

Список литературы

1. Кляус Н.В. Некоторые проблемы предмета судебной защиты в гражданском процессе по делам особого производства www.underlaw.ru
2. *Каллистратова Р.Ф.* Установление юридических фактов судом в порядке особого производства. — Краснодар: Изд-во КГУ, 2007. — 179 с.
3. *Золотухин А.Д.* Проблемы судопроизводства по делам об установлении фактов, имеющих юридическое значение в особом производстве. — М.: Междунар. отношения, 2003. — 168 с.
4. *Крючков Г.К.* Судебное установление юридических фактов, от которых зависит возникновение, изменение или прекращение личных или имущественных прав граждан. — М.: Юрид. лит., 1986. — 160 с.
5. *Иванова О.В.* Лица, не привлеченные к участию в деле, права которых нарушены решением суда. — М.: Издат. центр «Академия», 2010. — 340 с.
6. Закон РК от 17 декабря 1998 г. № 321-1 «О браке и семье» www.zakon.kz
7. *Скаридов А.С.* Международное частное право. — М.: Междунар. отношения, 1998. — 496 с.
8. *Деченко Т., Таяйлова Ю.* Гражданские права и способы их защиты // Фемида. — 1997. — № 8. — С. 79–82.
9. *Пятилетов И.И.* Особенности судопроизводства по делам о признании гражданина недееспособным. — М.: Юрист, 1984. — 151 с.
10. Закон РК от 14 июля 1997 г. № 155-1 «О нотариате» www.zakon.kz

ӘОЖ 341.215.4

Жүктерді тасымалдау және көлік экспедициясы шарттарынан туындайтын дауларды шешуде азаматтық заңнаманы қолданудың теориялық және тәжірибелік мәселелері

Ильясова Г.А.

Е.А.Бөкетов атындағы Қарағанды мемлекеттік университеті

В статье обобщена судебная практика по разрешению споров, вытекающих из договора перевозки грузов и договора транспортной экспедиции. На основании этого автором были выявлены проблемы теории и практики применения гражданского законодательства, возникающие при рассмотрении гражданских дел о перевозках грузов. По поводу данной проблемы автор обобщил научные взгляды ученых-цивилистов, проанализировал нормы гражданского права, регулирующие транспортные обязательства и сделал выводы, указывающие пути решения данных проблем.

The judiciary practice about resolution of disputes, following of the contract of transportation of cargoes and the contract of transport expedition is generalized in article The problems of the theory and practice of application of the civil legislation, arising at consideration of civil cases about transportations of cargoes have been revealed. Concerning to the given problem the author has generalized scientific views of scientists of civil law, analyzed the norms of civil law regulating transport obligations and has drawn the conclusions specifying the ways of the decision of given problems.

Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә.Назарбаев Судьялардың V съезінде сөйлеген сөзінде сот өндірісін барлық кезеңдерде жетілдіру, судьялардың мәртебесін күшейту, сот жүйесінің ашықтығы мен айқындығын қамтамасыз ету қажеттігі туралы атап өткен болатын [1]. Соған сәйкес, Қазақстан Республикасының 2010 жылдан 2020 жылға дейінгі кезеңге арналған құқықтық саясат тұжырымдамасы азаматтық іс жүргізу құқығы сот төрелігінің қолжетімділігін, азаматтық сот ісін жүргізуге қатысушылардың құқықтарын барынша іске асыруды қамтамасыз етуге, жеке адамның бұзылған құқықтары мен бостандықтарын, қоғам және мемлекет мүдделерін уақтылы қорғау және қалпына келтіруге арналған деп анықтайды. Аталған мақсатқа қол жеткізу үшін азаматтық іс жүргізуді жетілдіру жөніндегі шаралар азаматтарға сот қорғауында өз құқықтарын неғұрлым толық жүзеге асыруды қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін сот төрелігін қамтамасыз етудің жолдары мен тәсілдерін айқындауға бағытталуы тиіс [2]. Азаматтық іс жүргізуді жетілдіру міндеттерінің бірі болып соттардың құқық қолдану тәжірибесіне талдау жүргізу жолымен материалдық құқық

нормаларын қолданудың теориялық және тәжірибелік мәселелерін айқындау, соның негізінде заңдылықты қатаң сақтай отырып, заңнамалық реттеудің тиімділігін арттыру табылады.

Еліміздің экономикалық дамуы, әлемдік экономикаға интеграциялануы шарттық қатынастарды дамытып, әсіресе тасымалдау мен көлік экспедициясы шарттарының көбірек жасалуына жол ашты. Сол себепті аталған көліктік міндеттемелер бойынша соттарда қаралатын материалдық-құқықтық даулардың да саны күн өткен сайын ұлғайып, мұндай санаттағы істерді қарастыруда заңнамаларды қолдану тәжірибесі мен теориясын талқылаудың қажеттігі туындап отыр. Осы салада біртекті сот тәжірибесін қалыптастыру мақсатында заңнамаларға талдау жүргізу, жүкті тасымалдау шарты мен көлік экспедициясы шартының заңдық табиғатына ғылыми зерттеу жүргізу қажет деп есептейміз.

Жүктерді тасымалдаумен байланысты даулар күрделі болып келеді. Оларды шешуде азаматтық және көліктік заңнамаларда бекітілген құқықтық нормалардың біртұтас кешені қолданылады. Жүктерді тасымалдау бойынша міндеттемелерден туындайтын дауларды шешуде туындайтын басты мәселе — жүк тасымалдау шарты мен көлік экспедициясы шартын ажырату.

Қазіргі азаматтық құқық ғылымында көлік экспедициясы шарты мен тасымалдау шартының арақатынасы даулы мәселелердің бірі болып табылады. Аталмыш шарттардың айырмашылығын анықтау тәжірибедегі түсініксіздіктерді жойып, экспедитордың шарт бойынша міндеттемені орындамағаны үшін жауапкершілігін реттейтін тиісті нормаларды қолдануға мүмкіндік берер еді.

Көлік экспедициясы шарты мен тасымалдау шартының құқықтық табиғаты ұзақ уақыт бойы кеңестік цивилист-ғалымдардың пікірталасына айналды. Заң әдебиетінде көлік экспедициясы шарты жүктерді тасымалдау шартына қатысты қосалқы шарт ретінде танылды [3, 4]. Бұл пікірге қарсы пікірді Н.Г.Рыженкова ұсынды: «Экспедиция бойынша қатынастарға тасымалдау шартының нормалары қолданылмауы тиіс. Экспедиция тасымалдауға қарағанда кеңірек және біртекті емес. Экспедитор қызметі тасымалдаудан басқа маңызды операцияларды да қамтиды. Демек, экспедитордың қызмет ету аясы мен клиент алдындағы жауапкершілігі кеңірек болуы тиіс. Сондықтан экспедициялық қызмет көрсету бойынша қатынастар өзіндік ерекшеліктеріне байланысты экспедиция шарты нысанында дербес құқықтық реттелуі тиіс» [5]. Бірақ осыған қарамастан, бұл авторлардың барлығы көлік экспедициясы шартының тасымалдау шартымен, яғни тасымалдау бойынша міндеттеменен, тығыз байланысын атап көрсетеді.

