

Көлік экспедициясы шарты бойынша тараптардың жауапкершілігінің проблемалары

Ильясова Г.А.

Е.А.Бөкетов атындағы Қарағанды мемлекеттік университеті

Статья посвящена проблемам ответственности сторон по договору транспортной экспедиции. Автор проводит анализ теоретических и практических проблем гражданско-правовой ответственности экспедитора и клиента по действующему законодательству Республики Казахстан в сравнении с международными нормами, национальными экспедиторскими правилами зарубежных стран.

This article is devoted to the problems of a responsibility of the parties under the contract of transport expedition. In the article the analysis of theoretical and practical problems of civil-law responsibility of the forwarding agent and the client under the current legislation of the Republic of Kazakhstan in comparison with the international norms, national forwarding rules of foreign countries is carried out.

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 [1], оларды бұзғаны үшін мүлктік 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. Осы мәселеге қатысты кезінде Н.Г. Рыженкова: «Тасымалдаушы үшін анықталған жауапкершілікті экспедиторға қолдану, көліктік кодекстермен (жарғылармен) қарастырылмаған, міндеттемелерді орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін жауапкершіліктен шығарып тастайды» деп атап өткен болатын [2]. Сонымен бірге аталмыш шартты бұзғаны үшін мүлктік жауапкершілікті арнайы құқықтық реттеу қажеттігін танытын авторлардың пікірімен де келісуге болады [3]. Бұл туралы А.Н. Романович атап көрсеткендей, егер заңнамада қарастырылған шартты бұзушылықтың нақты түрі үшін жауапкершілік көліктік заңдардың тиісті нормасына сәйкес анықталады деп көрсетілген болса, онда дәл сол нормалар қолданылуы қажет, ал егер де мұндай нұсқау болмағанда, жауапкершілікті азаматтық заңдардың жалпы ережелеріне сәйкес анықтау қажет [4]. Ендеше, дербес көлік экспедициясы шартына оның ерекшеліктеріне сай жауапкершілік қарастырылуы тиіс деп есептейміз.

ҚР АҚ-нің 35-тарауында экспедитордың жауапкершілігінің ортақ негізі бекітілген және міндеттеменің орындалмауына кінәлі болмаса да, клиент алдында тек қана экспедитор жауап береді (713-б.). Бұл клиент үшін өте қолайлы жағдай. Тасымалдау шартын немесе экспедиция шартын тиісінше орындамаудың салдарынан міндеттеменің бұзылуының туындауына байланысты экспедитордың жауапкершілігінің негіздері мен мөлшері анықталады. Бірақ бұндай ереже экспедитор мен тасымалдаушының жауапкершіліктерінің негіздері мен көлемі әр түрлі болғандықтан, экспедитордың құқықтық жағдайын нашарлатады.

Осы орайда Н.В. Морозова экспедитордың жауапкершілігі екіжақты сипатта болады деп тұжырымдайды: клиенттің кінәсі үшін тасымалдаушы алдында жауап береді және тасымалдаушының кінәсі үшін клиент алдында жауап береді. Мәселен, клиенттің қоймасынан темір жол стансасына дейін жүкті тасымалдағанда, өз көлігі жоқ экспедитор автокөлік ұйымымен шарт жасасады. Егер жүкті тиеу-түсіру жерінде тұрып қалғаны үшін шартпен қарастырылған айыппұл экспедитордан өндіріліп алынған болса, онда ол айыппұлды кінәлі тұлғадан: клиенттен немесе темір жол тасымалдаушысынан өндіріп алады. Бұл жағдайда бөтен тұлғаның кінәсі үшін экспедитордың

тәуекелі, яғни жауапкершілігі, орын алған. Мұндай жауапкершілік көлік экспедициясы шарты ғана емес, міндеттемені орындауды үшінші тұлғаға жүктейтін кез келген шарттың сипаттаушы белгісі болып табылады [5].

Экспедициялық қызмет көрсетуден туындайтын міндеттемелерге азаматтық-құқықтық жауапкершіліктің негіздері туралы жалпы ережелер қолданылады. Себебі ҚР-ның қолданыстағы көліктік заңнамалары көлік экспедициясы шарты бойынша жауапкершілік туралы арнайы ережелерді қарастырмайды. ҚР АҚ-нің 713-бабы бойынша экспедиция шарты жөніндегі міндеттемелерді орындамағаны немесе тиісті дәрежеде орындамағаны үшін экспедитор осы Кодекстің 20-тарауындағы ережелерге сәйкес белгіленген негіздер мен мөлшер бойынша 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 [6]. Демек, тасымалдаушымен салыстырғанда, экспедитор толық жауапкершілікте болып, барлық келтірілген залалды өтейді.

Экспедитор мен тасымалдаушының азаматтық-құқықтық жауапкершіліктерін ажырату туралы теоретикалық даулар сот тәжірибесіне әсер ететін елеулі практикалық 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 нақты 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 [7].

Егер бой бермейтін күштің, яғни төтенше және тойтаруға болмайтын мән-жайлардың, салдарынан міндеттемені орындау мүмкін болмаса, мұндай мән-жайларды экспедитордың өзі дәлелдей отырып, экспедитор шартты орындамағаны немесе тиісті дәрежеде орындамағаны үшін жауапкершіліктен босатылады. Бірақ осы АҚ-тің 359-бабының 2-бөлімінде: «Заңдарда немесе шартта жауапкершіліктің және одан босатудың өзге негіздері ескерілуі мүмкін» делінген. Бұл норманы диспозитивтік ереже ретінде қолданатын болсақ, бұл өзге негіздерді көлік экспедициясы шартында қарастыруға болады. Оған негіз ретінде ҚР АҚ-нің 380-бабының шарт еркіндігі туралы нормасына сүйене аламыз. Әрине, ол үшін мұндай бастаманы экспедитордың өзі көтеруге тиіс.

