

І. Жансүгіров атындағы Жетісу Университеті

ӘОЖ 347.463 (574)

Қолжазба құқығында

ӘЛПҰЛЫ ЕРІК

**Қазақстан Республикасындағы тасымалдаудың жекелеген түрлерін
құқықтық реттеу: ұлттық және халықаралық аспектілері**

«6D30100-Құқықтану»

Философия докторы (PhD) дәрежесін алу
үшін дайындалған диссертация

Отандық ғылыми кеңесші:
з.ғ.д., профессор
Бектурганов А.Е.

Шетелдік ғылыми кеңесші:
PhD докторы, қауым. профессор
Турлуковский Я.В.

Қазақстан Республикасы
Талдықорған, 2023

МАЗМҰНЫ

НОРМАТИВТІК СІЛТЕМЕЛЕР.....	3
АНЫҚТАМАЛАР.....	4
БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР.....	5
КІРІСПЕ.....	6
1 ТАСЫМАЛДАУДЫҢ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ ЖӘНЕ ШЕТЕЛДЕГІ ЗАҢДЫҚ РЕТТЕУЛЕРДІҢ ТЕОРИЯЛЫҚ НЕГІЗДЕРІ.....	15
1.1 Қазақстан Республикасында және шетелде жүк тасымалдаудың жекелеген түрлерінің теориялық және құқықтық аспектілері.....	15
1.2 Қазақстан Республикасында жүк тасымалдаудың жекелеген түрлерінің түсінігі, түрлері және ерекшеліктері.....	19
1.3 Сыртқы экономикалық қызметте тасымалдаудың құқықтық негіздері.....	31
2 ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДА ЖҮКТІҢ ЖЕКЕЛЕГЕН ТҮРЛЕРІН ТАСЫМАЛДАУДЫҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ РЕТТЕЛУІН ТАЛДАУ: ҰЛТТЫҚ ЖӘНЕ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ АСПЕКТІЛЕР.....	42
2.1 Қазақстан Республикасында жүк тасымалдаудың жекелеген түрлерінің құқықтық реттелуін талдау.....	42
2.2 Жүк тасымалдаудың жекелеген түрлерін құқықтық реттеудегі әлемдік тәжірибені талдау.....	47
2.3 Халықаралық көлік дәліздері бойынша халықаралық тасымалдаудың негізгі мәселелері.....	57
3 ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ КӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫНЫҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ РЕТТЕУ МӘСЕЛЕЛЕРІ ЖӘНЕ ЖҮЗЕГЕ АСЫРУ ЖОЛДАРЫ.....	64
3.1 Жүк тасымалдауды реттеу саласындағы ұлттық заңнаманың өзекті мәселелері.....	64
3.2 Қазақстан Республикасының жүк тасымалдаудың жекелеген түрлерінде құқықтық реттеуді шешу жолдары.....	85
ҚОРЫТЫНДЫ.....	123
ҚОЛДАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ.....	133

НОРМАТИВТІК СІЛТЕМЕЛЕР

Бұл диссертацияда келесідей стандарттар қолданылды:

1. ГОСТ 7.32-2017 «СИБИД. Ғылыми-зерттеу жұмыстары туралы есеп. Құрылымы және рәсімдеу ережесі» (түзетулермен);
2. ГОСТ 7.88-2003 «Ақпараттар, кітапханалық және баспа ісі бойынша стандарттар жүйесі. Жарияланымдардағы тарау атауларын және тарау атауларындағы сөздерді қысқарту ережелері».

АНЫҚТАМАЛАР

Диссертациялық зерттеу жұмысына келесідей терминдер анықтамаларға сәйкес қолданылды:

Аралас тасымалдар кезіндегі өзара іс-қимыл шарты – аралас тасымалдар операторы мен әртүрлі көлік түрлерімен тасымалдаушылар арасында жасалған шарт;

Аралас тасымалдар операторы – аралас тасымалды ұйымдастыруды жүзеге асыратын жеке немесе заңды тұлға;

Аралас тасымалдар шарты – аралас тасымалды жүзеге асыру үшін аралас тасымалдар операторы мен клиент (жүк жөнелтуші, жүк алушы, жолаушы, кемемен жалданушы) арасында жасалған шарт;

