

6. Закон України «Про застосування трансплантації анатомічних матеріалів людині : Закон України» від 17.05.2018 № 2427-VIII (введення в дію відбудеться 01.01.2019) // Офіційний вісник України. –2018. – № 51. – Ст. 1785.

## ЖҮКТІ ТАСЫМАЛДАУ ШАРТЫНЫҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ ТАБИҒАТЫ

*Құмарова Ұ.Қ., Академик Е.А. Бөкетов атындағы ҚарМУ-нің заң факультетінің  
I курс докторанты*

*Ильсова Г.А., з.э.к., профессор, Академик Е.А. Бөкетов атындағы ҚарМУ*

Жүкті тасымалдау шарты көліктік шарттар жүйесінде басым орынды алады, яғни негізгі шарт болып табылады. Өйткені дәл осы шарт материалдық құндылықтарды тасымалдаумен байланысты негізгі міндеттерді атқарады. Соған қарамастан, ҚР АҚ-де жүктерді тасымалдаумен байланысты қатынастарды құқықтық реттеу міндеттемелік шарттардың басқа түрлерін реттеумен салыстырғанда айтарлықтай ерекшеленеді. Тасымалдау сияқты күрделі міндеттемені реттейтін ережелерге заң шығарушы жиырма шақты ғана баптарды арнаған (мәселен, салыстыру үшін ҚР АҚ-нің 25-тарауы сатып алу-шартында жүздей бап бар). Жүк жөнелтуші, тасымалдаушы мен жүк алушының арасындағы қарым-қатынас негізінен ҚР АҚ-нің 34-тарауымен, арнайы көліктік заңдармен, тасымалдау ережелерімен реттеледі.

Азаматтық және көліктік заңдардың дамуы мен жетілдірілуі теориялық және тәжірибелік тұрғыдан да өзекті болып табылатын көптеген шешілмеген мәселелерді туындатады. Жүк тасымалдау ережелерінің жетілмеуі және тәжірибеде қолдану үшін тиімсіздігі, сәйкесінше, цивилистика ілімінде жүкті тасымалдау шартының құқықтық табиғатын, олардың пәні мен мәнісін әрқалай түсінуге әкеледі. Қалыптасқан жағдайды көліктік міндеттемелердің экономикалық табиғатына сай келетін және жүкті жеткізу үрдісін ортақ құқықтық реттеудің талаптарына сай келетін ережелерді құрастыру жолымен түзетуге болады. Бұл міндетті шешу зерттеу пәні болып табылатын шарттың және олардың негізі болатын экономикалық қатынастардың құқықтық табиғатын нақты зерттеу қажеттігін анықтап береді.

Жүкті тасымалдау шартының заңды табиғатына жүргізілген зерттеу жұмысы азаматтық құқық ғылымында біртекті көзқарастардың қалыптаспағанын байқатады. Жүкті тасымалдау шартының құқықтық табиғатына қатысты пікірталастар заң әдебиетінде кеңестік дәуірден бері толассыз жүргізіліп келеді. Зерттеу тақырыбы бойынша зерттеу жұмыстарының көптігіне және олардың құндылығына қарамастан көліктің жеке түрлерімен жүкті тасымалдау шартын құқықтық реттеуді жалпылама талдауға жеткіліксіз назар аударылған деп есептейміз.

Тасымалдау шарты азаматтық құқықтағы ең маңызды шарттардың бірі, ол ұзақ уақыт бойы мердігерлік шартының жеке түрі ретінде қарастырылып келген болатын. Қазақстандық азаматтық құқықтың аумағында тасымалдау шартын дербес түрге бөліп қарастыру кеңестік мемлекеттің қалыптасу кезеңінде аяқталған ұзақ та қиын үрдістен өтті.