Кейбір жағдайларда көлік экспедициясы шартын оның тараптары емес, тасымалдаушы бұзуы мүмкін (мысалы, жүкті тасымалдап жеткізу мерзімінің бұзылуы, жүктің зақымдалуы немесе жоғалуы және т.б.). Бірақ міндеттеменің орындалуы үшінші тұлғаға жүктелгенімен, экспедитор шарттың орындалуы үшін клиенттің алдындағы жауаптылықтан босатылмайды (ҚР АҚ-нің 711-бабының 2-бөлімі).

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. Мәселен, егер экспедитор вагондардың берілмеуіне байланысты темір

жолмен клиенттің жүктерін жөнелте алмаған болса, онда ол темір жолдан тек қана айып төлетіп алуға құқылы. Осындай көлемде экспедитор клиенттің алдында жауап береді. Сондай-ақ көбінесе экспедиторлар шартта тасымалданатын жүктің салмағына қатысты есептелетін өз жауапкершілігінің шегін анықтайды.

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. Көліктік заңдар міндеттемелерді бұзғаны үшін тараптардың тұрақсыздық төлеуін қарастырған. Шарт жасасу кезінде тұрақсыздықты төлеу жағдайлары тараптармен өзара келісілуі мүмкін.

Тасымалдаушының халықаралық та, ұлттық деңгейде де шектеулі жауапкершілігі мәртебесінде өзгерістер байқалмайды. Тасымалдау қатынасының қайсы түрі болсын, жүк тасымалдаушылардың мүдделері жүк иелерінің мүдделерінен жоғары қойылған. Шектеулі жауапкершілікті енгізу себептерін С.П. Хмелев келесідей жағдайлармен түсіндіреді: біріншіден, экономикалық факторларға байланысты, яғни жүк иелері мен тасымалдаушылардың мүдделерінің тепе-теңдігін сақтау керек. Егер жауапкершілік шектері жоғарыласа, тиісінше жоғары тәуекелді өтеу үшін тасымалдау ақысы да өседі. Оны жүк иелерінің көпшілігінің жағдайы көтере бермейді. Екіншіден, халықаралық қатынаста мұндай шешім отандық тасымалдаушылардың мүдделерін шетелдік әріптестерімен салыстырғанда, тиімсіз жағдайға қалдырмау үшін қажет [8].

Жүктің жетіспеуі, жоғалуы немесе бүлінуі үшін тасымалдаушының жауапкершілігін шектеудің үш тәсілі бар. Бірінші тәсіл (французша) бойынша жауапкершілік мөлшері көлік құралының құнымен шектеледі. Екінші тәсіл (немісше) бойынша жауапкершілік мөлшері көлік құралының құнымен және фрахт мөлшерімен шектеледі. Үшінші тәсіл (ағылшынша) бойынша жауапкершілік мөлшері жүктің құнымен шектеледі, бірақ ақшамен бағаланған белгілі бір мөлшерден аспауы тиіс. Қазіргі уақытта французша және немісше тәсілдерден бас тартылып, тәжірибеде ағылшын тәсілі қолданылады. Халықаралық тасымалдауды реттейтін көліктік конвенцияларда тасымалдаушының жауапкершілігінің шегі әр түрлі анықталғанымен, жалпы қағида сақталған: жауапкершіліктің шегі жүктің саны немесе орны иә салмағы бойынша анықталады [9].

Экспедитор жүкті клиенттен қабылдап алған кезден бастап жүк алушыға берген кезге дейін олардың сақталуын қамтамасыз етуге міндетті. Тәжірибеде жасалатын көлік экспедициясы туралы шарттардың мазмұнында жүктердің жоғалуы, жойылуы және зақымдалуы бойынша тәуекел клиенттен немесе үшінші тұлғадан экспедиторға — жүкті тасымалдау үшін іс жүзінде қабылдап алғанда, Жүкті қабылдап алу туралы акт толтырылған сәттен бастап көшеді, ал тасымалдап жеткізілген соң, тәуекел экспедитордан клиентке немесе үшінші тұлғаға — белгіленген терминалға жүк жеткізілген күні немесе жүктің жеткізілуін растау құжаты рәсімделген сәттен бастап көшеді деп нақтыланады (Көлік экспедициясы шартының 8.10-т.) [10].

Экспедитордың жүктердің сақталмағаны үшін жауапкершілігі тасымалдаушының жауапкершілігі сияқты тиісті көлік түрімен жүк тасымалдауды реттейтін заңдармен анықталады.

Жүктердің сақталмағаны үшін жауапкершілік міндеттемелерді орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін азаматтық жауапкершілікке тартуға міндетті алғы шарттар болғанда ғана туындайды. Алғы шарттардың біреуі болмаса жүктің сақталмағаны үшін жауапкершілікке тартуға негіз болмайды. Сонымен жүктердің сақталмағаны үшін экспедитордың жауапкершілігінің алғы шарттарына жатады: құқыққа қайшы әрекет (міндеттемені орындамау немесе тиісінше орындамау); құқыққа қайшы әрекет пен зиянды салдардың арасындағы себепті байланыс; залалдың келтірілуі; экспедитордың (тасымалдаушының) кінәсі.

Әрекет құқық нормасын бұзса, яғни заңмен қорғалатын тиісті субъективтік құқықты бұзатын болса, құқыққа қайшы болып табылады. Көліктік заңнама тасымалдаушының жүкті тасымалдауға алған кезден бастап жүк алушыға берген кезге дейін олардың сақталуын қамтамасыз ету міндетін қарастырады (ҚР «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» Заңның 86-б.; ҚР «Темір жол көлігі туралы» Заңның 76-бабының 1-т.; ҚР «Автомобиль көлігі туралы» Заңның 51-бабының 1-т.; ҚР «Ішкі су көлігі туралы» Заңның 87-бабының 1-т.). Осы аталған міндетті орындамау және жүкке залал келтірген әрекеттің жасалуы құқыққа қайшы және жауапкершілікке тартуға негіз бола алады. Құқыққа қайшы әрекет жасалып, белгілі бір шығын келтірілсе, жауапкершілік туындайды.