Бірыңғай тауар-көлік жүкқұжаты (бірыңғай коносамент) – жүкті межелі пунктке дейін жеткізу үшін аралас тасымалдар операторының жүкті өз иелігіне қабылдағанын куәландыратын құжат;

Көліктік логистика – тасымалдың (тасымалдаудың) әрбір кезеңінде жүктер қозғалысының мониторингін қамтитын, әртүрлі көлік түрлерін (теміржол, автомобиль, теңіз, ішкі су, әуе) пайдалана отырып, оңтайлы маршрут бойынша жүк жөнелтушіден (өндірушіден) жүк алушыға дейінгі тасымалды (тасымалдауды) жоспарлау және басқару жөніндегі тасымалдау процесіне қатысушылардың өзара байланысты іс-қимылдарының жиынтығы;

Көлік – логистика орталығы бұл құрылыстар орналастырылған арнайы бөлінген учаскені қамтитын, Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес кедендік және шекаралық операцияларды қоса алғанда, тасымалдаумен қатар жүргізілетін, жүктермен және көлік құралдарымен жасалатын дайындау, бөлу және қорытындылау технологиялық операцияларын орындауға, оның ішінде қарап-тексеруге арналған көлік инфрақұрылымы объектісі;

Қазақстан Республикасының көлігі – Қазақстан Республикасының аумағында тіркелген теміржол, автомобиль, теңіз, ішкі су, әуе көлігі, қалалық рельстік көлік, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағындағы магистральдық құбыр көлігі;

Қалалық рельсті көлік – қала шекарасындағы және қала маңы аймағындағы жолдармен жолаушыларды тасымалдауға арналған көлік түрі (метрополитен, трамвай, жеңіл рельсті, монорельсті көлік);

Тасымалдаушы – ақыға немесе жалданып жолаушыларды, багажды, жүктерді және почта жөнелтілімдерін тасымалдау жөнінде қызметтер көрсететін және осыған белгіленген тәртіппен берілген тиісті рұқсаты бар, меншік құқығымен немесе өзге де заңды негіздерде көлік құралын иеленуші жеке немесе заңды тұлға.

БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР

АҚШ	Америка Құрама Штаттары
ӘМАТТ	Әлеуметтік маңызды азық-түлік өнімдерінің кейбір түрлері
БҰҰ	Біріккен Ұлттар Ұйымы
ЕАЭО	Еуразиялық экономикалық одақ
ЕҚ	Еуропалық қауымдастық
ИИД	Индустрия және инфрақұрылымдық даму
КО	Кедендік одақ
ҚҚА	Қазақстан Республикасы Қаржы нарығы мен қаржы ұйымдарын реттеу және қадағалау агенттігі
ҚР АҚ	Қазақстан Республикасының Азаматтық Кодексі
ҚР КҚМ	Қазақстан Республикасының көлік және коммуникация министрлігі
ҚР МКМ	Қазақстан Республикасының Мемлекеттік кіріс министрлігі
ТЖЫҰ	Темір жол ынтымақтастығы ұйымы
ТМД	Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы
ТХКБ	Транскаспийлік Халықаралық Көліктік Бағыт
ХААҰ	Халықаралық азаматтық авиация ұйымы
ХЖТ	халықаралық жүк тасымалдау
ХЖТХ	Халықаралық жүк тасымалы туралы шартты хаттама
ХТПАА	Халықаралық Теңіз порты және айлақтар ассоциациясы
ЭЫДҰ	Экономикалық ынтымақтастық және даму ұйымы
ЭЫҰ	Экономикалық Ынтымақтастық Ұйымы

КІРІСПЕ

Тақырыптың өзектілігі мен жаңашылдығы. Қазіргі уақытта көлік жүйесі Қазақстан экономикасының маңызды жүйесі болып табылады. Көлік және онымен байланысты барлық мәселелер, халықаралық құқық субъектілерінің және олардың өңірлері арасында материалдық тауарлармен (жүктермен) алмасуға арналған өзара қатынастардың негізгі тізбегі болып табылатындығы бізге белгілі. Көлік жүйесі еңбек бөлінісінің аумақтық бөлінуіне және әлемдік экономикалық кеңістіктің тұтастығын іске асыруға ықпал ететін экономиканың маңызды жүйесі болып табылады.