Кеңестік дәуірге дейінгі Ресей азаматтық заңнамасында тасымалдау шарты мердігерлік шарттың бір түрі ретінде қарастырылғанымен, азаматтық құқық ілімінде тасымалдау шартының дербестігі танылып, оны жаң-жақты реттеу қажеттігі аталып өткен болатын. Мәселен, Г.Ф. Шершеневич азаматтық-құқықтық шарттарды жіктей отырып, қызмет көрсету туралы шарттардың қатарында тасымалдау шартын дербес көрсетеді және оған келесідей анықтама берген: «тасымалдау шарты – бір тарапты, тасымалдаушыны, сыйақы үшін басқа тараптан, жөнелтушіден, қабылдап алынған заттарды құрлық жолымен немесе су жолымен, өзінің жалжымалы құралымен белгіленген жерге дейін жеткізуге және белгілі бір тұлғаға – қабылдап алушыға табыстауға міндеттейтін келісім» [1, 209].

Кеңестік кезеңде тасымалдау бойынша туындайтын қатынастарды шарттық деп тану біртіндеп жүзеге асырылды. Өткен ғасырдың 20-50-жылдар аралығында социализм дәуіріндегі жоспарлау жүйесіне сай тасымалдау әкімшілік сипатқа ие болғандықтан, тасымалдау бойынша қатынастардың шарттық табиғатына күмән келтірілді. Цивилист-ғалымдар жүктерді тасымалдау жоспарлау актілерінің негізінде туындайтын болғандықтан, жүкті тасымалдауға табыстау және қабылдау темір жол ұйымы мен жүк жөнелтуші үшін жоспарды орындау міндетті болып табылады, сондықтан оны шартпен рәсімдеудің қажеті жоқ деп пайымдады [2, 117-118]. Осыған байланысты тасымалдау қызметі біржақты мәміле деген ұғым қалыптасты.

1961 жылы КСРО және одақтас республикалардың Азаматтық заңнамаларының негіздерінің қабылдануына орай жүктерді, жолаушыларды, қол жүктерін тасымалдау шарттары бекітілді (72-77-баптары). Сөйтіп, заң әдебиетінде тасымалдаудың шарттық табиғаты анықталды. Одақтас республикалардың, соның ішінде Қазақ КСР-ның 1964 жылғы Азаматтық кодексінің 34-тарауында «Тасымалдау» деген атаумен көлік ұйымдары мен клиенттердің арасындағы қатынастарды реттейтін тасымалдау шартының құқықтық негіздері тыңғылықты бекітілді (363-376-баптары). Аталған заңнамалардың негізінде тасымалдау ережелері КСРО темір жолдарының Жарғысында (1964 ж.), КСРО Сауда мақстанды теңізде жүзу кодексінде (1968 ж.), Қазақ КСР-ның Автомобиль көлігінің Жарғысында (1970 ж.) нақтыланып, жан-жақты реттелді.

Қазақстан егемендігі мен тәуелсіздігінің орнығуымен, нарықтық экономикаға жасалған бетбұрыстардың негізінде шарт жасасу еркіндігі қағидасына негізделген қолданыстағы ҚР АҚ-нің 688-бабында бекітілген нормалар тасымалдау қатынастарының шарттық табиғатына қатысты пікірталастардың толастауына негіз болды.

ҚР АҚ-нің 688-бабына сәйкес, жүкті тасымалдау тасымалдау шартының негізінде жүргізіледі.

Жүкті тасымалдау шарты бойынша бір тарап (тасымалдаушы) өзіне басқа тараптың (жүк жөнелтушінің) сеніп тапсырған жүгін белгіленген мекенге жеткізуге және жүкті алуға уәкілетті адамға (алушыға) оны беруге міндеттенеді, ал жүк жөнелтуші жүкті тасымалдағаны үшін шартқа немесе тарифке сәйкес ақы төлеуге міндеттенеді. Жүк тасымалдау шарты көліктік құжатын, коносаментті, тауар-көлік құжатын немесе жүк тасымалдаудың көлік туралы заң актілерінде көзделген өзге құжатын толтыру арқылы рәсімделеді (ҚР АҚ-нің 689-бабы).