Кейбір авторлардың пікірінше, жүктің бүлінуі тасымалдаушының әрекетінің заңсыздығын анықтамайды. Олар жүктің сақталуы үшін барлық талаптарды орындап жеткізген тасымалдаушыны

жүктің бүлінгені үшін жауапкершілікке тартуға болмайды деп есептейді [11; 62]. Бұл пікірмен жүк жөнелтушінің тарапынан құқыққа қайшы әрекеттің болғаны анықталса немесе тасымалдаушыны жауапкершіліктен босататын мән-жайлар орын алғанда ғана келісуге болады. Ал егер де осы аталған мән-жайлар анықталмаса, онда осы келтірілген шығын үшін жауапкершілік сол кезеңде жүкті иеленген тасымалдаушыға жүктелуі тиіс, бұл жерде оның кінәлілік презумпциясы анықталады деген пікір айтылады [12].

Кінәлілік қағидасы көліктік міндеттемелерде де қолданылады, оған заң тікелей нұсқайды. Дәлірек айтқанда, ҚР АҚ-нің 705-бабының 2-бөліміне сәйкес, егер тасымалдаушы жүктің жоғалуы, кем шығуы немесе зақымдалуы өзінің кінәсінен болмағандығын дәлелдемесе, ол жүктің жоғалғаны үшін жауап береді. Демек, азаматтық заңнама міндеттемені орындамаған немесе тиісінше орындамаған тасымалдаушының кінә бойынша жауапкершілігін анықтай отырып, кінәның болу фактісін емес, тек қана оның презумпциясын негізге алады. Көліктік заңдарда да тасымалдаушыны жауапкершіліктен босату туралы ережелерді бекіте отырып, кінәлілік қағидасын бекітеді (ҚР «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» Заңның 102-б.; ҚР «Темір жол көлігі туралы» Заңның 76-б. 7-б.; ҚР «Автомобиль көлігі туралы» Заңның 53-б.; ҚР «Ішкі су көлігі туралы» Заңның 93-б.).

Заңдарға жүргізілген талдаулар нәтижесінде заң шығарушының тараптар арасында дәлелдеу міндетін бөлу бойынша екі жағдайды анықтаймыз: жүктердің сақталмауына қатысты тасымалдаушыға өз кінәсінің жоқтығын дәлелдеу міндетін жүктегенде оның кінәлілік презумпциясы қолданылады, ал егер де тасымалдаушының кінәсін дәлелдеу міндеті жүк жөнелтушіге (қабылдаушыға) жүктелгенде, тасымалдаушының кінәсіздігі презумпциясы қолданылады. Яғни тасымалдау ережелері мен жағдайларының бұзылмауы тасымалдаушының жүктің сақталмауына қатысты кінәсінің жоқ екендігін дәлелдейді. Сонымен, кінәлілік қағидасы жүктерді тасымалдау бойынша міндеттемелердің орындалмауы немесе тиісінше орындалмауы үшін жауапкершілікті анықтауға негіз болып табылады.

Кінә үшін жауапкершілік қағидасы экспедитордың клиентіне де — жүк жөнелтушіге және жүк қабылдаушыға қолданылады. ҚР АҚ-нің 364-бабы бойынша: «Егер міндеттеменің орындалмауы немесе тиісті дәрежеде орындалмауы екі тараптың да кінәсінен болса, сот оған сәйкес борышкер жауапкершілігінің көлемін азайтады». Теорияда осыған қатысты борышкер мен несие берушінің аралас жауапкершілігі туралы айтылады [13; 99]. Аралас жауапкершіліктің көліктік заңнамалармен қарастырылмағандығын атап өткен жөн, ал келесі практика материалдары мұндай жауапкершілікті реттеу қажеттігін дәлелдеп береді.

Талапкер «МК-3» ЖШС-нің жауапкер «Глобалинк Транспортэйшн энд Лоджистикс Ворлдвайд» ЖШС-не қатысты 55 500 теңге қарыз сомасын, 949 890 теңге тұрақсыздықты өндіріп беру туралы талап қойып, Маңғыстау облысының ауданаралық мамандандырылған экономикалық сотына жолданған. Талаптың негізінде тараптардың арасында жасалған шарт бойынша талапкермен жауапкерге көліктік қызметтер көрсетілгені туралы айтылған. Көрсетілген қызметтер бойынша жауапкермен қарыз сомасы толық төленбегендіктен, қарызды өндіріп беруді, сонымен бірге шарттың 5.1-т. сәйкес төлемақыны кешіктірген әрбір күні үшін 3 пайыз есебінде тұрақсыздықты өндіріп беруді сұраған.

Соттың шешімімен талап ішінара қанағаттандырылған: талапкердің негізгі қарыз сомасынан бас тартуына байланысты, жауапкерден талапкердің пайдасына тұрақсыздық мөлшері азайтылып, 565 380 теңге мөлшерінде өндірілген. Жауапкер соттың шешіміне апелляциялық шағым бере отырып, тұрақсыздық мөлшеріне қатысты өзгертуді сұраған.

Маңғыстау облыстық сотының азаматтық істер бойынша алқасы іс материалдарын зерттеп, соттың іс үшін маңызды мән-жайларды дұрыс анықтағанын атап көрсете отырып, бірінші сатыдағы соттың шешімін тұрақсыздықты өндіру бөлігіне қатысты өзгерту туралы қорытындыға келген. Оған себеп, сот алқасының пікірі бойынша, талапкер залалдың мөлшерін азайтуға бағытталған ақылға қонымды шаралар қолданбаған, өйткені талапкер осы талаппен сотқа тек қана 226 күн өткен соң жолданған, сөйтіп, талапкердің өзі тұрақсыздықтың мөлшерінің өсуіне жол берген. Қорытынды ҚР АҚ-нің 364-бабына негізделеді: «Егер несие беруші міндеттеменің орындалмауынан немесе тиісті дәрежеде орындалмауынан келтірілген залал көлемінің ұлғаюына қасақана немесе абайсызда себепкер болса немесе олардың азаюына ақылға қонымды шаралар қолданбаса, борышкер жауапкершілігінің мөлшерін де азайтады» [14].