Азаматтық құқықтық қатынастарының негізгін құрайтын тасымалдау қатынастары бірнеше ресурстарды біріктіреді. Атап айтқанда аумақтық-халықаралық, аймақаралық және халықаралық экономика және көлік байланыстарының кеңеюін қарастыра отырып, қоғамның және оның халқының, жеке тұлғалар мен заңды тұлғаларының еліміздің әлеуметтік-экономикалық дамуына тікелей қатысуын, тасымалдау қатынастарының дамуына ықпал етуіне негіз болатындығын және азаматтық айналымның дамуына үлесін қосатын тауар, жолаушы және жүк, транзит мәселелерін кешендендіретін қатынас.

Қазіргі кездегі жаһандық энергетикалық қауіпсіздік, әлеуметтік тұрақсыздық, табиғи ресурстардың азаюы барлық мемлекеттердің бірлесе отырып әлеуметтік-экономикалық дамудың жаңа алғышарттарын айқындап, транслокациялық қызметті дамыту, логистика мен транзиттік қызметтің даму қажеттілігін мемлекеттік бағдарламаларда анықтап отыр.

Еліміздің егемендігі мен тәуелсіздігі көлік инфрақұрылымын дамытуды көздесе, мемлекетіміздің «Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері» ұлттық жобасы көлік байланысын қамтамасыз ету, еліміздің көлік, транзит әлеуетін жоғарылату есебінен азаматтарымыздың қолайлы өмір сүру ортасын құруды мақсат етті.

Көлік қызметін жүзеге асырудағы негізгі мақсат ұлттық және халықаралық құқықтың субъектілері арасындағы тасымалдау қатынастарын дамыту Қазақстанның ауқымды аумағымен және Европа мен Азияның түйіскен жерінде орналасуы Қазақстанның көлік инфрақұрылымының ел экономикасының дамуына зор ықпал ететінің дәлелі. Тасымалдау аясындағы қызмет көрсету сапасын, бірақ бірінші кезекте халықаралық саяси және экономикалық жағдайдың ағымдағы деңгейін қамтамасыз етумен, халықтың өмір сүру деңгейінің артуымен, халықтық тұтынудың экспорттық-импорттық тауарларының негізгі түрлері құнының өзгеруімен және стратегиялық маңызды табиғи ресурстарды тасымалдаумен анықталады.

Бұл жұмыс тасымалдау аясында жүктердің жекелеген түрлерін құқықтық реттеу мәселесіне арналған. Жүктерді тасымалдауды құқықтық реттеу мәселесінде біршама жұмыстар атқарылған.

Дегенмен қазіргі кезде мемлекет басшысы ел дамуы үшін тасымалдау қызметін дамыту және жаңа нормативтік актілер мен мемлекетаралық келісімдерді қабылдау қажеттігін алға тартқан болатын. Тасымалдау арқылы жолаушыларды, жүктерді немесе теңбе жүктерді тасымалдау, транзит, логистика

мәселесі ғылыми зерттеулерді қажет етеді. Себебі аталған тақырып аясында бірнеше ғылыми жұмыстар және монографиялық зерттеулер көбінесе жалпы тасымалдау мәселесіне арналған. Дегенмен, олар фрагменттік сипатқа ие. Сондықтан осы мәселеге ерекше назар аудару қажет. Қолданыстағы заңнама мен тасымалдау үдерістерін реттейтін нормативтік құқықтық актілердің құқықтық пайда болуының ғылыми-теориялық негізделуі қажет.

Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамалары халықаралық және ұлттық тасымалдауларды жүзеге асыратын тасымалдаушылар үшін қорғау механизмі мен жалпы жүктердің ерекшеліктеріне байланысты құқықтық актілерді, мемлекеттік бағдарламаларды қабылдауды қажет етеді. Тасымалдау бұл жолаушылар, жүктер мен теңбе жүктерді тасымалдау қызмет көрсету аясындағы үнемі құқықтық реттеуді қажет ететін және ұлттық қауіпсіздікпен де тығыз байланысты күрделі қатынас. Жүктерді тасымалдау кезінде де әртүрлі жүктер, қауіпті жүктер тасымалдануы мүмкін және кейбір тауарларды тасымалдау нәтижесінде қажетті талаптарды орындамау, тасымалдау технологиясын дұрыс таңдамау салдарынан халықтың денсаулығына да әсер етуі мүмкін. Сондықтан диссертациялық зерттеудің тақырыбы сөзсіз өзекті болып көрінеді және ғылыми және практикалық маңызы бар.

Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасында заманауи көліктік тасымалдаудың негізгі түрлері жақсы дамыған: теңіз, өзен, әуе, автомобиль, теміржол, метрополитен көлігі.

Тасымалдау қатынастарын құқықтық реттеуді жүзеге асыратын ұлттық заңнамалар халықаралық заңнамаларға қайшы келмеуі керек және .

Көлік жүйесінің жұмыс істеуінің маңызды компоненті – құқықтық әдістер мен құралдарды құқықтық дамыту, өзара байланыстардан туындайтын қатынастарды және жүк иелері мен тасымалдаушылар арасындағы міндеттемелерді құқықтық реттеу. Тікелей және аралас хабарламаларды әртүрлі көлік түрлерімен тасымалдау қазіргі ұлттық заңдарға қайшы келмеуі керек.

Біз зерттеу аясында тасымалдау қатынастарының даму тарихына назар аударамыз, себебі көлік қатынастары қалыптасуы бірнеше кезеңдерді құрайды. Бұл үдерістерде «тасымалдаушы» ерекше рөл атқарады. Сонымен бірге, «тасымалдаушы» тікелей және аралас тасымалдау қағидасы бойынша жүктерді жеткізуді жүзеге асыру кезінде тікелей міндеттемелерін орындай отырып, тасымалдау үшін өз міндеттемелерін тиісінше орындамағаны үшін азаматтық құқықтық жүйеде жауапкершіліктің ықтималдығы туралы маңызды мәселе туындайды.

Тасымалдау шарттарын жасаудың жалпы ережелері мен шарттары Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексінің 688-707-баптарымен, көлік құқығы нормалары мен халықаралық келісімдермен (конвенциялармен) реттеледі және тараптардың келісімімен анықталады. Тауарларды тасымалдау шарттарына байланысты келісім шарттың мынадай түрлері жасалады:

1) Жүкті тасымалдау шарты (белгілі бір жүкті біржолғы тасымалдау үшін арналған);

2) Кеме жалдау немесе чартерлік шарты (бекіту тәртібі, оның нысаны және түрлері көлік туралы заңнамалық актілермен белгіленеді және ҚР АҚ 585- және 591-баптарымен жекелей реттеледі);

3) Көлік экспедициясы туралы шарт (экспедиторлық қызмет көрсету);

4) Тікелей аралас тасымалдау туралы шарт (тасымалдау бірыңғай көлік құжатында, бірақ бір тасымалдаушы немесе экспедитор болмаған кезде жүзеге асырылады). 1980 жылғы БҰҰ Женева конвенциясында бұл тасымалдау біріккен деп аталады. Осындай тасымалдаудың ерекшелігі тасымалдау туралы келісімшарт басқа қатысушыларды өзі таңдаған және тасымалдау үшін мультимодальды тасымалдау коносаментін шығаратын көлік операторымен жасалады;

5) Транзиттік тасымалдар туралы шарт (тарифтік емес реттеу шараларын қолданумен және оларды қолданусыз);

б) Сызықты коносамент (1968 жылғы 23 ақпанда Брюссельде қабылданған хаттамамен 1924 жылы өзгертілгендей, коносамент туралы Конвенцияда бар Гаага-Висби ережелерімен реттелетін теңіз арқылы тасымалдау туралы шарт);

7) Тауарларды тасымалдауды қамтамасыз ету жөніндегі жұмыстарды ұйымдастыру туралы келісім (хаб келісімшарттары, тауарларды орталықтандырылған жеткізуге (экспорттауға) арналған шарт және басқалар).

Қазақстан Республикасының ұлттық көліктік саясатының мақсаты қазақстандық көлік жүйесін халықаралық көлік кешеніне интеграциялауды арттыру, осылайша Қазақстанның транзиттік әлеуетін дамытуды қамтамасыз ету болып табылады. Алға қойылған міндеттерді іске асыру үшін не қажет, ең алдымен, көлік саласындағы нормативтік құқықтық актілерді мемлекетаралық стандарттарға бейімдеу қажет. Қазақстан аумағы арқылы өтетін халықаралық көліктік дәліздерді дамыту және жетілдіру, мұның барлығы Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздерін дамыту Тұжырымдамасында көрініс тапқан.