Көлік экспедициясы шарты тасымалдау шартынан ажыратылады. Заңдық табиғаты бойынша көлік экспедициясы шарты консенсуалды, екі жақты, өтеулі шарт болып табылады, ал жүк тасымалдау шарты нақты шарттарға жатады. ҚР АҚ-нің 708-бабы бойынша, көлік экспедициясы шарты келесідей ерекшеліктерімен сипатталады: 1) жүктерді тасымалдауға байланысты көлік-экспедициялық қызметтер көрсету бойынша туындайтын қатынастарды реттейді; 2) тараптары болып экспедитор (қызмет көрсетуші) және клиент (жүк жөнелтуші, жүк қабылдаушы) табылады; 3) мазмұны — жүкті тасымалдауға байланысты экспедиция шартында белгіленген қызмет көрсетулерді орындау немесе орындауды ұйымдастыру, оның ішінде клиенттің атынан немесе өз атынан жүкті тасымалдау шартын жасасу; 4) көлік экспедициясы шартында қосымша қызметтер көрсету ретінде экспорт немесе импорт үшін талап етілетін құжаттарды алу, кедендік және өзге шарттылықтарды орындау, жүктің саны мен жай-күйін тексеру, оны тиеу мен түсіру, жөнелтушіге жүктелетін баждарды, алымдар мен басқа да шығындарды төлеу, жүкті сақтау, оны баратын жерінде алу, сондай-ақ өзге де операцияларды орындау мен қызмет көрсетулер сияқты жүкті жеткізу үшін қажетті операцияларды жүзеге асыру көзделуі мүмкін.

Тасымалдаушының міндеті жүкті кеңістікте бір жерден екінші жерге тасып жеткізу болса, экспедитордың міндеті тасымалдауды ұйымдастыру болып табылады. Экспедициялау тасымалдауға қарағанда біртекті емес, мағынасы кең. Олай дейтін себебіміз, экспедитордың қызметі жүкті көлікпен жеткізуден басқа да көптеген маңызды операциялардан тұрады.

Жүкті тасымалдауға қызмет көрсету туралы шарттарды саралағанда құқық қолдану тәжірибесінде жүк тасымалдау шарты мен көлік экспедициясы шартының арақатынасын анықтауға байланысты қиындықтар туындайтыны белгілі болды. Оны соттардың заңнамаларды қолдану тәжірибесінен алынған келесідей мысалмен дәлелдеуге болады. Алматы қаласының Ауданаралық мамандандырылған экономикалық сотын «СИМТРАНС» ЖШС-нің ақша сомасын өндіріп алу туралы «DSK COMPANY» ЖШС-не қойған талабы бойынша істің материалдарын зерттеп, тараптардың арасында темір жол көлігімен тасымалдау шарты жасалғанын анықтаған. Сот бұл шарт тараптармен тасымалдау шарты деп аталғанымен, бірақ ол мазмұны бойынша көлік экспедициясы шарты болып табылады деген қорытындыға келеді. Себебі шарттың жағдайлары бойынша талапкер жауапкерге

Қазақстан Республикасының, ТМД елдерінің және Балтық, Азия елдерінің аумағы арқылы темір жол көлігімен жүктерді тасымалдауға көлік-экспедициялық қызмет көрсету бойынша міндеттемелерді өзіне қабылдап алғаны, ал жауапкердің осы қызметтер үшін ақы төлеуге міндеттенгені мәлім болды [6].

Қазіргі заң әдебиетінде жүк тасымалдау шартын көлік экспедициясының құрамына кіретін элементі ретінде танитын пікірлерді кездестіруге болады. Мәселен, В.В.Витрянскийдің пікірінше, экспедитор жүкті өз құралымен жүк жөнелтушінің қоймасынан жүк қабылдаушының қоймасына дейін тасымалдап жеткізу міндетін өзіне алған жағдайда тасымалдау шарты дербес маңызға ие болмайды, ол тек қана көлік экспедициясы шартының элементі болып табылады. Осыған байланысты, автор тасымалдау шартына толығымен көлік экспедициясы шартының нормалары ғана қолданылуы тиіс деп есептейді [7]. Бұл пікірді сынға алған С.Ю.Морозов, жүктерді тасымалдау бойынша қызмет көрсету көлік экспедициясы шартының пәні бола алмайды, РФ АҚ-нің 801-бабында көлік-экспедициялық қызметтердің ашық тізімі қарастырылғанмен, бұл қызметтердің барлығы жүктерді тасымалдау шартынан туындайды деп атап көрсетеді. Автордың ойынша, В.В.Витрянский ұстанымының қателігі мынада, ол «жүктерді тасымалдауды ұйымдастыру» түсінігіне жүкті өз көлігімен тасымалдауды енгізу арқылы көлік экспедициясы шартының пәнін кеңейтіп түсіндіреді. Мұндай көзқарас қолданыстағы заңнамаға қайшы келеді, себебі РФ АҚ-нің 801-бабының 1-тармағына сәйкес, көлік экспедициясы шартының пәніне тасымалдаумен байланысты қызметтерді орындау немесе ұйымдастыру кіреді. Демек, тасымалдау көлік экспедициясы шартының пәніне кірмейді, сондықтан да оның элементтерінің бірі бола алмайды деп түсіндіре келе, автор тасымалдау және көлік экспедициясы шарттары дербес міндеттемелер болып табылады деген қорытынды жасайды [8; 20].

Көлік экспедициясы шартының құқықтық табиғатын сипаттай отырып, отандық көлік құқығының негізін қалаушы, ғалым-заңгер Ф.И.Төлеуғалиев: «Көлік экспедициясы шарты дербес және айрықша көліктік-қосалқы шарт болып табылады», — деп атап көрсетеді [9].

Әдебиеттегі көлік экспедициясы шартын тасымалдау шартына қатысты қосалқы шарт ретінде танитын пікірлерді сынға ала отырып, Н.В.Морозова мұндай көзқарастардың пайда болуына жүкті өндіріс орнынан тұтыну орнына дейін тасымалдау үрдісін негізгі (тасымалдау) және қосалқы деп аталатын екі кезеңге бөлуге байланысты экономикалық арақатынасы негіз болып отыр деп түсіндіреді [10]. Автор В.В.Витрянскийдің пікіріне қосыла отырып, қазіргі уақытта жүкті жүк жөнелтушінің қоймасынан жүк қабылдаушының қоймасына дейін тасымалдауды ұйымдастыруда тасымалдау көлік экспедициясы шартының құрамына кіреді; көлік экспедициясы шарты тасымалдау шартына қатысты ұйымдастырушылық рөл атқарады; тасымалдаушының міндеті экспедитордың міндетімен және қызметімен салыстырғанда өте тар болады деп пайымдайды [11; 44].

Сонымен бірге Н.В.Морозова заң шығарушы экспедитормен көрсетілетін қызметтердің қатарында тасымалдау туралы ештеңе айтпағанын, бірақ та РФ АҚ-де экспедитордың қосалқы қызмет ретінде тасымалдауды жүзеге асыруына тыйым салатын норманың жоқ екендігі туралы атап көрсетеді. Автор белгілі бір кезеңде: жүк жөнелтуші қоймасы — темір жол станциясы (порт) аралығында жүкті тасымалдау туралы нақты қызметті РФ АҚ-нің 801-бабында қарастырылған «шартпен қарастырылған өзге де операциялар мен қызметтер» деп аталатын «қосымша» қызметтердің тобына енгізуді ұсынады [11; 40–41].

Ресей заңдары шарттасқан тасымалдаушы ретінде экспедитордың қызметіне жол береді, ол келесі мән-жайлармен түсіндіріледі деп есептейді Н.В.Морозова:

1) РФ АҚ-нің 801-бабы қызметтердің ашық тізімін бекітеді, сондықтан да оған жүктерді тасымалдау бойынша қызметті де енгізуге болады;

2) тараптар диспозитивтілік және шарт жасасу еркіндігі қағидалары бойынша заңмен қарастырылған әр түрлі шарттардың элементтерінен тұратын шарт (аралас шарт) жасасуға құқылы [12].