Жүктің жоғалуы, жетіспеуі немесе зақымдалуы, бүлінуі анықталса, экспедитор клиентке келтірілген шығындарды өтейді. Егер осы аталған мән-жайлар тасымалдаушының кінәсінен болса, онда жауапкершіліктің мөлшері көліктік заңдармен анықталады.

Жүкті жоғалту деп тасымалдаушы тасымалдау құжаты бойынша жеткізу мерзімі аяқталған соң жүкті түгел тапсыра алмау жағдайын айтамыз. Егер тіркелген жүкті тасымалдаушы жоғалды деп мойындаса немесе осы жүк жеткізу мерзімі өткеннен кейін 7 күн ішінде тиісті жеріне келіп жетпесе, олар жоғалды деп есептеледі («Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заңның 17-б.; ҚР «Темір жол көлігі туралы» Заңның 76-б. 6-б.). Ал теңіз көлігімен тасымалдау бойынша жүкті беру мерзімі біткеннен кейін жүк күнтізбелік 30 күн ішінде берілмесе, жүк жоғалған деп есептеледі (ҚР «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» Заңның 101-б. 3-б.). Алайда егер жүк көрсетілген мерзім өткеннен кейін келіп жеткен болса, жүк алушы жүкті қабылдауға және жүкті жоғалтқаны үшін тасымалдаушы төлеген соманы қайтарып алуға құқылы.

Егер жүкті тасымалдаушы тиеген болса, темір жол көлігі жүк құжатында көрсетілген мәліметтерге сәйкес келмейтін, жетіспейтін жүкті бергені үшін, тасымалдаушының жауаптылығы жүк алушы алдында жүктің құжатта көрсетілген құны мөлшерінде, оны жоғалтқаны үшін анықталған жауапкершілікке сәйкес бірдей болады (ҚР «Темір жол көлігі туралы» Заңның 76-б. 6–7-б.).

Жүктің жетіспеуі дегеніміз тасымалдаушымен жүк алушыға тасымалдау құжаттарында көрсетілген орын саны мен салмағынан аз мөлшерде жүк тапсырылған жағдайды айтамыз. Заң әдебиетінде бірыңғай масса түріндегі (мысалы, бидай, көмір, т.б.) және біртұтас күрделі байланыстағы (детальдар, тораптар жиынтығы) жүктердің жетіспеушілігінің жігін ажырата білу керектігі жөнінде пікір айтылады. Себебі бұл жетіспеушіліктердің салдары әр түрлі, сондай-ақ оның құнын өтеу мөлшері де бірдей емес. Егер жоғалған бөлшектердің орнын басқамен ауыстыру мүмкін болмаған жағдайда ондай жүкті тұтас пайдалану мүмкін емес. Мұндай жетіспеушілік (сандық көрсеткіш) жүктің сапасының да өзгеруіне әкеп соқтырады. Сондықтан мұндай жағдайларды жүктің жетіспеушілігі емес, оның зақымдалуы деп тану керек. Осыған байланысты жүк жетіспеушілігіне жүк беру пунктінде тасымалға қабылданған санынан оның сапасын өзгертпейтіндей етіп азайтылуы деген анықтама берілуге тиіс деген ұсыныс берілген [15]. Біз де осы пікірге қосылып, азаматтық құқықтағы заттардың жіктелуін негізге ала отырып, тасымалдау бойынша жүктердің жетіспеушілігі мен жүктің зақымдалуы туралы ережелерді нақтылау қажеттігі жөнінде айтқымыз келеді. Әйтпесе заңдардағы бұндай ақаулықтардың орын алуы құқық қолдану тәжірибесінде жүк иелерінің мүдделеріне нұқсан келтіріп, нақты шығындарын толық көлемде өндіріп алуға мүмкіндік бермейді.

ҚР көліктік заңнамалары «жүктің зақымдалуы» мен «бүлінуі» ұғымдарына анықтама бермейді және бұл екеуін бөліп қарастырмай, ұқсас ұғымдар ретінде қарастырған. Бұл өз кезегінде заңның нормаларына түсінік беруде қателесуге, жаңылысуға жол беретіні анық.

Кейбір авторлар «жүктің зақымдалуы» мен «бүлінуі» ұғымдарын ажыратуды қажетсіз деп санайды [11; 20]. Бірақ та бұл екеуінің екі түрлі мағына беретіні бізге мәлім. Көлік құқығы әдебиеттерінде жүктің бүлінуі деп жүкті мақсаты бойынша пайдалануға кедергі келтіретіндей жүктің ішкі өзгеріске ұшырауын немесе оның қасиеттерінің химиялық, биологиялық өзгеріске ұшырауы нәтижесінде сапасының төмендеуін айтады. Ал жүктің зақымдалуы оның физикалық және механикалық өзгеріске ұшырауы (мысалы, сынуы, жарылуы) немесе жүкке сыртқы, физикалық әсер ету нәтижесі болып табылады, бірақ кейін жөнделіп, жүк одан әрі мақсаты бойынша пайдаланылуы мүмкін. Жүктің сипаты мен зақымдалу түрлеріне байланысты, егер ол жөнделсе, зақымдалған бөлшектері ауыстырылса, оны пайдалануға мүмкіндік болады [13; 96, 97; 15; 109].