Біріншіден, біздің жүктерді тасымалдау үшін біздің кеден Одағымыздағы барлық қол жетімді аумақты пайдалану қажет. «Батыс Еуропа - Батыс Қытай дәлізінің» құрылысы аяқталуға жақын болғандықтан, Түркіменстан мен Иран арасында Парсы шығанағына шығу үшін теміржол салынды. Қазақстан теңіз порттарының жанында логистикалық орталықтар құруға мүмкіндігінше тезірек инвестиция салып, көп еңбекті қажет ететін кедендік ресімдеуді қысқартуы, шекаралық өткелдерде өткізу қабілетін арттыруы, Ақтау портының мүмкіндіктерін нығайтуы, сондай-ақ экспорттық-импорттық операцияларға байланысты рәсімдерді жеңілдетуі тиіс.

«Бүгін біз сондай-ақ 2015 жылы ашылған орталық Қазақстанның көптеген аудандарын еліміздің шығыс және Батыс бөліктерімен байланыстыратын әсерлі ұзындығы 1200 км Жезқазған-Шалқар-Бейнеу темір жолын құрметтейміз. Бұл орасан зор құрылыс Саяхатшыларға Еуропа, Азия, Каспий теңізі/Кавказ/Ляньюньган порты туралы біз бен Қытай арасындағы келісімге саяхат жасауға мүмкіндік береді», - деп атап өтті Президент Қ.Ж. Тоқаев [1]. Осыған орай, елімізде кедендік қызметті пайдалану бойынша келелі істерді іске асыру басталып та кетті. Аталған мақсаттарға жету үшін «Нұрлы жол» бағдарламасы,

«Қуатты өңірлер – ел дамуының драйвері» ұлттық жобасы әзірленді. Сонымен қатар жүргізіп жатқан теміржол инфрақұрылымын салу, жылжымалы құрамды жаңарту, жүктерді контейнерлендіру, баламалы маршруттарды дамыту, халықаралық дәліздерді дамыту жөніндегі шаралар да тасымалдау рыногының халықаралық стандарттарға сәйкес дамып отырғанының дәлелі. Экспорттық және транзиттік жүктерді тасымалдаудың баламалы маршруттары мен дәліздері анықталып, жүктерді жеткізудің логистикалық тізбектерінің үзілуін болдырмау бойынша жедел шаралар қабылданып отырады. Мемлекет басшысы Қ.К. Тоқаев Қазақстанға «Әділетті мемлекет. Біртұтас ұлт. Берекелі қоғам» атты кітабында өзінің транзиттік әлеуетін ұлғайтуға мүмкіндік берді, онда біздің транзиттік әлеуетімізді Қазіргі Азия мен Еуропа арасындағы геосаяси жағдайда ұлғайту жөніндегі жоспарлар баяндалады; сондықтан біз өзімізді барынша пайдалануымыз керек бұл мүмкіндік әлемдік маңызы бар көлік торабына айнала бастады; ол үшін Ақтауға жақын орналасқан контейнерлік хабтар құруды және Транскаспий дәлізін дамытуды қоса алғанда, оны ұлғайту бойынша ірі жобалар жүзеге асырыла бастады. Бұл жұмысқа әлемнің үздік логистикалық компаниялары қосылады және уақыт өте келе «Қазақстан теміржолы» толыққанды транзиттік-логистикалық корпорацияға айналады» деп атап өтті [1].

Жоғарыда аталған жайттар тандалған зерттеу тақырыбының аса көкейкесті екендігін тағы да айқындай түседі.