Берілген анықтамадан жүк тасымалдау шартының заңды табиғатын келесідей сипаттауға болады: нақты, екі жақты, өтеулі шарт. *Нақты* болып табылу себебін тасымалдаушы міндеттемесінің жүктерді жөнелтушіден қабылдаған сәтте туындауымен түсіндіреді. Тек қана кеме жалдау (чартер) шартын жасасу жолымен жүкті теңіз арқылы тасымалдау шарты консенсуалдық шарт деп есептеледі. Тасымалдау шартының консенсуалдық сипаты тараптардың өзара келіскен жағдайлары негізінде жүкті белгіленген жерге тасып жеткізу міндетінің туындау сәтінен айқындалады. Ал нақты шартта міндеттеме жүкті тасымалдау үшін табыстау фактісінен туындайды.

Жүк тасымалдау шарты көліктік құжатын, коносаментті, тауар-көлік құжатын немесе жүк тасымалдаудың көлік туралы заң актілерінде көзделген өзге құжатын толтыру арқылы рәсімделеді. Демек, жүкті тасымалдау шарты жөнелтушіден жүкті қабылдап алып, оған аталған құжаттардың біреуін берген сәттен бастап жасалды деп есептеледі.

Жүкті тасымалдау шартының пәні болып тасымалдаушының жүкті жөнелту жерінен жеткізу жеріне дейін тасып жеткізу және оны жүк қабылдаушыға табыстау табылады. Жүктерді тасымалдауды ұйымдастыру шартынан айырмашылығы, нақты жүктерді тасымалдауды қарастырады. Сондықтан да оны заң әдебиетінде нақты жүкті тасымалдау туралы шарт деп атап жүр [3, 250; 4, 407].

Кенестік дәуірде және бүгінгі күні де автомобильмен тасымалдау шартының консенсуалдық сипатын негіздейтін пікірлер де кездеседі. Бұндай пікір бойынша, жүкті тасымалдауға табыстаудан бұрын, әуелі автомобильді жүк жөнелтушінің аумағында орналасқан жүк тиеу орнына беру туралы келісім жасалады, аталған міндеттер әуелі шарт жасасудан туындайды [5, 27-29]. Мұндай пікірдің орын алу себебі, автомобиль көлігінде бір жылға дейін ұзақ мерзімге тасымалдау шарты жасалады.

Соңғы уақытта заң әдебиетінде тасымалдау шартын нақты шарт ретінде сипаттайтын заңдық табиғатына күмән келтірілуде. Оның себебі, тасымалдау шартының жүйесіне алуан түрлі ұйымдастырушы шарттарды енгізу есебінен тасымалдау шартының аумағы кеңейтілуде. Бұл тасымалдау шарты туралы қалыптасқан теориялық көзқарастарды түпкілікті қайта қарауды қажет етеді.

Қолданыстағы ҚР Автомобиль көлігі туралы Заңының 33-бабы бойынша, тасымалдаушы автомобиль көлігімен жүк тасымалдау ережелеріне және шартқа сәйкес жүктерді автомобильмен тасымалдауға жарамды автокөлік құралдарын автомобильмен жүк тасымалдауға қабылданған өтінімде (тапсырыста) немесе шартта белгіленген мерзімде тиеу үшін жүк жөнелтуге беруге міндетті. Бұл норма ҚР АҚ-нің 696-бабына негізделеді. Тасымалдау шартын консенсуалдық деп танитын пікірлер тапсырысты міндеттеменің туындауына негіз болатын күрделі заңдық құрамға енгізеді: жүк жөнелтушінің тапсырысты беруі және оны тасымалдаушының қабылдауы сәтінде келісімге келеді, яғни кейін жүкті тасымалдау мақсатында тасымалдау құралын беру және оған жүкті тиеу жөнінде тараптар еріктерін білдіреді деп атап көрсетеді [6, 13]. Бұндай пікірді сынап отырып, тасымалдау шартының нақты шарт ретіндегі құқықтық табиғатын қолдайтын пікірлер де жиі айтылып жүр. Ол бойынша, жүкті тасымалдауға беру және оны тиеу үшін автомобиль көлігін беруге байланысты

туындайтын қатынастар шарттық қатынастар болып табылып, ұзақ мерзімді автомобиль көлігімен жүк тасымалдау шартымен реттеледі. Бірақ бұл шарт консенсуалдық шартқа жатпайды, оның атауынан белгілі болғандай, бұл тасымалдауды ұйымдастыру туралы шарт болып табылады [7, 22].