Жауапкершіліктің шектелуі залалды толық өтеп алу құқығының шектелуін білдіреді. Келтірілген нақты шығынмен бірге ала алмай қалған пайданы қосқанда — залалды толық өтеп алуды қарастыратын азаматтық заңдардағы жалпы ережелерден айырмашылығы (ҚР АҚ-нің 350-б.), ҚР АҚ-нің 358-бабына сәйкес, көліктік заңнамалар тасымалдау бойынша міндеттемелерге қатысушылардың жауапкершіліктерінің шегін қарастырады. Тасымалдау бойынша міндеттемелерге қатысушылардың шектеулі жауапкершіліктері туралы нормалар міндетті сипатта болады және де ҚР АҚ-нің 701-бабының 1-бөлімі бойынша тасымалдаушының жүк жөнелтушімен заң актілерінде белгіленген жауапкершілікті шектеу немесе жою туралы келісімдері көлік туралы заң актілерінде көзделген жағдайларда ғана жарамды болады.

Халықаралық көліктік конвенциялар да жүктерді теңіз, әуе, автокөлік, темір жол және аралас тасымалдау кезінде тасымалдаушымен келтірілген шығын үшін шектеулі жауапкершілікті қарастырады. Конвенцияларда тасымалдаушы өтейтін шығынның ең жоғары шекті мөлшерлері анықталған. 1975 жылға дейін тасымалдаушылардың жауапкершіліктерінің шегі белгілі бір алтын санынан тұратын есептеу бірлігі бойынша анықталды. Ол үшін Пуанкаре франкі (900–1 сынаудың 65,5 мг алтыны) пайдаланылды. Кейін алтынның ресми құны жойылып, валюта курсы енгізілгенде

тасымалдаушы жауапкершілігінің шегін анықтауда нақтылық болмады. Сөйтіп, жаңа есеп айырысу бірлігі — Халықаралық валюталық қор (ХВҚ) белгілейтін қарызға алудың арнайы құқығы (Специальное право заимствования (СПЗ) белгіленді. 2005 жылдың шілде айының басында 1 қарызға алудың арнайы құқығының құны — 1,204790 евро, 1,456230 АҚШ долларын, құрады. Қарызға алудың арнайы құқығының құны инфляцияға байланысты индекстеу немесе құнды қайта анықтау жолымен өзгертіліп отырады [16].

ҚР «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» Заңы ХВҚ-мен анықталған қарызға алудың арнайы құқығының есеп айырысу бірлігін қолдануды қарастырады (1-б. 10-т.). Заңның 104-бабының 1-бөлімі бойынша жүктің тегі мен түрін, сондай-ақ құнын жүк тиелгенге дейін жөнелтуші жарияламаған және коносаментке енгізілмеген жағдайда, тасымалдау үшін қабылданған жүктің жоғалғаны, кем шыққаны немесе зақымдалғаны (бүлінгені) үшін тасымалдаушының жауапкершілігі, қай соманың жоғары екендігіне қарай, орын үшін 666,67 есептік бірліктен немесе жүк түсірудің басқа бірлігінен не жоғалған, кем шыққан немесе зақымдалған жүк брутто массасының бір килограммы үшін 2 есептік бірліктен аспауға тиіс.

Жүктерді жөнелту орнынан жеткізу орнына дейін тасымалдауды ұйымдастыру экспедитордың негізгі міндеттерінің бірін құрайды және көлік экспедициясы шартын тиісінше орындау талаптарының бірі болып табылады. Сондықтан экспедитор жүктің белгіленген уақытта тасымалдап жеткізілуі үшін клиенттің алдында жауапты болады. Көліктік заңнамалар көлік ұйымдарының жүкті тасымалдап жеткізуді кешіктіргені үшін жауапкершілігін реттейді. Мысалы, көліктік заңнамада бекітілгендей, көлік экспедициясы шартымен анықталған көлік-экспедициялық қызмет көрсетудің басталу және аяқталу мерзімдері бұзылған жағдайда экспедитор клиентке әрбір кешіктірілген күн үшін экспедиторға төленетін сыйақы құнынан 5 % мөлшерінде айыппұл төлеуге тиіс. Клиентке өтелетін осы өтемақының құны қызмет көрсету (сыйақы) құнының 50 % аспауға тиіс (ҚР «Көлік туралы» Заңның 18-б.) [17]. Ал егер қызмет көрсетудің басталу және аяқталу мерзімі клиенттің кінәсінен болып, соның салдарынан экспедиторға залал келтірілсе, онда клиент, егер көлік экспедициясы шартымен залалды төменгі мөлшерде өтеу қарастырылмаса, бұл залалды толығымен өтеуге міндетті болады.

Жүкті тасымалдаудың кідіруіне байланысты жүк жөнелтуші немесе алушы шеккен зиян үшін экспедитор (тасымалдаушы) жауапты болады. Жүкті тасымалдап жеткізуді кідірткені үшін жауапкершіліктің жалпы алғы шарты болып экспедитордың (тасымалдаушының) кінәсі табылады. Егер жүкті жеткізудің кешіктірілуі экспедитордың кінәсінен болмаса, ол жауапкершіліктен босатылуы тиіс.

Экспедитордың жауапкершілігінің шектелуі тасымалдауға қабылданған жүктің жоғалғаны, жетіспеушілігі немесе зақымдалғаны үшін және басқа да міндеттемелерді бұзушылық үшін тасымалдаушыны жауапкершіліктен босататын мән-жайларды экспедиторға да қолдануға мүмкіндік береді.

Тасымалдау шартынан туындайтын міндеттемелерді орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін тараптар ҚР АҚ-де, көліктік заңнамаларда, ҚР мақұлдаған халықаралық шарттарда көзделген негіздер бойынша жауапкершіліктен босатылуы мүмкін.