Бұл пікірді қолдай отырып, С.Ю.Морозов тараптардың тасымалдау мен көлік экспедициясы шарттарының элементтерінен тұратын аралас шартты жасасуы екі түрлі құқықтық институттардың араласуына әкелмейді, сондықтан азаматтық заң аралас шарт бойынша тараптардың қатынастарына тиісті шарттардың ережелерін қолдануды қарастырады деп толықтырады [8; 19].

Осыған байланысты соңғы кездері ғалымдардың көпшілігі (В.В.Витрянский, Н.В.Морозова, С.Ю.Морозов) тасымалдау шартының емес, аралас шарттың құрылымын қарастырып жүр. Біз де бұл көзқарастарға қосыла отырып, егер тасымалдаушы бір мезгілде экспедитор міндетін атқаратын болса, бұл жерде тасымалдау шарты емес, жүкті тасымалдау бойынша және көлік экспедициясы бойынша міндеттемелерді біріктіретін аралас шарт жасалады деп есептейміз. Аралас шарт әр түрлі шарттардың

элементтерінің жиынтығынан тұрады (ҚР АҚ-нің 381-б.). Осыған орай тараптардың қарым-қатынасы аралас шартта элементі бар тиісті шарттардың ережелерімен: тасымалдау және көлік экспедициясы шарттарымен реттеледі, сонымен бірге тараптар жүктерді тиеу, түсіру, жүктерді сақтау және сақтандыру туралы, тағы басқа өзге жағдайлар туралы да шарттаса алады.

Қазіргі сот тәжірибесінде, егер шартта көлік-экспедициялық қызмет көрсетуден басқа экспедитордың көлік құралын жүк иесіне пайдалануға беру міндеттемесі қарастырылған болса, онда бұл жағдайда аралас шарт ретінде саралайтын жағдайлар жиі кездеседі. Мысалы, 2004 жылы 13 шілдеде «Транском» ЖШС және «СЭН-ТАО» ЖШС арасында № 36 вагондарды беру және көлік-экспедициялық қызмет көрсету шарты жасалған. Ақмола Облыстық мамандандырылған ауданаралық экономикалық соты 18 мамыр 2005 жылғы қабылданған шешімінде тараптардың арасында жасалған шартты көлік экспедициясы шартының және көлік құралын жалдау шартының элементтерін біріктіреді деп атап көрсете отырып, дұрыс саралай білген [13].

Сол сияқты тәжірибеде тауар жеткізілімі және көлік экспедициясы шарттары бірге жиі орындалады. Мәселен, сот тәжірибесінен алынған іс материалдарынан анықталғандай, «АНПЗ ТРАНС» ЖШС пен «Сиблес» ЖШС арасында жасалған тауар жеткізілімі шарты бойынша, талапкер өнімді жеткізуге және көлік-экспедициялық қызмет көрсетуге, ал жауапкер жеткізілетін өнімді қабылдауға және өнімнің құны мен көлік-экспедициялық қызметтің төлемін төлеуге міндеттенеді. Азаматтық істі қараған Ауданаралық мамандандырылған экономикалық сот талапкер мен жауапкердің арасында жасалған шартты (тауар жеткізілімі шарты мен көлік экспедициясы шартының элементтерін қамтитын) аралас шарт деп саралаған [14].

Ғ.И.Төлеуғалиев: «Кеңестік заң әдебиетінде авторлардың көпшілігі тасымалдау көлік экспедициясының құрамына кірмейді, себебі екі дербес шарттардың араласуына жол берілмейді деп есептеді. Бұл пікір қазіргі уақытта Қазақстан Республикасының заңдарына сәйкес келмейді. Себебі халықаралық жүк тасымалдау шарты туралы Конвенция Қазақстанда да заң күшіне ие» деп жазады [15]. Аталмыш Конвенцияда жүк тасымалын ұйымдастырушы экспедитор тасымалдаушы ретінде бола алады деп атап көрсетілген [16; 173].

Шет елдер тәжірибесінде (Солтүстік елдерінің экспедиторлар одағының ережелерінде) және нормативтік актілерінде экспедитордың көлік экспедициясы шартына құрамдас бөлігі ретінде кіретін тасымалдауды тікелей орындау мүмкіндігі туралы ережелер бекітілген. Сондай-ақ экспедитор тасымалдаушының жауапкершілігінсіз тек қана делдал ретінде де әрекет ете алады. Бұл жағдайда көліктік тасымалдауға қатысушы ретінде тасымалдаушы мен экспедитор дербес болып табылады және жеке әрекет етеді [17].

Ұлттық заңнама мұндай жіктеуді қарастырмайды. Бірақ заңнама көлік экспедициясының түрлерін тікелей қарастырмаса да, диспозитивтілік және шарт жасасу еркіндігі қағидаларының негізінде олар іс жүзінде тәжірибеде жүзеге асырыла береді.

Сонымен қатар қазіргі уақытта ғылымда тасымалдаушының экспедиторлық қызмет көрсетуді орындау мәселесі де даулы болғандықтан, көлік-экспедициялық қатынастарға қандай (тасымалдауды немесе көлік экспедициясын реттейтін) құқықтық нормаларды қолдану қажет деген сұраққа біркелкі жауап таба алмаймыз. Тасымалдаушыға экспедитор міндетін жүктегенде тасымалдаушы жүкті тасымалдаумен байланысты экспедитордың қызметін толығымен өзі орындайды. Туындайтын қатынастардың сипатына қарай, оларға көлік экспедициясының, тасымалдау шартының нормаларын қолдану қажет, себебі экспедиторлық қызметтер тасымалдау үрдісінде орындалады.

Бұл жағдайда экспедитор міндетін орындайтын тасымалдаушының құқықтары экспедитор болып табымайтын тасымалдаушымен салыстырғанда кем болады. Мәселен, темір жол бекетіне дейін жүктерді тасымалдап жеткізу, оны тиеу, түсіру және жөнелту міндеттерін қабылдап алған тасымалдаушы «Темір жол көлігі туралы» ҚР Заңының нормалары бұзылған жағдайда: көлік құралдарын бермегені, жүкті ұсынбағаны, сондай-ақ берілген көлік құралдарын пайдаланбағаны үшін (77-б.), вагондар мен контейнерлерді өз бетімен иеленіп алғаны, бұзғаны немесе жоғалғаны үшін (78-б.), вагондарға, контейнерге артық жүк тиегені үшін (82-б.), вагондарды, контейнерлерді жүкті түсіргеннен кейін тазаламағаны үшін (83-б.) айыппұл өндіріп алу құқығынан айырылады, себебі осы айыппұлдарды тасымалдаушы өзінен өзі өндіріп ала алмас еді.

Заң әдебиетінде О.Н.Садиковтың [18] және В.Т.Смирнов пен Д.А.Медведевтің [19] тасымалдаушының басқа тұлғаға (мәселен, басқа тасымалдаушыға) қатысты экспедитор болатын жағдайлары мүмкін және оған экспедиция туралы ережелер қолданылады деген пікірлері айтылған.