Тасымалдау шартының нақтылық сипаты ҚР АҚ-нің 689-бабында қарастырылған анықтамадан белгілі болғандай, тасымалдаушы жүк жөнелтушінің «сеніп тапсырған» жүгін тасуға міндеттенеді. Сондықтан тасымалдаушының міндеттемесі жүк жөнелтушіден жүкті алған сәттен бастап туындайды. ҚР АҚ-нің 688-бабының 2-бөліміне сәйкес, тасымалдаудың жалпы талаптары көлік туралы заң актілерімен белгіленеді. Көліктер туралы заңнамаларға жүргізілген талдаулар, жүк тасымалдау шартының анықтамалары ҚР АҚ-нің 689-бабында белгіленген анықтамаға толығымен сәйкес келетінін байқатады. Әсіресе, жүк тасымалдау шартының нақты сипаты теміржол көлігімен жүк тасымалдау шартын реттейтін көліктік заңнамада тікелей нұсқалады: «Жүк жөнелтушіге темір жол көлігі жүкқұжатының негізінде жүк қабылданғаны туралы квитанция берілген кезден бастап жүк тасымалдау шарты жасалды деп есептеледі» (ҚР «Темір жол көлігі туралы» Заңының 36-бабының 3-бөлімі).

Тасымалдау шартының заңдық табиғатына қатысты кейбір авторлар үшінші жақтың пайдасына жасалатын шарт деп саралайды [8, 384]. Бұндай тұжырымдаманы ұсынушы авторлардың бір тобы жүк тасымалдау шарты тауар жеткізілімі, сатып алу-сату шарттарымен анықталған мақсаттарға жету үшін жасалады, яғни тауарды сатып алушы шарт жасаса отырып, жүкті тасымалдау шарты бойынша жүк алушы болып табылады және көлік ұйымынан жүкті қабылдап алуға және тасымалдау шарты бойынша басқа да әрекеттерді орындауға міндетті болады [9, 384]. Бірақ, тасымалдау шартында мұндай үшінші жақ та болмайтын жағдайлар болады, мәселен, жүкті өзінің атына немесе филиалының мекен-жайына жіберуі мүмкін. Жүкті қабылдаушы ретінде жүк жөнелтушіге немесе қабылдаушыға көліктік қызмет көрсетуші экспедиторы болатын жағдайлар да кездеседі.

Сонымен қатар, жүк тасымалдау шартын үшінші жақтың пайдасына жасалатын шарт деген пікірге қосыла отырып, В.В. Витрянский пікірін келесідей түйіндейді: «Тасымалдау шарты қабылдап алушыға ешқандай міндеттеме жүктемейді, бірақ егер тұлға жүкті қабылдап алуға ниет білдірсе, онда заңнамамен қарастырылған белгілі бір міндеттерді өзіне қабылдап алады, бұл үшінші жақтың пайдасына жасалатын тасымалдау шартының құрылысына қайшы келмейді» [10, 43]. Бұдан жүк қабылдаушыға міндеттерді жүктейтін тасымалдау шарты емес, көліктік заңнама (ҚР АҚ-нің 382-бабының 1-бөлімі бойынша) деген пікір қалыптасады [11, 174-175].

Жүк тасымалдау шартын үшінші жақтың пайдасына жасалатын шарт деген пікірге қарама-қайшы тұжырымды ұстанушылар көзқарастарын келесідей дәлелдейді: біріншіден, тауар жеткізілімі иә кез келген басқа да шарт тасымалдау шартын жасасудың міндетті алғышарты болып табылмайды, сондықтан «тапсырыс беруші» және «жүк қабылдаушы» ұғымдары бір-біріне сәйкес келмейді; екіншіден, үшінші жаққа міндеттемелер жүктелмейді, оған тек қана құқықтар белгіленуі тиіс, өйткені шарт бойынша міндеттеме тек қана өзі немесе өкілі арқылы жасасқан тұлғаға жүктеледі [12, 52-53].