Көліктік заңнамаларда тасымалдау міндеттемелерінің тараптарын жауапкершіліктен босатудың жалпы және арнайы негіздері бекітілген. Көліктің әр түрі бойынша тасымалдаушыны жауапкершіліктен босататын арнайы мән-жайлары әр түрлі болып келеді. Мәселен, ҚР «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» Заңның 102-бабында тасымалдаушыны жауапкершіліктен босатуға негіз болатын мән-жайлардың тізімі берілген. Бұлар: еңсерілмейтін күш; теңіздегі қауіптер мен кездейсоқтықтар; теңізде адамдарды немесе мүліктерді құтқару жөніндегі шаралар; тасымалдаушының кінәсінен шыққан өрт; мемлекеттік органдардың іс-әрекеттері немесе өкімдері (ұстау, тұтқындау, карантин және басқалар); жүктің, оның қасиеттерінің байқалмайтын кемшіліктері немесе табиғи кемуі; жүктің ыдыстары мен буып-түйілуінің байқалмайтын кемшіліктері; жүкті таңбалаудың жетіспеушілігі немесе көмескілігі; теңіз портының жұмысын толық немесе ішінара тоқтатуды не шектеуді туғызған ереуілдер немесе өзге де мән-жайлар; тасымалдаушының, оның қызметкерлерінің немесе агенттерінің кінәсінен туындаған өзге де мән-жайлардың салдары.

ҚР АҚ-нің 359-бабының 2-бөліміне сәйкес заңдарда немесе шарттарда жауапкершіліктің және одан босатудың өзге негіздері ескерілуі мүмкін, соның негізінде тәжірибеде жасалатын көлік-экспедициялық қызмет көрсету туралы шарттарында экспедиторды жауапкершіліктен босатудың әр түрлі негіздері қарастырылады. Мәселен, «SPD 1» деп аталатын ЖШС-пен ұсынылған көлік экспедициясы шартының үлгі мәтінінде: «Жүктердің жоғалуы, жетіспеушілігі және қабылдап алу

кезінде орамның тұтастығының бұзылуы туралы фактілер орын алғанда, осы аталған жағдайларды растау үшін Жүкті сақтаудың бұзылуы туралы акт жасалуы қажет. Алайда егер жүк орамының тұтастығы бұзылған күйінде немесе басқа да жүкті тасымалдау үшін қойылатын кез келген талап бұзылған күйінде қабылданған болса және бұл туралы Жүкті қабылдау туралы актіде жазылған болса, онда экспедитор жауапкершіліктен босатылады» (8.10-т.) делінген [10].

Кеңестік дәуір кезеңіндегі заң әдебиетінде тікелей аралас қатынас бойынша жүктің сақталмауы үшін жүк иесінің алдында тасымалдаушылардың ортақтасқан жауапкершілігі немесе үлесті жауапкершілігі туралы айтылады [18].

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-б. 3-б.). 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.; ҚР «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» Заңның 234-б. 2-б.).

Шет елдердің заңнамалары бойынша тасымалдаушы ретінде әрекет етуші экспедитордың жауапкершілігінде өзіндік ерекшелігі болады. Егер экспедитор жай тасымалдауды ұйымдастырған болса, онда тасымалдаушы сияқты жауапкершілікте болады. Аралас тасымалдау операторы ретінде әрекет еткен экспедитордың жауапкершілігі күрделі болғандықтан, оны анықтаудың желілік, біртекті және аралас теориялары қалыптасқан.

Желілік қағидасы (сетевой принцип) бойынша оператор жүк иесіне шығын келтірілген белгілі бір тасымалдау сатысында жүктің бұзылуы, жоғалуы немесе жүкті жеткізудің кешіктірілуі үшін қолданылатын халықаралық конвенцияға немесе ұлттық заңнамаға сәйкес жауапты болады. Аралас тасымалдау операторының жауапкершілігі тасымалдаудың нақты кезеңінде жүк жөнелтушінің мүддесіне зиян келтірілуіне қарай анықталады. Желілік жауапкершілік қағидасы ХСП-ның 1973 жылғы Ережелерінде қарастырылған.

Желілік жауапкершіліктің кемшілігі — аралас тасымалдау тараптарының өзара қатынастарын қарапайымдандырудың орнына, жүк иесінің шығынды өтеп алу мүмкіндігін күрделілендіріп, көптеген проблемаларды туындатады. Мәселен, егер зиян келтіру орнын анықтау мүмкін болмағанда, жүк иесіне нақты тасымалдаушының кінәсін дәлелдеу бойынша күрделі міндет жүктеледі. Сондықтан да 1980 жылғы Халықаралық аралас тасымалдау туралы Конвенцияның осы күнге дейін заңды күшіне енбеуінің бір себебі, сол желілік жауапкершілікке қатысты даулы мәселенің шешілмеуінен болып отыр. Ол үшін аралас тасымалдау бойынша желілік жауапкершіліктен бас тартып, тиімді жолы — біртекті жауапкершілік қағидасын бекіту қажет, яғни көліктің түріне қарамастан, аралас тасымалдау операторы үшін ортақ жауапкершілік орнатылады.

Шет мемлекеттерінің тәжірибесінде желілік және біртекті жауапкершіліктерді ұштастыру тәсілімен аралас жауапкершілік қолданылады. Мұндай жүйе бойынша, егер зиян келтіру орны анықталмаса, онда экспедитордың жауапкершілігі ең қатал тәртіпті бекітетін тасымалдау учаскесі бойынша анықталады. Бұл жағдайда зиян келтіру фактісі мен орнын дәлелдеу міндеті экспедиторға жүктеледі, себебі экспедитордың өзі бұған экономикалық мүдделі болып табылады. Батыстың тасымалдау құқығы доктринасымен ұсынылған аралас тасымалдау ұғымының басты ерекшелігі ретінде тасымалдаудың барлық кезеңінде жүктің сақталуы үшін жауапкершілікті өзіне қабылдап алатын және принципал (тасымалдаушы) қызметін жүзеге асыратын тұлғаның (жүктерді аралас тасымалдау операторының) болуы қажет [19].