Азаматтық құқық іліміндегі көлік-экспедициялық қызмет туралы пікірлердің алуан түрлілігі көлік экспедициясы шарты пәнінің анықталмауымен түсіндіріледі. Осы тұрғыда бүгінгі күні тәжірибеде көптеген экспедиторлық ұйымдармен орындалатын кеңінен таралған көлік экспедициясы шартының пәні мен мазмұнын анықтау маңызды. Осы шарттарда клиент үшін экспедитор кім (тапсырма алушы, комиссионер, агент, тасымалдаушы) болып табылады деген сұрақ туындайды. Бұл сұрақ төңірегінде көлік экспедициясы шартының өзге де ұқсас шарттармен арақатынасы жөнінде әр түрлі пікірлер айтылуда. Бұл жөнінде В.В.Витрянский ресейлік экспедиторлардың ішкі нарықтағы тәжірибесіне қатысты клиентке экспедитормен көрсетілетін қызмет көрсетулері бойынша емес, көлік экспедициясы шартының әр түрінің нақты мақсатымен ерекшеленетін көлік экспедициясы шартының әр түрлі модельдерін атап көрсетеді [20]. Ал нақты сот ісінде бұл сұраққа шарттың жағдайларына және істің мән-жайларына талдау жүргізу жолымен жауап табылуда.

ҚР АҚ-нің 708-бабының 1-бөлімінде берілген көлік экспедициясы шартының анықтамасынан көретініміздей, жүктерді тасымалдау бойынша көліктік қызмет көрсетулер саласындағы басқа шарттардың арасынан көлік экспедициясы шартын бөліп көрсететін жалғыз саралау белгісі ретінде, ҚР АҚ шарттың пәнін құрайтын «жүкті тасымалдауға байланысты» қызмет көрсетулерді нұсқайды. Біздің пікірімізше, заңмен қарастырылған мұндай ажырату белгісі нақтылы емес. Себебі жүктерді тасымалдауды қамтамасыз етудің жалпы мақсатын көлік саласында қызмет көрсету туралы шарттардың барлығы да көздейді. Сондықтан да құқық қолдану тәжірибесінде қызмет көрсетулердің жүкті тасымалдаумен байланысты болу белгісін басшылыққа ала отырып, соттардың көлік экспедициясы шартының пәнін құрайтын қызмет көрсетулерді саралауда белгілі бір қиындықтармен кездесетіні сөзсіз. Аталмыш ажырату белгісінің түсініксіздігі және жеткіліксіз анықталуы шартты теріс саралау қаупін туындатып, оны басқа азаматтық-құқықтық шарттармен шатастырады. Мәселен, соттардың көлік-экспедициялық қызмет көрсету бойынша клиенттің міндеттемені тиісінше орындамауына байланысты борышқордан қарыз өндіріп алу туралы азаматтық істерді қарау тәжірибесінен алынған материалдардан соттың тасымалдау шарты мен көлік экспедициясы шарттарын саралауда қателіктер жіберу фактісі анықталды.

Сот тәжірибесінен алынған іс материалдарынан анықталғандай, тараптардың арасында автокөлікпен тасымалдау шарты жасалып, онда жүктерді тасымалдау жағдайлары, тасымалдау бағыты, көліктің түрі мен саны, көлікті ұсыну датасы мен уақыты, фрахт сомасы, тасымалдау үшін төлемақының ставкасы және т.б. шарттың жағдайлары анықталған. Сотпен аталмыш шарттың мазмұнына жүргізілген саралау бойынша, бұл жерде тасымалдау шартының да, көлік экспедициясы шартының да элементтері орын алған деп тұжырымдалады [21]. Сот қаралған іс бойынша қандай шарт жасалғанын анықтай алмады, сөйтіп, материалдық құқық нормаларын дұрыс қолданбай, негізсіз шешім шығаруға жол берген.

Осы аталған мәнді белгілері бойынша көлік экспедициясы шарты қызмет көрсету жөніндегі шарттың бір түрі болып табылады. Өйткені көлік экспедициясы шарты бойынша туындайтын құқықтық қатынастардың объектісі — қызмет көрсету. Шарт бойынша экспедитормен жүзеге асырылатын қызметтердің нәтижесінде заттық нәтижесі жасалмайды, бірақ белгілі бір нәтижеге жету үшін қызмет көрсетуші міндетті әрекеттерді орындайды, мәселен, жүкті жөнелту немесе қабылдап алу, жүкті қабылдап алушыға жеткізіп беру және т.б. Сондықтан да көлік экспедициясы осы сипаттағы: тапсырма, комиссия, сақтау, агенттік шарттарына ұқсас келеді.

Тасымалдаушының жауапкершілігін тиісінше құқықтық реттеу мәселесінің шешілмеуі тасымалдау бойынша міндеттемелерді орындаудың бұзылуымен байланысты даулардың көбею тенденциясын байқатады. Бұған ауданаралық мамандандырылған экономикалық соттардың тасымалдау шарты мен көлік экспедициясы шарты бойынша міндеттемелерді орындамау немесе тиісінше орындамаудан туындаған даулар туралы істерді қарастыру тәжірибесі дәлел болады.

Көліктік міндеттемелердің азаматтық-құқықтық міндеттемелердің бір түрі екені мәлім, демек, оған азаматтық-құқықтық жауапкершіліктің барлық белгілері тән. Жалпы белгілерімен бірге, көліктік міндеттемелердегі жауапкершіліктің өз ерекшеліктері бар. А.Н.Романовичтің пікірінше, бұл жауапкершілікті ерекше деп атауға болады, себебі оны құқықтық реттеу жалпы азаматтық емес, көліктік қызметтің қасиетін ескеретін арнайы заңдармен де жүзеге асырылады. Бірақ өзінің құқықтық табиғаты бойынша азаматтық бола отырып, көліктік міндеттемелер бойынша жауапкершілік жалпы азаматтық заңдардың әсерінде болады [22]. Бұл пікірмен келісуге болады, өйткені ҚР АҚ-де (34-т.) негізгі тасымалдау міндеттемелерін орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін жауапкершіліктің жалпы ережелері бекітілген және олар көліктік заңдарда нақтыланады. Егер

көліктік заңдарда тікелей тыйым салынбаса, көліктік міндеттемелерге мүліктік жауапкершілік туралы жалпы азаматтық заңдардың ережелері қолданылады.

Көліктік міндеттемелердің түрлері бойынша азаматтық-құқықтық жауапкершілікке жүргізілген талдаулар олардың құқықтық реттелу деңгейлерінің бірдей еместігін байқатады. Қолданыстағы заңнамада тек қана тасымалдау міндеттемелеріне қатысты жауапкершілік жан-жақты әрі толық реттелген. Сол себепті құқықтық қатынастардың нақтылы және толық реттелмеуіне байланысты жауапкершіліктің негіздері мен шектерін анықтау қиындық туындататын көліктік міндеттемелер де (тасымалдаудан басқасы) кездеседі. Ол бірінші кезекте көлік экспедициясы шартына қатысты мәселе. ҚР АҚ-нің 35-тарауында көлік экспедициясы шарты туралы нормаларды бекіткенімен, оларды бұзғаны үшін мүліктік жауапкершілікті толық реттемейді, ал көліктік заңнамалар көлік экспедициясы шарты бойынша жауапкершілік туралы арнайы ережелерді бекітпеген. Бұл құқық қолданушылар үшін тәжірибеде қиындықтар туындатады.

Көлік-экспедициялық міндеттемелер бойынша жауапкершілікке тасымалдау туралы ережелерді түгелдей қолдану мүмкін емес. Өйткені тасымалдау шарты мен көлік экспедициясы шарттарының тығыз байланысына қарамастан, дербес көліктік шарттар ретінде екеуінің арасында айырмашылықтар бар, әсіресе мақсаттары мен мазмұндары бойынша сәйкес келмейді.

Н.В.Морозова экспедитордың жауапкершілігі екі жақты сипатта болады деп тұжырымдайды: клиенттің кінәсі үшін тасымалдаушы алдында жауап береді және тасымалдаушының кінәсі үшін клиент алдында жауап береді.