Зерттеу тақырыбының әзірлену дәрежесі. Тақырыптың ғылыми әзірлену жағдайы. Диссертацияның теориялық негізі көрнекті және белгілі авторлардың, атап айтсақ, Б.К. Азанов, М.М. Агарков, С.С. Алексеев, Т.Е. Абова, М.К. Александров-Дольник, Б.Г. Астановский, В.В. Безбах, М.И. Брагинский, С.П. Братус, В.В. Витрянский, Г.С. Гуревич, В.А. Егиазаров, В.Н. Изволенский, Т.Н. Илларионова, О.С. Иоффе, А.Г. Калпин, А.А. Кормилицина, Л.А. Лунц, В.Б., О.А. Красавчиков, Л.А. Лунца, Н.И. Марышева, Б.В. Покровский, А.П. Сергеев, М.К. Сулейманов, В.А.Тархов, Г. Федосеева, К.В. Холопов, В.А. Хохлов, М.Г. Масевич, Г.К. Матвеев, Д.А. Медведев, В.П. Мозолин, И.Б. Новицкий, Я.И. Рапопорт, Г.П. Савичев, П.Д. Самойлович, О.Н. Садиков, А.П. Сергеев, В.Т. Смирнов, Е.А. Суханов, М.А. Тарасов, В.А.Тархов, Ю.К. Толстой, Р.О. Халфина, Б.Л. Хаскельберг, Б.Б. Черепяхин, Г.Ф. Шершеневич, К.К. Яичков және басқалардың еңбектері болды.

Тақырыпты ашуға В. Ансон, М. Alter, G.A. Bonner, Н. Oum Tae, В. Mercadal, R. Rodiere, W. Waters, K.D. Wittenb және басқада шетілдік авторлардың да ғылыми жұмыстары ықпалын тигізді. Қазақстандық ғалымдардан М.К. Сулейменов, Ш.А. Забих, Г.И. Тулеуғалиев, А.Б. Омарова, А.И. Мырзахметов, М.А. Сарсембаев және т.б. ғалымдардың еңбектері қолданылды.

Зерттеу мақсаты –жүктерді тасымалдау шарттарыннан туындайтын қатынастарды құқықтық реттеумен байланысты жинақталған нормативтік актілер мен тәжірибелік материалдарды саралау және жүйелеу.

Осы мақсатқа байланысты мынадай **міндеттер** қойылады:

- Қазақстандық заңнамаларды саралау және жүктерді тасымалдау шарттарының түсінігі, ерекшеліктері туралы ғылыми өңдеулерді саралау;
- жүктерді тасымалдау шарттарының құқықтық табиғатын танып білу;

– көлікпен жүктерді тасымалдау шарттарының пәнін және өзге де элементтерін анықтау;

– жүктерді тасымалдау шарттарын жасау тәртібін зерттеу және оның нысанының юридикалық мәнін анықтау;

– жүктерді тасымалдаушының шартты орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін жауапкершілігінің мәселелерін және аралас жауапкершілікті қолдану мүмкіндігін қарастыру;

– жүктерді тасымалдау аясындағы қолданыстағы заңнамаларды және құқыққолдану тәжірибесін жетілдіруге байланысты өңдеу және ұсыныстар жасау.

Зерттеудің объектісі. Өртүрлі көлік түрлерімен жүк тасымалын жүзеге асыру кезіндегі құқықтық жауапкершіліктің нәтижесінде орын алған құқықтық қатынастар.

Зерттеудің пәні. Мемлекеттің ұлттық және халықаралық жүк тасымалын реттейтін қазақстандық және халықаралық заңнамалар мен нормативтік-құқықтық актілер. Диссертациялық зерттеудің пәні халықаралық конвенциялар және жүк тасымалы саласындағы екіжақты келісімдер, ұлттық заңнама болып табылады.

Зерттеу әдістемесі мен әдістері. Зерттеудің әдіснамалық негізі диалектикалық, логикалық-құқықтық, әлеуметтік-құқықтық, жүйелік-құрылымдық әдістер болды. Жұмыста арнайы құқықтық зерттеу әдістерін-салыстырмалы-құқықтық және тарихи-құқықтық қолдануға көп көңіл бөлінді. Жобаның міндеттерін салыстырмалы-құқықтық әдісті қолдана отырып шешу шетелдік, сондай-ақ халықаралық құқықта іздеу және қазақстандық заңнамаға енгізу және тасымалдаудың ұйымдастырылуы мен жұмыс істеуін құқықтық реттеудің оңтайлы модельдерін қолдану мақсатын көздеді. Тасымалдау қатынастарындағы қатысушылардың құқықтарын құқықтық реттеу саласы оны жүргізу кезінде осындай әдіснамалық тәсілді талап етеді, онда осы салада қабылданатын барлық нормативтік құқықтық актілер жалпыға бірдей танылған әмбебап стандарттарды ескермей, ұлттық заңнаманың автономды дамуын болдырмау үшін ең жақсы шетелдік тәжірибелерге, жалпыға бірдей танылған нормаларға сәйкестігіне міндетті сараптамадан өтуі керек.