Клиент үшін оператордың біртекті жауапкершілігі өте тиімді, себебі клиент тасымалдаушылардың әрқайсысының кінәсін дәлелдеп жүргенше, бір ғана оператормен шарт

жасасып, міндеттеменің тиісінше орындалуын тек қана сол оператордан талап ете алады. Бірақ көліктің әр түрінде жауапкершіліктің негіздері мен шектері бойынша бір-бірінен мәнді айырмашылықтар болғандықтан, ұлттық заңнамаға біртекті жауапкершілікті енгізу әзірге мүмкін емес болып отыр.

Көлік экспедициясының шарты бойынша клиенттің жауапкершілігінің шегі заңдармен (ҚР АҚ-нің 710-б. 4-б.; ҚР «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заңның 19-б.) немесе тараптардың келісуімен анықталады. Клиент өз кінәсінен экспедиторға келтірілген залалдары үшін жауапты болады. Атап айтқанда, клиенттің экспедиторға жүктің қасиеттері, оны тасымалдау ережелері туралы ақпараттар мен құжаттарды, сондай-ақ экспедитордың шартта көзделген міндеттерді орындауына қажетті өзге де ақпараттар беру міндеттерін орындамаудың салдарынан қауіпті жүкті тиеу, оны жою немесе залалсыздандыру нәтижесінде экспедиторға келтірілген залалдарды өтейді. Клиенттің мұндай ақпараттарды бермей немесе кешіктіріп беріп, қажетті ақпараттарды экспедиторға тапсыру міндетін бұзуы, сол сияқты толық емес немесе дұрыс емес ақпараттарды берген кезде орын алады.

Көлік экспедициясы шарты бойынша клиенттің негізгі міндеттерінің бірі болып экспедиторға қызмет көрсетуді орындағаны үшін сыйақы төлеу және шартты орындауға байланысты шыққан шығындарды өтеу табылады. 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 714-бабы бойынша жүк жөнелтуші немесе экспедитор бұл туралы басқа тарапқа қисынды мерзімде ескерте отырып, көлік экспедициясы шартын орындаудан бас тартуға құқылы. Шартты орындаудан біржақты бас тартуды мәлімдеген тарап екінші тарапқа шарттың бұзылуынан келтірілген залалды өтейді. Мәселен, клиент құжатпен расталған бас тартуды мәлімдесе, клиенттің алдын ала төленген ақша қаражаты жүк тасымалын ұйымдастыру бойынша шығындарын өтеу үшін белгілі бір мөлшері шегеріле отырып, есеп шотына қайтарылуы тиіс.

ҚР АҚ-нің 34-тарауында және ҚР «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заңның 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.

Тәжірибеде жасалған шарттардың мазмұнынан біз практикада көлік-экспедициялық ұйымдардың дауларды сотқа дейін келіссөз арқылы реттеу тәртібін жиі қолданатындарын байқадық.

Құқық қолдану тәжірибесінен алынған мән-жайлар 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.

Көліктің барлық түрінде де жүк тасымалдау шарттарынан туындайтын кінә қою тасымалдаушыға талап қою мерзімі ішінде қойылады (ҚР «Темір жол көлігі туралы» Заңның 90-б.; ҚР «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» Заңның 234-б.; ҚР «Ішкі су көлігі туралы» Заңның 99-б.). ҚР АҚ-нің 706-бабының 2-бөлімі бойынша жүк тасымалдаудан туындайтын талаптар бойынша талап қою мерзімі 1 жыл деп белгіленеді.

Экспедиторға талап қою үшін жалпы 3 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 — 1 жыл (ҚР АҚ-нің 706-б. 2-б.).

Көлік экспедициясы шартынан туындайтын талаптар үшін қолданыстағы заңнамамен қарастырылған талап қоюдың жалпы 3 жылдық мерзімі туралы ережелердің де тиімсіз жақтары баршылық. Мәселен, клиент талаппен экспедиторға 3 жылдың ішінде кез келген сәтте жолдана алады делік, ал экспедитор клиенттің алдындағы міндеттеменің тиісінше орындалмауына кінәлі болған тасымалдаушыға 1 жыл мерзім өткен соң кері талап қою құқығынан айырылады, себебі көліктік заңнамалар тасымалдаушыға талап қою үшін қысқартылған талаптың ескіру мерзімін (1 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.

Сондықтан мұндай жағдайда талаптарға қолайлы жағдай жасау үшін тығырықтан шығудың бір амалы ретінде біз жүк тасымалдаудан туындайтын талаптар бойынша ескіру мерзімін бірдей мерзімге — 1 жылға өзгертуді ұсынамыз. Бұл көліктік міндеттемелерді құқықтық реттейтін заңнамалардың ішкі қарама-қайшылықтарын жоюға, бірізділікке қол жеткізуге мүмкіндік береді деген ойдамыз.

Көлік экспедициясының шарты бойынша талаптардың жауапкершілігі тек қана шартпен, көліктік заңдармен реттеліп қоймайды. Ұлттық заңдардан басқа, сондай-ақ шартта сілтеме жасалған жағдайда қолданылатын ұлттық экспедиторлық ережелер де бар. Еуропа елдерінде экспедитор тасымалдаушы ретінде бола алады, сондықтан да Солтүстік елдері экспедиторлары одағының Ережелерінде жүкті тасымалдаушы жауапкершілігімен немесе делдал жауапкершілігімен тасымалдау болып табылатын экспедитордың міндеті тікелей атап көрсетіледі [20]. Ережелер бойынша бұл экспедитордың мәртебесіне сәйкес келетін жауапкершіліктің әр түрін анықтау критерийлері ретінде қолданылады [21].

Солтүстік елдері экспедиторлары одағының Ережелері бойынша экспедитордың жүкті тасымалдаушы ретінде жауапкершілігі жүкті тасымалдау үшін қабылдап алған сәтте басталып, жүкті келісілген жерде қабылдап алушыға табыстаған немесе оның билігіне берілген сәтте аяқталады [20].