Көлік-экспедициялық қатынастардың өзіне тән ерекшелігін ескеретін болсақ, экспедитор ретінде кәсіпкер болғандықтан, оның жауапкершілігінің негізі ретінде кінәлі болуы шарт емес, себебі бұл жағдайда экспедитор кәсіпкерлік тәуекелге бел байлап отырғандықтан, оның жауапкершілігі ҚР АҚ-нің 359-бабының 2-бөлімінде қарастырылған. Демек, тасымалдаушымен салыстырғанда, экспедитор толық жауапкершілікте болып, барлық келтірілген залалды өтейді.

Экспедитор мен тасымалдаушының азаматтық-құқықтық жауапкершіліктерін ажырату туралы ғылымдағы пікірталастар сот тәжірибесіне әсер ететін елеулі тәжірибелік салдарларды туындатуы мүмкін. Мәселен, ҚР Жоғарғы сотының азаматтық істер бойынша алқасы көлік экспедициясы шартынан туындаған дау туралы талап ісіне қатысушы жауапкер — экспедитормен қойылған қадағалау шағымын қанағаттандырып, Алматы қалалық сотының қадағалау алқасының қаулысын жойған. Себебі іс материалдарын тексеру және шағымды талқылау барысында, алқа соттың материалдық құқық нормаларын дұрыс қолданбағанын атап көрсетеді, атап айтқанда, бірінші сатыдағы сот бұл жағдайда көлік экспедициясы шарты жасалған деп есептейді, бірақ сот пен қадағалау алқасы жауапкердің кінәсін дәлелдемей, жүктің жоғалуы, жетіспеушілігі және зақымдалуы (бүлінуі) туралы тасымалдаушының жауапкершілігін реттейтін заң нормаларына (ҚР АҚ-нің 701, 705-б.) сілтеме жасаған.

ҚР Жоғарғы сотының азаматтық істер бойынша алқасы: ҚР АҚ-нің 713-бабының 1-бөліміне сәйкес, экспедитор АҚ-тің 20-тарауы бойынша анықталатын негіздер мен мөлшерде жауапкершілікте болады. ҚР АҚ-нің 359-бабының 1-бөлімі бойынша, борышқор кінәлі болған кезде, егер заңдарда немесе шартта өзгеше көзделмесе, міндеттемені орындамағаны және тиісті дәрежеде орындамағаны үшін жауап береді. Егер борышқор міндеттемені тиісті дәрежеде орындау үшін өзіне байланысты шаралардың барлығын қолданғаны дәлелденсе, ол кінәсіз деп қорытындылайды [23].

Көліктік заңдарды ерекшелендіретін ережелердің ішіндегі маңыздысы көліктік ұйымдардың шектеулі мүліктік жауапкершілік қағидасы болып табылады. Азаматтық заңдардың ережелерімен қарастырылғандай, келтірілген нақты шығынмен бірге алынбай қалған табыстарын қоса, залалды толық өтеп алудан айырмашылығы, көліктік қызметті реттейтін нормативтік-құқықтық актілер тасымалдау бойынша міндеттемелерге қатысушылардың жауапкершілігінің шектерін анықтайды. Осыған сәйкес, егер экспедитор өзінің көлік экспедициясы шарты бойынша міндеттемесін тиісінше орындай алмау себебі тасымалдаушының кінәсінен болғанын дәлелдеген болса, онда экспедиторға тасымалдаушының жауапкершілігіне ұқсас шектеулі жауапкершілік қолданылады. Себебі ҚР АҚ-нің 713-бабының 2-бөлімі бойынша, егер экспедитор міндетті бұзу тасымалдау шарттарының тиісті дәрежеде орындалмауынан пайда болғанын дәлелдесе, экспедитордың жүк жөнелтуші (алушы) алдындағы жауаптылығы да экспедитордың алдында тиісті тасымалдаушы жауап беретін ережелермен белгіленеді. Қарастырылып отырған жағдайда экспедитордың жауапкершілігі міндеттемені бұзған тасымалдаушының жауапкершілігіне ұқсас анықталады. Яғни, экспедитордың

жауапкершілігінің көлемі нақты келтірілген шығынды өтеумен (ҚР АҚ-нің 705-б.) немесе көліктік заңдармен белгіленген мөлшерде тұрақсыздық (айыппұл, өсім) төлеумен шектеледі.

Егер жүк тасымалдау аралас тасымалдау шартымен орындалатын болса, 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-б.). 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-б.; «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» ҚР Заңының 234-бабының 2-бөлімі).

Тәжірибеде мамандар экспедитормен клиентке келтірілген залалды өтеп алу тәртібін қарапайымдандыруды, яғни клиентке ыңғайлы болу үшін тасымалданатын жүктерді сақтандыру тетігін қолдануды ұсынады. Бұл жағдайда клиентке өтемақыны төлеген соң сақтандыру компаниясы экспедиторға кері талап қоя алады және барлық сот шығындарын өзіне алады. Экспедитор да көлік-экспедициялық қызметті жүзеге асырумен байланысты өз тәуекелін сақтандыру мүмкіндігіне ие болады [24]. Экспедитордың жауапкершілігін сақтандыру бойынша туындайтын даулы істер сот тәжірибесінде жиі кездесіп отырады. Мысалы, «Нефтяная страховая компания» АҚ — сақтандыру компаниясы «Штерн» ЖШС — автокөлік ұйымына сақтандыру оқиғасының салдарына байланысты экспедитор — «Geologistics CA Service» ЖШС-не сақтандыру өтемі түрінде сақтандыру компаниясымен төленген ақша сомасын өндіріп алу туралы талап қойған. Павлодар облыстық мамандандырылған ауданаралық экономикалық сотының шешімімен талап қанағаттандырылған, кейін шешім апелляциялық сатыдағы соттың қаулысымен өз күшінде қалдырылған. Аталған істі апелляциялық шағым бойынша тексеру барысында келесідей жағдайлар анықталған.

Тасымалдаушы — «Штерн» ЖШС және клиент — гр. Tanja Kuzmenko «Spedition Osteuropalogistik» арасында тасымалдау шарты жасалып, клиенттің тапсырысы бойынша Германияның Bielfeld қаласынан Өскемен қаласына дейін 46 компрессерлік-конденсаторлық агрегатты жүк алушы — «Силумин-Восток» ЖШС-не автокөлікпен тасымалдап жеткізу орындалған. Жүкті түсіру және санау барысында тауарды алушының және сарапшының қатысуымен жүк жөнелтуші мен Ресей кеден органының пломбасы бұзылмағаны анықталған, бірақ тасымалданған жүктің бір бөлігінің, яғни 16 брын жүктің, зақымдалғаны анықталды. Сараптама нәтижесі шығынның жүкті тасымалдау талаптарының орындалмауы (жүктердің дұрыс орналастырылмауы) нәтижесінде келтірілгенін анықтады.

Жүк жөнелтуші — гр. Tanja Kuzmenko «Spedition Osteuropalogistik» мен «Geologistics CA Service» ЖШС арасында жасалған көлік экспедициясы шарты бойынша, тасымалданған жүк көлік-экспедициялық ұйыммен «Нефтяная страховая компания» АҚ-да сақтандырылғаны анықталып, аталмыш зақымдану фактісі сақтандыру оқиғасы деп танылған және сақтанушы — «Geologistics CA Service» ЖШС-ның пайдасына сақтандыру өтемі төленген. ҚР АҚ-нің 840-бабына сәйкес, егер мүлктік сақтандыру шартында өзгеше көзделмесе, сақтандыру төлемін жүзеге асырған сақтандырушыға, сол төленген соманың шегінде, сақтандыру нәтижесінде өтелген залалдар үшін жауапты адамға қоятын сақтанушының (сақтандырылған адамның) талап қою құқықтары ауысады. Жоғарыда қарастырылған мән-жайлардың негізінде сот талапкер — сақтандыру компаниясының талабының негізділігі туралы дұрыс қорытынды жасаған.