Мұндай пікірмен келісе алмаймыз, себебі ҚР АҚ-нің 689-бабына сәйкес, жүкті тасымалдау шарты екі тарап – жүк жөнелтуші мен тасымалдаушының арасында жасалады, сондай-ақ шарт бойынша тасымалдаушы «жүкті алуға уәкілетті адамға (алушыға) оны беруге міндеттенеді». ҚР АҚ-нің 391-бабының 1-бөлімінде: «Тараптар несие берушіге емес, шартта көрсетілген немесе көрсетілмеген және борышқордан міндеттемені өзінің пайдасына орындауды талап етуге құқығы бар үшінші жаққа борышқор орындап беруге міндетті деп көрсеткен шарт үшінші жақтың пайдасына жасалған шарт болып танылады» деген анықтамадан байқалып тұрғандай, жүк тасымалдау шартында жүк алушы үшінші тұлға ретінде тасымалдаушыдан шартты орындауын талап етуге құқылы. Мәселен, жүк қабылдаушы жүктің жетіспеуі, бүлінуі жағдайында нақты зиянның мөлшерін тасымалдаушымен бірлесіп анықтайды, сараптама жүргізе алады, жүкті жеткізу мерзімі бұзылғанда тасымалдаушыдан айыппұл төлеуді талап етуге құқылы, тасымалдаушыға кінә қоюға құқылы, коммерциялық акт жасауды талап етуге құқылы т.б. Сонымен бірге үшінші жаққа міндеттер де жүктеледі: келіп жеткен жүкті қабылдауға, тасымалдау ақысын төлеуге, т.б.

Сонымен, көліктік заңнамамен реттелген жүк алушының құқықтық жағдайына жүргізілген талдаулар нәтижесінде жүк алушы құқықтарға да, міндеттерге де ие болады деп қорытындылауға мүмкіндік береді. Жүк тасымалдау шартының мазмұны үшінші жақтың пайдасына жасалған шарт ретінде тануға негіз болады.

Жүк тасымалдау шарты *екі жақты* болып табылады. Жүк тасымалдау шарты екі тарап – жүк жөнелтуші мен тасымалдаушының арасында жасалады, ал жүк қабылдаушы - осы шарт пайдасына жасалатын үшінші жақ деп танылады.

Жүк тасымалдау шарты *өтеулі* шарттарға жатады. Тасымалдаушының жүкті белгіленген мекен-жайға жеткізу және оны қабылдаушыға табыстау міндетіне қарама-қарсы жүк жөнелтушінің жүкті тасымалдап жеткізгені үшін шартқа немесе тарифке сәйкес ақы төлеу міндеті тұрады. Жалпы пайдаланыстағы көлікпен тасымалдау орындалғанда тасымалдау ақысы бекітілген тарифке сәйкес анықталады.

Азаматтық құқық теориясында тасымалдау шарттары өтеулі қызмет көрсету шартына жатқызылады. Тасымалдау шартын жасасудың экономикалық мақсаты, әдетте, жүктерді және жолаушыларды бір жерден екінші жерге тасу, яғни тасымалдап жеткізу бойынша қызмет көрсету болып табылады. Көліктік қызмет көрсетулер келесідей түрлерге жіктеледі: жүк тасымалдау; стивидорлық – жүктерді тиеу, түсіру бойынша қызмет көрсету; тальмандық – жүктері санау, өлшеу бойынша қызмет көрсету; қоймалық – жүктерді сақтау бойынша қызмет көрсету; басқа да ұсақ, ілеспе қызметтерді көрсету (мәселен, жүктер салынған ыдыстарды жөндеу, жүктерді сорттау, таңбалау, т.б.) [13, 7]. Сондықтан жүк тасымалдау шартын өтеулі қызмет көрсету шартының түрі деп тануға негіз бар.