Делдал ретінде экспедитор тапсырманы орындау барысында жеткілікті ықыластылықты сақтамаудың салдарынан келтірілген шығын үшін жауап береді. Экспедитор алған тапсырманың шегінде тапсырыс берушінің мүддесін мұқият сақтағанын дәлелдеуі тиіс (§ 24) [20]. Сонымен, экспедитордың делдал ретінде жауапкершілігі бойынша, ол өз күшімен жүкті тасымалдауға міндеттенбей, негізгі тасымалдаушыға жүкті тиіп жіберу немесе жүкті қабылдап алумен шектеледі. Демек, делдал ретінде әрекет етуші экспедитордың жауапкершілігі тасымалдаушы ретінде әрекет етуші экспедитордың жауапкершілігінен көлемі жағынан аз келеді.

Ережелермен салыстырғанда отандық экспедиторлардың жауапкершіліктерін құқықтық реттеудегі айырмашылықтарды байқаймыз. ҚР АҚ-нің 713-бабы бойынша экспедитордың құқықтық мәртебесіне сәйкес келетін жауапкершіліктің түрлері емес, жауапкершіліктің мөлшері ажыратылады. Яғни көлік-экспедициялық міндеттер орындалмағанда немесе тиісті орындалмағанда экспедитордың толық жауапкершілігі қарастырылған, ал тасымалдау шарты тиісті дәрежеде орындалмағанда экспедитордың шектеулі жауапкершілігін қарастырады. Ережелер бойынша экспедиторға талап қою мерзімі 1 жыл деп белгіленген.

ФИАТА-ның Үлгі ережелері де экспедитордың құқықтық жағдайын екі бөліп қарастырады: экспедитор тасымалдаушы ретінде және делдал ретінде бола алады, соған сәйкес жауапкершілігі де ажыратылады. Тасымалдаушы ретінде экспедитор іс жүзінде тасымалдауды өз көлігімен орындайды немесе өзінің көліктік құжатын толтырып береді, сол үшін толық жауапкершілікте болады. Егер экспедитор көлік құжатын бермесе, онда делдал ретінде жауапты болады [22]. Қазақстан заңдарында экспедитор жауапкершілігі басқаша жүйемен құрылған және экспедициялық қызметтерді түрлерге бөлмейді. ҚР АҚ-нің 35-тарауында экспедитордың жауапкершілігінің ортақ негізі бекітілген және міндеттеменің орындалмауына кінәлі болмаса да, клиент алдында тек қана экспедитор жауап береді.

Сонымен, көлік экспедициясы шарты бойынша талаптардың жауапкершілігін құқықтық реттеуді зерттеу нәтижесінде ұлттық заңнама жүк иелерінің мүдделерін басым қорғайтынын анықтадық.

Дербес көлік экспедициясы шарты бойынша оның ерекшеліктеріне сай азаматтық-құқықтық жауапкершілік институты құрылуы тиіс деп есептейміз.

Әдебиеттер тізімі

1. Қазақстан Республикасының 1 шілде 1999 жылғы № 409–1 Азаматтық кодексі. (Ерекше бөлім) // Қазақстан Республикасы Парламентінің жаршысы. — 1999. — № 16,17. — 642-қ.
2. Рыженкова Н.Г. Правовая природа отношений, вытекающих из договора экспедиции: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. — М., 1970. — С. 13.
3. Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан // <http://www.kffanek.kz> — С. 4.
4. Витрянский В.В. Гражданский кодекс о договоре // Вестник ВАС. — 1995. — № 10. — С. 74.
5. Морозова Н.В. Ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции // Законодательство и экономика. — 2005. — № 4. — С. 53.
6. Қазақстан Республикасының 27 желтоқсан 1994 жылғы № 269–13 Азаматтық кодексі. (Жалпы бөлім) // ҚР Жоғарғы Кеңес жаршысы. — 1994. — № 23,24 (қосымша).
7. Постановление от 5 марта 2002 года № 3н-35 // Архив Верховного Суда РК. Копии апелляционных постановлений Верховного Суда РК за 2002 г.
8. Хмелев С.П. Договор транспортной экспедиции: Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. — Саратов, 1999. — С. 127, 128.
9. Сергеев В. Некоторые вопросы правового регулирования транспортно-экспедиционной деятельности // Юрист. — Минск, 2002. — № 1. — С. 48.
10. Договор транспортной экспедиции ТОО «SPD 1» // <http://www.spd.kz/contract>
11. Хаскельберг Б.Л. Ответственность железных дорог за несохранность груза. — М.: Юрид. лит., 1966. — С. 62.
12. Гражданское право России. — Часть вторая: Обязательственное право. Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садилов. — М.: Юрист, 2004. — С. 207.
13. Егизаров В.А. Транспортное право: Учеб. пособие. — М.: Юрид. лит., 2001. — 272 с.
14. Постановление от 26 января 2006 года № 2а-52 // Архив Мангистауского областного суда. Копии апелляционных постановлений Мангистауского областного суда за 2006 г.
15. Ворожейкин Е.М. Обязательство по транспортно-экспедиционному обслуживанию. — М., 1957. — С. 168, 169.
16. Кокин А.С., Левиков Г.А. Международная транспортная экспедиция. — М.: Дело, 2005. — С. 396–398.
17. Қазақстан Республикасының «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» 21 қыркүйек 1994 жылғы № 156 Заңы // Қазақстан Республикасы Парламентінің жаршысы. — 1998. — № 24.
18. Егизаров В.А. Совершенствование законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. — Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1984. — С. 71.
19. Якушев В. Общие тенденции развития современного права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. — 1996. — № 9. — С. 60.
20. Общие правила Союза экспедиторов северных стран (NSAB 2000) // СПС «Параграф». — Алматы, 2009.
21. Морозова Н.В. Ответственность экспедитора по Положениям Союза экспедиторов северных стран и гражданскому законодательству РФ: сравнительный анализ // Хозяйство и право. — 2000. — № 7. — С. 66.
22. Типовые правила ФИАТА, касающиеся услуг грузового экспедирования (неофициальный перевод) // Веб-сайт ПСТ-компани // <http://www.pstc.ru>