Соттық дәлелдемелерді зерттеу барысында жүктердің зақымдалуы тасымалдау барысында болғандығы анықталды және істің мән-жайлары тасымалдаушының кінәсін дәлелдеп береді. Сондықтан да тасымалдаушы жүктердің зақымдалуына байланысты шығынды өтеген сақтандыру компаниясының алдында жауап беруі тиіс. Ендеше ауданаралық мамандандырылған экономикалық соттың шешімі заңды және негізделген болып табылады [25].

Клиент экспедитордың қызмет көрсеткені үшін сыйақыны төлеуден бас тартса, жүк тиісті мекенжайға келіп жеткен соң оны сақтау мерзімі өткеннен кейін, экспедитор клиенттің жүктерін сату арқылы оның қарызын жаба алады. Оның негізі ҚР АҚ-нің 712-бабында бекітілген: «Экспедитор жүкті тек оның экспедициялық қызмет көрсеткені үшін алуы тиіс сыйақының төленбеуіне байланысты ғана ұстап қалуға құқылы». Бірақ ҚР АҚ экспедитордың клиент мүддесі үшін шыққан шығындарының төленбеуіне байланысты жүкті ұстап қалу құқығын қарастырмайды. Сондай-ақ заңдарда экспедитордың ұстап қалу салдарынан жүктің зақымдалғаны үшін жауапкершілік қарастырылмаған. Бұл жағдайда жауапкершілікті сыйақыны төлеу міндетін орындамаған немесе орындауды кешіктірген клиенттің өзіне жүктеген дұрыс деп есептейміз.

ҚР АҚ-нің 34-тарауында және «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» ҚР Заңының 17–1-бабында көліктік заңнамаларда жүк тасымалдаудан туындайтын дауларды сотқа дейін реттеу тәртібі қарастырылған, бірақ көлік-экспедициялық қатынастарды реттейтін ҚР АҚ-нің 35-тарауы экспедиторға талап қойғанға дейін міндетті түрде алдын ала кінә қою тәртібін қарастырмайды. Бірақ жүк тасымалдаумен тығыз байланысты болғандықтан, қызмет көрсету тәжірибесінде қалыптасқан әдет бойынша, көлік-экспедициялық ұйымдар шартта «кінә қою және дауларды қарау тәртібі» туралы жеке бөлімді қарастырады.

Құқық қолдану тәжірибесінен алынған материалдар дәлелдегендей, жүктерді тасымалдау бойынша тасымалдаушылар мен оның серіктестерінің арасындағы дауларды қараудың құқықтық тәртібімен тығыз байланыста болуына байланысты, экспедитордың да заңдық құқықтары мен мүдделерін қорғаудың құқықтық тетіктерін құру қажет. Ол тәжірибеде дауларды кінә қою арқылы сотқа дейін реттеуге мүмкіндік береді. Әйтпесе экспедитор мен клиенттің арасындағы дауды қарапайым жолмен және аз уақытта кінә қою тәртібімен қарау мүмкіндігінің болмауы, осы дауларды соттарда айлап-жылдап ұзақ уақыт бойы қарау нәтижесінде, экспедиторды талаптың ескіру мерзімінің қысқартылуына байланысты (1 жыл) тасымалдаушыға талап қою құқығынан айыруға әкеліп соғады. Сондықтан экспедитор мен клиенттің арасындағы дауды қарапайым тәртіпте және аз уақытта реттеу мүмкіндігіне экспедиторға міндетті түрде кінә қою мерзімдері мен тәртібін заңдастыру жолымен қол жеткізуге болады деп санаймыз.

Экспедиторға талап қою үшін жалпы үш жылдық мерзім қолданылады (ҚР АҚ-нің 178-б.). Демек, тасымалдау шарты мен көлік экспедициясы шартынан туындайтын талаптар бойынша талаптың ескіру мерзімі әр түрлі, себебі жүк тасымалдау бойынша талаптарға қатысты талаптың ескіру мерзімі қысқартылған — бір жыл (ҚР АҚ-нің 706-бабының 2-бөлімі).

Егер де көлік экспедициясы шартында шетел элементі болса (мысалы, тараптардың бірі — шетелдік субъекті), онда шетел құқығы қолданылуы мүмкін (мысалы, экспедитордың қызметінің орындалатын жеріндегі елдің құқығы немесе шарт жасалған жердің құқығы иә шартта көрсетілген құқық) және талаптың ескіру мерзімі де, тиісінше, өзгеруі мүмкін.

Халықаралық аралас тасымалдауға көлік-экспедициялық қызмет көрсету саласында ХСП мен ЮНКТАД 1992 жылы Аралас тасымалдаудың көліктік құжаттары үшін ережелер қабылдап, оның 10-т. сәйкес, аралас тасымалдау операторына талап қоюдың ескіру мерзімін — жүк тасымалдап жеткізілген соң немесе жүк жеткізілетін датадан бастап 9 ай деп белгілеген.

Көлік экспедициясы шартынан туындайтын талаптар үшін қолданыстағы заңнамамен қарастырылған талап қоюдың жалпы үш жылдық мерзімі туралы ережелердің де тиімсіз жақтары баршылық. Мәселен, клиент талаппен экспедиторға үш жылдың ішінде кез келген сәтте жолдана алады делік, ал экспедитор клиенттің алдындағы міндеттеменің тиісінше орындалмауына кінәлі болған тасымалдаушыға бір жыл мерзім өткен соң кері талап қою құқығынан айырылады, себебі көліктік заңнамалар тасымалдаушыға талап қою үшін қысқартылған талаптың ескіру мерзімін (бір жыл) бекіткен.

Екінші жағынан, қарастырылған жағдай сақтандыру оқиғаларының туындау тәуекелін арттырып, экспедитордың клиент алдындағы жауапкершілігін сақтандыру шығындарының өсуіне әкеледі және тиісінше сақтандыру сыйақысының мөлшерінің өсуіне де себепші болады. Осындай мән-жайлар жүктерді тасымалдау бойынша қызмет көрсетулердің ақысын өсіреді және экспедиторлардың бәсекелесу қабілетін төмендетеді.

Үшіншіден, жүк тасымалдау міндеттемелерінен туындайтын дауларды қарастыру бойынша сот практикасы дәлелдегендей, жүк тасымалдау мен көлік-экспедициялық қызмет көрсетуден туындайтын талаптар бойынша талаптың ескіру мерзімдерінің әр түрлі болуы дауларды қарастыратын соттар үшін заңдарды бұрмалау жолымен өзіне ыңғайлы шешім шығаруына қолайлы

жағдайлар жасайды. Оған сот тәжірибесінен алынған келесі мысалдан көз жеткізуге болады. 2002 жылы 28 қаңтарда Алматы қалалық сотының қадағалау алқасы «Интермет» ЖШС-нің қадағалау шағымы бойынша «Мустанг-Карго» АҚ-ның «Интермет» ЖШС мәлімдеген ақша өндіріп алу туралы талабы бойынша азаматтық істі қараған. Қадағалау сот алқасының берген түсінігі бойынша, «Мустанг-Карго» АҚ жауапкерге талап қойғанда экспедитор ретінде танылып, шартты көлік экспедициясы шарты ретінде саралау арқылы талап қоюдың жалпы үш жылдық мерзімін қолданады екен, ал егер, керісінше, «Мустанг-Карго» АҚ-на талап қойғанда тасымалдаушы болып шыға келеді екен, ал шартты тасымалдау шарты ретінде саралау арқылы талап қоюдың қысқартылған бір жылдық мерзімі қолданылуы тиіс көрінеді [26].