Кейбір жағдайларда жүкті тасымалдау шартын қосылу шарты ретінде тануға болады. ҚР АҚ-нің 389-бабы бойынша, ережелерін тараптардың біреуі формулярларда немесе өзге стандартты нысандарда белгілеген және басқа тарап оны ұсынылған шартқа тұтастай қосылу жолы деп қабылдай алатын шарт қосылу шарты болып табылады.

Заң әдебиетінде, қосылу шартын бөліп қарастыру критерийлері шарт техникасы саласында болады деп айтылған. Келісімді қосылу шарты деп тану белгілі бір мән-жайға байланысты - ол тараптардың бірімен шарттың стандарттық нысанының әзірленуі. Кез келген тарап, кез келген коммерциялық ұйым шарттың стандарттық нысанын әзірлеп, екінші тарапқа осы шартқа қосылуды ұсына алады [14, 108]. Бүгінгі күні мұндай үлгілі нысанды офертаны клиенттің жүкті тасымалдау шартын жасасу жөнінде ұсынысын рәсімдеу үшін қолдану тәжірибесі орын алған. Бұған ҚР АҚ-нің 689-бабының 2-бөлімінде аталған жүк тасымалдау шартының құжаттарды (көліктік құжат, коносамент, тауар-көлік құжаты) толтыру арқылы рәсімделуін нұсқайтын ережелер құқықтық негіз болады.

Сонымен, азаматтық құқық ғылымындағы жүкті тасымалдау шартының ұғымы мен құқықтық табиғаты туралы теориялық мәселелерді зерттеп, азаматтық және көліктік заңнамалардың ережелеріне талдау жүргізе келе, төмендегідей қорытындыларға келеміз:

1. Заң әдебиетінде жүктерді тасымалдау шартының екі түрлі табиғаты туралы пікірлерді зерделей отырып, біз жүктерді тасымалдау шарты нақты шарт деген қорытындыға келеміз. Себебі бұл шартты әрі нақты, әрі консенсуалды деп қарастыратын болсақ, онда тасымалдау шарттарына оған ұқсас емес міндеттемелерді, атап айтқанда, ұйымдастырушы шарттарды жатқызуға болар еді.

2. Жүктерді тасымалдау шарты үшінші жақтың, яғни жүк қабылдаушының пайдасына орындалатын шарттардың қатарына жатқызылады. Өйткені, ҚР АҚ-нің 689-бабына сәйкес, жүкті тасымалдау шарты екі тарап – жүк жөнелтуші мен тасымалдаушының арасында жасалады, сондай-ақ шарт бойынша тасымалдаушы «жүкті алуға уәкілетті адамға (алушыға) оны беруге міндеттенеді».

3. Жүктерді тасымалдау шарты өтеулі қызмет көрсету туралы шарттардың бір түрі болып табылады. Аталмыш шарттың пәні ретінде жүктерді бір жерден екінші жерге тасымалдап жеткізу бойынша клиентке қызмет көрсету болады.

4. Жүкті тасымалдау шартын қосылу шарттарына жатқызу ұсынылады. Себебі жүкті тасымалдау шарты тасымалдаушының шарттың нысаны болып табылатын стандартты құжатты (көлік құралының түріне қарай коносамент, жүкқұжат, тауар-көлік құжатын) толтырып, жүк жөнелтушіге табыстауы жолымен жасалуы, бұл шарттың жағдайларына клиенттің қосылуын білдіреді.

#### Әдебиеттер тізімі:

- 1 Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права: По изд. 1908 г. Т. 2. - М., 2003. - 544 с. - (Классика российской цивилистики)
- 2 Гражданское право России: Обязательственное право. Курс лекций. Ч. 2 / Отв. ред.: Садиков О.Н. - М.: БЕК, 1997. - 704 с.
- 3 Пугинский Б.И. Коммерческое право России. – М., 2000. – 314 с.
- 4 Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 4-е изд., стер. – М.: Статут, 2007. - 940 с.