Тарихи-құқықтық әдіс өзекті тарихи жағдайлармен өзара байланыста Қазақстанда халықаралық тасымалдаумен ұлттық нормалар негізіндегі тасымалдаудың қандай да бір моделін таңдауды кешенді қарастыруға мүмкіндік береді. Кешенділік қағидатына сүйене отырып, диссертациялық зерттеуді жүргізу кезінде Қазақстандағы жүктерді тасымалдаудың деңгейін қазіргі заманғы құқықтық реттеудің қалыптасуы мен дамуының әлеуметтік-экономикалық, тарихи аспектілері ескерілді.

Жүктерді тасымалдау институтын құқықтық реттеу мәселелерін талдау кезінде жүйелі тәсіл қолданылды, өйткені бұл институт құқықтық реттеудің салааралық сипатымен (конституциялық, әкімшілік, салықтық, азаматтық, еңбек құқығы нормаларымен) қамтамасыз етіледі.

Ғылыми зерттеудің әдіснамалық негізді заңдар мен материалистік диалектика санаты және философиялық білімдер жүйесі құрайды. Зерттеу

әлеуметтік процестер танымының жалпы ғылыми диалектикалық әдісі мен жүйелік тәсілдердің, құрылымдық-функционалдық, нақты тарихи және салыстырмалы-құқықтық талдаудың жеке әдістерін, сонымен қатар статистика әдістерін қолдану арқылы жүргізілді.

Диссертациялық зерттеу пәнаралық тәсілді қолдану арқылы жүргізілді. Жұмыста экономикалық, әлеуметтанулық, саяси, ғылым өкілдері тұжырымдайтын зерттеу нәтижелері пайдаланылды. Әр түрлі салалық бағыттағы қорытындыларды талдау; экономикалық ғылымның әдістері мен жетістіктері тұрғысынан әлеуметтік қорғау реформаларына талдау жасау; Кеңес империясы ыдырағаннан кейін, Тәуелсіз мемлекет құру кезеңінде Қазақстанда жүктерді тасымалдау тәсілдері, нысандары мен дәрежесіне тарихи талдау жасалды. Тарихи талдау бастапқы кезеңде тасымалдау қатынастарының қалыптасуы нарықтық экономикаға сәйкес келетін келесі тәсілмен жүзеге асырылғанын көрсетеді. Атап айтқанда, қоғамның жүктерді тасымалдау кезіндегі жауапкершілікті жүктеу және белгілі бір субъектілерді, қандай да бір міндеттемелерден толық босату мәселелері қарастырылды.

Зерттеу жүргізу кезінде әдіснамалық тұрғыдан біз жасаған келесі тезистерге сүйендік.

Негізгі жүктерді тасымалдау кезінде қорғау шараларын жүзеге асыру кезінде шешуші рөл мемлекетке де тиесілі. Тасымалдау туралы заңнамалық ережелерді іске асыруда құқықтық реттеу ерекше көзқарасты талап етеді. Қазақстанда және шет мемлекеттерде орын алып жатқан әртүрлі апаттар жауапкершілік нормаларына тиісті баға беруді қажет етеді. Қорғаудың халықаралық стандарты, тіпті мемлекет ратификациялаған болса да, тікелей және қатысты қолданыла алмайды, әрқашан арнайы мемлекеттік имплементация рәсімдерін жүргізуді талап етеді.

Қазіргі кезеңде Қазақстанда тасымалдау элементтері болып табылатын тасымалдау құралдары мен жолдарына мемлекеттік бюджеттен қаржыландырудың негізгі көзі, бюджет қаражатын бөлу, тәуекелдерді белгілеу, мемлекеттік органдардың әлеуметтік құқықтық қатынастарда жүзеге асырылатын өкілеттіктері болып табылады. Осыған байланысты тасымалдаудың монополия аясында да жалпы кепілдіктерді одан әрі дамытуда негізгі мүдделі субъект ретінде уәкілетті орган атынан әрекет ететін мемлекет және ол негізгі жауапты субъект болады.

