жүкті көліктің бір түрінен екінші түріне ауыстырып тиеу мерзіміне ұзартылады; жүктің сақталуын қамтамасыз ету міндеті тасымалдау үрдісіне қатысушы барлық көлік ұйымдарының арасында бөлінеді; тасымалдау ақысы мен көлік ұйымдарына тиесілі төлемдерді төлеу; тасымалдаушы көлік ұйымдарының ортақтасқан жауапкершілігі.

ҚР АҚ-нің 694-бабы бойынша, көлік ұйымдарының жүктерді, жолаушыларды, теңдеме жүкті әртүрлі көлік түрлерімен бірыңғай көлік құжаты бойынша тасымалдау кезіндегі өзара қарым-қатынастары, сондай-ақ осындай тасымалдауларды ұйымдастыру тәртібі тікелей аралас тасымалдау туралы заң актілеріне сәйкес тиісті көлік түрлері ұйымдарының арасындағы жасалатын келісімдермен белгіленеді. Демек, тікелей аралас қатынас бойынша тасымалдау екі түрлі шартпен реттеледі: тікелей аралас қатынас туралы шарт (мазмұнымен ерекшеленетін кәдуілгі тасымалдау шарты); көліктің әр түрі бойынша көлік ұйымдарының арасындағы тасымалдауды ұйымдастыру жөніндегі келісімдер.

Тікелей аралас тасымалдар туралы ережеге сәйкес, тікелей аралас тасымалдау шарты - тікелей аралас тасымалдары операторының жүк жөнелтушімен (жүк алушымен) жасаған шарты, оның негізінде оператор жүктің тікелей аралас тасымалдарын ақыға жүзеге асыруды қамтамасыз етуге міндеттенеді (2 п. 2-т.).

Тікелей аралас тасымалдау шарты бойынша оператор, көліктің әр түрлерін пайдалана отырып тікелей аралас тасымалдар құжаты бойынша жеткізу пунктіне жүкті жеткізуді ұйымдастыруға және жүк алушыға беруге міндеттенеді, ал жүк жөнелтуші тасымалдар үшін ақы төлеуге міндеттенеді (4 п.).

Жүкті аралас тасымалдау шарты нақты, өзара, өтеулі шарт болып табылады.

Шарттың тараптары болып жүкті тасымалдауға беретін жүк жөнелтуші мен аралас тасымалдауды ұйымдастырушы, жүкті белгіленген жерге жеткізіп беру үшін қабылдаушы оператор табылады.

Оператор жүкті өз иелігіне қабылдаған кезде, жүк жөнелтушіге тікелей аралас тасымалдау құжатын беруі тиіс. Ереженің 2 п. 3-т. сәйкес, тікелей аралас тасымалдар құжаты - тікелей аралас тасымалдар шартын куәландыратын құжат (коносамент, көлік жүк қағазы және басқалар), оператордың жүкті өз иелігіне қабылдауы, сондай-ақ оның осы шарттың талаптарына сәйкес жүкті жеткізу міндеттемесі.

ҚР АҚ-нің 703-бабы бойынша, тікелей аралас қатынас бойынша жалпы тасымалдау мерзімін бұзғаны үшін, егер мерзімді өткізіп алу тасымалдаушылардың кінәсінен болмағанын дәлелдей алмаса, соңғы тасымалдаушы жауапты болады. Тасымалдаушының жауапкершілігі көліктің заңнамаларда келесідей анықталады: тікелей аралас қатынаста тасымалдаған кезде жолдың темір жол, автомобиль көлігі бөлігі үшін, тасымалдаушы жүк алушыға тасымалдау төлемінің 5 проценті мөлшерінде, бірақ тасымалдау төлемінің 50 процентінен аспайтын мөлшерде айыппұл төлейді (Темір жол көлігі туралы заңның 79-бабы; Автомобиль көлігі туралы заңның 52-бабы). Айыппұл

төлеген соңғы тасымалдаушы жүкті жеткізу мерзімін өткізіп алуға кінәлі көлік ұйымына кері талап қоя отырып, шығынды өндіріп алуға құқылы.