Жоғарыда аталған қадағалау сот алқасының қаулысы негізсіз және дәлелсіз дей отырып, біз келесідей негіздерге сүйенеміз: іс материалдарынан анықталғандай, 1998 жылы 23 қыркүйекте «Мустанг-Карго» АҚ (тасымалдаушы) мен «Интермет» ЖШС (жүк жөнелтуші, алушы) арасында жүктерді автомобиль көлігімен тасымалдау шарты жасалып, «Мустанг-Карго» АҚ 1998 жылдың қазан айынан желтоқсан айына дейін «Интермет» ЖШС-нің жүктерін тасымалдауды жүзеге асырған. Бұл жерде көлік экспедициясы шарты туралы, көлік-экспедициялық қызметтер көрсетілгені жөнінде ештеңе айтылмайды. Ендеше жүк тасымалынан туындап отырған төлемақыны өндіру туралы сотқа қойылған талапқа, ҚР АҚ-нің 706-бабының 2-бөліміне сәйкес, қысқартылған мерзім — бір жыл белгіленген. Бұл норма жалпы сипатта болады, яғни тасымалдау шартынан туындайтын барлық талаптарға қолданылады, соның ішінде бұл мерзім тасымалдаушының жүк қабылдаушыға (жүк алушыға) қоятын талаптарына да қатысты. Сондықтан жүктерді тасымалдау бойынша талаптың ескіру мерзіміне ҚР АҚ-нің 7-тарауында қарастырылған жалпы ережелер қолданылады.

Демек, «Мустанг-Карго» АҚ тасымалдаушы болып табылады, тасымалдаушының жүк жөнелтуші (алушы) — «Интермет» ЖШС-не қоятын талабы бойынша қысқартылған талап қою мерзімі қолданылады. Қарастырылып отырған іс бойынша тасымалдаушының талабы сотқа 2001 жылы сәуір айында қойылған, яғни талаптың ескіру мерзімі — бір жыл өтіп кеткен. ҚР АҚ-нің 180-бабының 2-бөлімі бойынша, белгіленген орындау мерзіміне байланысты міндеттемелер бойынша талап қою мерзімінің өтуі орындалу мерзімі аяқталғаннан кейін басталады. Іс бойынша 1998 жылдың қазан айынан желтоқсан айына дейін тасымалдаушы жүктерді тасымалдауды жүзеге асырған. Сөйтіп, талаптың ескіру мерзімі 1999 жылдың желтоқсан айында өтіп кеткен. ҚР АҚ-нің 179-бабының 3-бөліміне сәйкес, талап қойғанға дейін талап қою мерзімінің өтіп кетуі соттың талаптан бас тарту туралы шешім шығаруына негіз болады. Сондықтан мұндай жағдайда талаптарға қолайлы жағдай жасау үшін тығырықтан шығудың бір амалы ретінде біз жүк тасымалдаудан туындайтын талаптар бойынша ескіру мерзімін бірдей мерзімге — бір жылға өзгертуді ұсынамыз. Бұл көліктік міндеттемелерді құқықтық реттейтін заңнамалардың ішкі қарама-қайшылықтарын жоюға, бірізділікке қол жеткізуге мүмкіндік береді деген ойдамыз.

Қолданыстағы азаматтық заңнамаларға сәйкес, тасымалдаушы мен экспедитордың заңдық құқықтары мен мүдделерін қорғаудың құқықтық тетіктерінде де айырмашылық бар. Тасымалдау шартынан туындайтын талаптарға қатысты іс жүргізу заңнамасы ерекше соттылықты бекітеді: ҚР АІЖК-нің 33-бабы бойынша, тасымалдаушыларға тасымалдау шартынан туындайтын талаптар көлік ұйымының тұрақты жұмыс істейтін органы орналасқан жер бойынша қойылады. Ал көлік экспедициясы шартынан туындайтын экспедиторға қатысты талаптар бойынша бұндай ережелер бекітілмеген.

Сонымен, жүктерді тасымалдау және көлік экспедициясы шарттарынан туындайтын дауларды шешуде азаматтық заңнаманы қолданудың теориялық және тәжірибелік мәселелері егжей-тегжейлі талданып, нәтижесінде одан келесідей ойлар түйінделеді:

1. Көлік экспедициясы және тасымалдау шарттары әрқашан да дербес азаматтық-құқықтық шарттар ретінде танылады. Көлік экспедициясы шартына экспедитордың жүкті тасымалдауды орындау міндеті енгізілген жағдайда мұндай шарт аралас шарт болып табылады және де талаптардың қарым-қатынасына тиісті бөлігінде аралас шарттың құрамында элементтері бар тиісті шарттың ережелері қолданылуы қажет.

2. Жүк тасымалдаудан туындайтын талаптар бойынша талаптың ескіру мерзіміне қатысты, экспедитордың құқығын тасымалдаушыға қарағанда кемсітпеу үшін, қысқартылған мерзімге — бір жылға өзгертуді ұсынамыз. Бұл көліктік міндеттемелерді (тасымалдау және көлік экспедициясын) құқықтық реттейтін заңнамалардың ішкі қарама-қайшылықтарын жоюға, бірізділікке қол жеткізуге мүмкіндік береді.

3. Экспедитормен клиентке келтірілген залалды өтеп алу тәртібін қарапайымдандыру, яғни клиентке ыңғайлы болу үшін тасымалданатын жүктерді сақтандыру тетігін қолдану қажет. Ол үшін заңнамада жүк тасымалдау және көлік экспедициясы шарттары бойынша міндетті сақтандыру жағдайларын қарастыратын нормаларды енгізу ұсынылады.

4. ҚР АҚ-нің 712-бабында қарастырылған экспедитордың жүкті ұстап қалу құқығы тек қана сыйақының төленбеуіне байланысты қарастырылған. Сот тәжірибесінде кең таралған клиенттен қарызды өндіріп алу туралы істерді азайтудың бір жолы — экспедитордың клиенттің мүддесі үшін шыққан шығындарының төленбеуіне байланысты ұстап қалу құқығын да заңдастыру қажет. Сонымен қатар заңдарда экспедитордың ұстап қалу салдарынан келтірілген залал үшін, жүктің зақымданғаны үшін жауапкершілік қарастырылмаған. Бұл жағдайда жауапкершілікті сыйақыны төлеу міндетін орындамаған немесе орындауды кешіктірген клиенттің өзіне жүктеген дұрыс деп есептейміз.

5. Көлік экспедициясының тасымалдаумен тығыз байланыста болуы, көліктік заңнамаларда талап етілетін дауларды алдын ала реттеу бойынша тасымалдаушыға кінә қою тәртібінің болуы, экспедитордың да құқықтары мен мүдделерін қорғаудың құқықтық тетіктерін құруды қажет етеді. Құқық қолдану тәжірибесінен алынған мән-жайлар дәлелдегендей, тасымалдау міндеттемелері бойынша кінә қою және талап қою мерзімі қысқартылған (бір жыл) болғандықтан, экспедитордың тасымалдаушыға кері талап қою мүмкіндігін шектейді. Сондықтан экспедитор мен клиенттің арасындағы дауды қарапайым тәртіпте және аз уақытта реттеу мүмкіндігіне экспедиторға міндетті түрде кінә қою мерзімдері мен тәртібін заңдастыру жолымен қол жеткізуге болады.