- 5 Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте - М., 1966. – 264 с.
- 6 Елдашов Г. А. Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом: Автореф. дисс. канд. юрид. наук.: 12.00.03 – М., 2006. – 25 с.
- 7 Тютрина Н.Н. Понятие договора перевозки грузов // Транспортное право. – М.: Юрист, 2005. - № 2. – С. 20-22.
- 8 Гражданское право России. Часть вторая: Обязательственное право. Курс лекций. / Отв. ред. О.Н. Садиков. – М.: Юрист, 2004. – 845 с.
- 9 Гражданское право. Том 2. Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. - М.: «ПРОСПЕКТ», 1998. – 784 с.
- 10 Витрянский В. Участники договорных отношений, связанных с перевозками // Хозяйство и право. – 2001. - № 2. – С. 26-48.
- 11 Тулеугалиев Г.И. Избранные труды по транспортному праву / Предисл. М.К. Сулейменов, Е.У. Ихсанов. Сост. М.К. Сулейменов. – Алматы: НИИ частного права КазГЮУ, 2003. – 506 с. (Серия «Классика казахстанской цивилистики»)
- 12 Егизаров В.А. Транспортное право. Учебник для вузов - Москва: Юстицинформ, 2005.- 544 с.
- 13 Брагин С.В., Сабетов А. Экспедирование, экономика, транспорт. Учебное пособие. – Алматы, 2002. – 397 с.
- 14 Витрянский В.В. Гражданский кодекс о договоре // Вестник ВАС. -1995. - № 10.-С. 2-18.

## **ПОНЯТИЕ И ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ФРАНЧАЙЗИНГА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН И ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ**

*Альмухамбетов О., магистрант КарГУ им.Е.А.Букетова,  
Доскалиева Ж.Р., студентка юридического факультета КарГУ им.Е.А.Букетова,  
Киздарбекова А.С., зав.кафедрой гражданского и трудового права*

Законодательное определение франчайзинга заложено в Гражданском Кодексе Республики Казахстан и в Законе о франчайзинге, которое трактуется как договор комплексной предпринимательской лицензии, в которой одна сторона (комплексный лицензиар) обязуется предоставить другой стороне (комплексному лицензиату) за вознаграждение комплекс исключительных прав (лицензионный комплекс), включающий, в частности, право использования фирменного наименования лицензиара и охраняемой коммерческой информации, а также других объектов исключительных прав (товарного знака, знака обслуживания, патента и т.п.), предусмотренных договором, для использования в предпринимательской деятельности лицензиата [4]. В гражданском кодексе используется термин «комплексная предпринимательская лицензия», он был использован законодателем условно, чтобы отличить эту группу правовых отношений. Но поскольку термин франчайзинг используется в большинстве стран мира, законодатель Казахстана, ссылаясь на название в скобках показал, что комплексная предпринимательская лицензия в Республике Казахстан и есть франчайзинг. Таким образом была проведена некая унификация с мировым законодательством. В то же время в тексте статьи используется терминология, известная нашему законодательству. Вследствие чего, законодатель сохранил традиции внутренней правовой терминологии [5]. Поскольку, как мы видим, соглашение посвящено передаче исключительных прав, его правовое регулирование подпадает под действие других нормативных правовых актов, кроме Гражданского кодекса Республики Казахстан. Это, например, Закон Республики Казахстан от 26 июля 1999 года «О товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров», Патентный закон Республики Казахстан от 16 июля 1999 года, акты корпоративного законодательства и т.д. Кроме того, существует специальный Закон Республики Казахстан от 24 июня 2002 года «О комплексной предпринимательской лицензии (франчайзинг)».

Исходя из самой концепции «лицензии» (разрешение на реализацию определенной деятельности, разрешение на использование чего-либо) под комплексной предпринимательской лицензией (франчайзинг) понимается, прежде всего, предоставление права на использование набора исключительных прав (прав на использование фирменного наименования, товарного знака, коммерческой тайны, ноу-хау и т.д.), а не сама предпринимательская деятельность, как это определено в Законе Республики Казахстан от 24 июня 2002 «О комплексной предпринимательской