Аралас тасымалдау ережелеріне сәйкес, оператор тікелей аралас тасымалдаудың барлық қатысушыларымен есеп айырысуды қамтамасыз етеді. Жүктерді тікелей аралас тасымалдау кезінде пайда болатын, жүктерді тасымалдау ақысы, қосымша алымдар және басқа да төлемдер тікелей аралас тасымалдау шартында белгіленеді (22,23 пп.).

Тікелей аралас қатынас бойынша тасымалдау кезінде жүктердің сақталмағаны үшін жауапкершіліктің негіздері мен түрі ҚР АҚ, көліктік заңнамаларда анықталған. Қолданыстағы заңнама бойынша, тасымалдаушылар тікелей аралас қатынаста жүктің жоғалғаны, бүлінгені, зақымданғаны, кем шыққаны үшін жүк жөнелтушінің (жүк алушының) алдында ортақтасып жауап береді (ҚР АҚ-нің 703-бабы). Тасымалдаушылардың ортақтас жауапкершіліктері бойынша жүк жөнелтуші (қабылдаушы) міндеттемені толық орындауды барлық тасымалдаушылардан да, жеке алғанда олардың кез келгенінен де, оның үстіне борышты түгелдей де, бөлшектеп те орындауды талап етуге құқылы. Ортақтас тасымалдаушылардың бірінен толық қанағаттанбаған жүк жөнелтуші (қабылдаушы) алынбағанды ортақтас тасымалдаушылардың қалғандарынан талап етуге құқылы. Ортақтас тасымалдаушылар міндеттеме толық орындалғанға дейін міндетті болып қала береді (ҚР АҚ-нің 287-бабының 3-бөлімі). Демек, тікелей аралас қатынас бойынша тасымалдауға қатысушы әрбір тасымалдаушы міндеттеменің тиісінше орындалуы үшін жауапкершілікте болады.

Ортақтас жауапкершілік сипаты бойынша, тасымалдауды кешіктергені үшін, егер кешіктіру тасымалдаушылардың кінәсінен болмағанын дәлелдемесе, соңғы тасымалдаушының ғана жауапкершілігімен шектеледі. Аралас қатынастағы жүк тасымалынан туындайтын кінә қою жүкті тасымалдаудың соңғы пунктіне жеткізген тасымалдаушыға қойылады (ҚР АҚ-нің 703-бабы; ҚР «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» Заңының 234-бабының 2-бөлімі).

Сонымен, қарастырылып отырған тақырып бойынша қозғалып отырған бүгінгі күннің мәселесі - аралас тасымалдау операторының құқықтық жағдайы, оның халықаралық құқықпен реттелмегені анықталды. Аралас тасымалдау операторының заңды табиғаты күрделі және экспедиторлық қызметтердің кейбір элементтеріне ие болғандықтан, тасымалдау саласындағы атқарылатын қызметтердің осы екі түріне арналған заңдарды дайындау тиімді болар еді. Бұл тасымалдау нарығына қатысушының қай кезде экспедитор ретінде, ал қай кезде аралас тасымалдау операторы ретінде әрекет ететіндігін айқындауға мүмкіндік береді.

#### Әдебиеттер тізімі:

1 Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки. – М.: Росконсульт, 2001. – 368 с.

2 Қазақстан Республикасы Үкіметінің «Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздерін дамыту Тұжырымдамасы туралы» 27 сәуір 2001 жылғы № 566 қаулысы // Қазақстан Республикасы Президент және Үкімет актілерінің жинағы. – 2001. - №15. - 199-құжат.

3 Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникациялар министрінің «Аралас тасымалдар қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 қарашадағы № 1104 бұйрығы // <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500012569>

4 Ассоциация Национальных экспедиторов Казахстана. Руководство по упрощению и оформлению торговых документов в экспедировании и перевозке грузов по Республике Казахстан. – Астана, 2000. – 75 с.

5 Ильясова Г.А. Халықаралық аралас тасымалдау шарты. Ғылыми очерктер De jure, de facto: / Отв. ред. Муқанова М.Ж. – Караганда: Карагандинский государственный университет им. Е.А. Букетова, 2011. – С. 179-187.

6 Гражданский кодекс Республики Беларусь от 7 декабря 1998 года №218-3. // Зарегистрировано в Национальном реестре правовых актов Республики Беларусь 20 марта 2001 года №2 / 744.