6. Көліктік міндеттемелерден туындайтын даулар бойынша тасымалдау және көлік экспедициясы шарттары бойынша сот тәжірибесіне жалпылама талдау жүргізе отырып, азаматтық істерді қарастыруда заңнамаларды қолдану бірізділігін қалыптастыру мақсатында ҚР Жоғарғы соты тарапынан тиісті ұсыныстар берген абзал.

Әдебиеттер тізімі

1. Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә.Назарбаевтың Судьялардың V съезінде сөйлеген сөзі (Астана, 18 қараша 2009 жыл) // <http://supcourt.kz/kaz/prezident.html>
2. Қазақстан Республикасы Президентінің «Қазақстан Республикасының 2010 жылдан 2020 жылға дейінгі кезеңге арналған құқықтық саясат тұжырымдамасы туралы» 2009 жылғы 24 тамыздағы № 858 Жарлығы // Қазақстан Республикасының ПУАЖ-ы. — 2009. — № 35 — 331-к.
3. *Шварц Х.И.* Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. — М.: Юрид. лит., 1966. — С. 151–152.
4. *Ходунов М.Е.* Договор транспортно-экспедиционного обслуживания и вспомогательные операции // Советское государство и право. — 1953. — № 4. — С. 12.
5. *Рыженкова Н.Г.* Правовая природа отношений, вытекающих из договора экспедиции: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. — М., 1970. — С. 16.
6. Решение от 17 октября 2005 года по делу № 2э-2886/05 // Архив Специализированного межрайонного экономического суда г. Алматы. Копии решений Специализированного межрайонного экономического суда г. Алматы за 2005 г.
7. *Витрянский В.В.* Договор транспортной экспедиции // Вестник ВАС РФ. — 2002. — № 12. — С. 58–59.
8. *Морозов С.Ю.* К вопросу о соотношении договоров транспортной экспедиции и перевозки груза // Транспортное право. — 2003. — № 2.
9. Гражданский кодекс Республики Казахстан. (Особенная часть). Комментарий. — 2-е изд., испр. и доп., с использованием судебной практики / Отв. ред. М.К.Сулейменов, Ю.Г.Басин. — Алматы: Жеті жарғы, 2003. — С. 329.
10. *Хаснудинов А.И.* Вспомогательные договоры на транспорте: Дис. ... д-ра. юрид. наук: 12.00.03. — Иркутск, 1995. — С. 37.
11. *Морозова Н.В.* Договор транспортной экспедиции: проблемы квалификации и правового регулирования: Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. — М., 2005. — 179 с.
12. *Морозова Н.В.* Ответственность экспедитора по положениям Союза экспедиторов северных стран и гражданскому законодательству РФ: сравнительный анализ // Хозяйство и право. — 2000. — № 7. — С. 65, 66.
13. Решение от 18 мая 2005 года по делу № 2–686/05 // Архив Специализированного межрайонного экономического суда Акмолинской области. Копии решений Специализированного межрайонного экономического суда Акмолинской области за 2005 г.
14. Заочное решение от 6 мая 2002 года по делу № 2э-610 // Архив Специализированного межрайонного экономического суда г. Алматы. Копии решений Специализированного межрайонного экономического суда г. Алматы за 2002 г.
15. Қазақстан Республикасы Президентінің «Қазақстан Республикасының 1956 жылғы Халықаралық жүк тасымалдау шарты туралы конвенцияға қосылуы туралы» 12 мамыр 1995 жылғы № 2271 Жарлығы. — Транспорт и перевозки. Нормативно-правовые акты Республики Казахстан. — Т. 1. — Алматы: Изд-во «ВИБАТ», 2002. — С. 7–26.
16. *Тулегалиев Г.И.* Избранные труды по транспортному праву / Сост. М.К.Сулейменов. — Алматы: НИИ частного права КазГЮУ, 2003. — 506 с.

17. Общие правила Союза экспедиторов северных стран (NSAB 2000) // СПС «Параграф». — 2011.
18. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации (часть вторая) / Отв. ред. О.Н.Садиков. — М.: Статут, 1997. — С. 414.
19. Гражданское право: Учебник. — Т. 2. / Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К.Толстого. — М.: ПРОСПЕКТ, 1998. — С. 414.
20. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о выполнении работ и оказании услуг. — Кн. 3. — М.: Статут, 2007. — С. 704–715.
21. Постановление от 28 января 2002 года № 44г — 1/2002 // Архив Алматинского городского суда. Копии надзорных постановлений Алматинского городского суда за 2002 г.
22. Романович А.Н. Транспортные правоотношения. — Минск: Изд-во «Университетское», 1984. — С. 72.
23. Постановление от 5 марта 2002 года № 3н-35 // Архив Верховного суда РК. Копии апелляционных постановлений Верховного суда РК за 2002 г.
24. Теплинская Н. Договор транспортной экспедиции // ЛОГИСТИК&система // <http://www.logistpro.ru>
25. Постановление от 7 февраля 2006 года № 2а-169 // Архив Павлодарского областного суда. Копии апелляционных постановлений Павлодарского областного суда за 2006 г.
26. Постановление от 28 января 2002 года № 44г-1/2002 // Архив Алматинского городского суда. Копии надзорных постановлений Алматинского городского суда за 2002 г.

УДК 347.23

Прекращение правоотношения общей долевой собственности

Киздарбекова А.С.

Карагандинский государственный университет им. Е.А.Букетова

Мақала жалпы үлестік меншік құқықтық қатынастарының үрдісіндегі соңғы сатысы ретінде тоқтатуды қарастыруға арналған. Жалпы үлестік меншік құқықтық қатынастардың тоқтатылу жағдайлары мен негіздеріне талдау жүргізілді. Құқықтық қатынастарды жүзеге асыру сатысы мен тоқтатылу сатысын ажырату, жалпы үлестік меншік құқықтық қатынастардың тоқтатылуының екі нысаны негізделді: жою мен қайта құрылымдау. Оның мәнісі, іс жүзінде болған құқықтық қатынастардың элементтерін сақтау негізінде, жаңа субъектінің қатысуымен пайда болатын жана құқықтық қатынастың туындауымен бір мезгілде тоқтату болып табылады.

The scientific article is devoted to consideration of termination as finishing stage in existence of legal relation of the general share property. The conditions and bases of the termination of legal relation of general share property are analyzed. The differentiation of stages of realization of legal relation and stage of its termination is proved. The presence of two forms of the termination of legal relation of the general share property is given reason: liquidation and transformation, which essence consists in the termination of existing legal relation with simultaneous occurrence on the basis of the elements which have remained it of new legal relation of the same kind, but with participation of the new subject.

Одной из самостоятельных стадий в динамике правоотношения общей долевой собственности является его прекращение.

Прекращение правоотношения представляет собой, как правило, разрыв правовой связи субъектов, установленной между ними при возникновении правоотношения.

О.С.Иоффе под прекращением правоотношения понимал его осуществление. В своей работе он указывал: «Поскольку всякое право приобретает общественный смысл не только как право возникшее, но и как право осуществленное, постольку и правовое отношение проходит не только стадию возникновения, но и стадию осуществления или прекращения ...» [1; 115]. Но не все авторы придерживаются данного мнения. Так, Р.П.Мананкова писала, что «отождествление прекращения правоотношения с его осуществлением представляется ошибочным, поскольку ... не всякая реализация права приводит к его прекращению» [2; 231]. На наш взгляд, позиция Р.П.Мананковой верна, так как правоотношение собственности является длящимся правоотношением и ежедневная реализация собственником своих правомочий по владению, пользованию и распоряжению не ведет к его прекращению. Поэтому следует различать стадии осуществления правоотношения и его прекращения.