Біз диссертациялық зерттеудің келесі реттілігін жүзеге асырдық:

– жүктерді тасымалдауды құқықтық реттеудің қазіргі жағдайы талданды, жаңа реформаларға талдау жүргізілді;

– жүргізілген реформалардың нәтижелеріне талдау, экономикалық салдарларды өлшеу және қорыту жүзеге асырылды;

– Қазақстандағы тасымалдау реформаларының шарттары мен дәйектілігіне тарихи талдау жасалды.

Ұлттық және халықаралық нормаларға қорытынды жасалды және кемшілік тұстары ашылды;

– жүктерді тасымалдау аясындағы статистикалық деректер негізінде заңнаманы өзгертудің өзектілігі мен қажеттілігі туралы қорытындылар

жасалды;

– жекелеген жүктерді тасымалдауды дамытудың мәні мен перспективаларына теориялық негіздеме жасалды;

– заңнамалық ұсыныстар, жүктерді тасымалдау жүйесін құқықтық реттеуді жаңғырту бойынша ұсыныстар қалыптастырылды.

Қорғауға шығарылатын ережелер:

1) Тасымалдау қатынастарының даму кезеңдерін негізгі үш кезеңге бөлуге болады: Қазақстанның КСРО құрамында болу кезеңдегі дамуы; Тасымалдау қатынастарының Қазақстан Республикасының 1991-2000 жылдар аралаығында даму кезеңі; 2000-қазіргі кезге дейінгі даму кезеңі;

2) Тасымалдау қатынастарының пайда болу негіздері бұл күрделі заңи құрам болып табылады. Бұл тасымалдау туралы шарттары және тараптар арасындағы жүк тасымалына байланысты қосымша өтініштің берілуі;

3) Жүктерді тасымалдау міндеттемелеріне анықтама берілді. Жүктерді тасымалдау жөніндегі міндеттемелер-объектісі көлік құралын тиеу пунктіне беру, жүкті ұсыну және оны тиеу, көліктік және жүкке ілеспе құжаттарды ұсыну, жүкті жеткізу (көлік құралының сыйымдылығын беру) жөніндегі тасымалдауға қатысушылардың іс-қимылдары болып табылатын, жүктерді тасымалдауға тапсырыс беруші мен тасымалдаушысы арасында туындайтын шарттық азаматтық-құқықтық міндеттемелер;

4) Жүктерді тасымалдау шарттары жүктерді тасымалдауды орындау және ұйымдастыруға бағытталған шарттар жүйесінің маңызды элементі. Жүктерді тасымалдау шарттары жүктерді тасымалдауды орындау және ұйымдастыруға бағытталған шарттар жүйесінің элементі дегеніміз осы бағыттағы азаматтық-құқықтық шарттармен өзара қызметтік байланысты қажетті компонент болып табылатын азаматтық-құқықтық институт;

5) Контрагенттің тасымалдау ақысын төлеуге қатысты шарттың талаптарын бұзған кезде, тасымалдаушы тасымалданатын жүкке қатысты өзінің кепіл құқығын міндеттеменің орындалуын қамтамасыз ету тәсілі ретінде жүзеге асыра алады;

6) Жүк тасымалдары саласындағы ұлттық заңнаманы халықаралық заңнамамен үйлестірудің қажеттілігі дәлелденді;

7) Жүк тасымалының жекелеген түрлерін реттеудің құқықтық рөлін, қағидасын бекітудің мақсаттығылығы көрсетілді;

8) Жүктерді тасымалдау шарттарының жасалуы тараптардың құжатқа қол қоюына негізделмейді, шарттың мәнді талаптары анықталған жүк жөнелтушінің өтінімі мен көлік ілеспе жүкқұжат негізінде;

9) Жүктерді тасымалдау бойынша міндеттемелерді бұзғаны үшін заңнамада бекітілген және құқық қолдану практикасында қалыптасқан жауапкершілік жағдайларын жіктеу. Жіктеу келесі критерийлердің жиынтығына негізделген: міндеттемелерді бұзған тарапқа байланысты – тасымалдаушысы немесе жүк тасымалдарына тапсырыс берушінің жауапкершілігі; міндеттемелерді орындамаған немесе тиісінше орындамаған кездегі жауапкершілік; тасымалдау кезеңі-тиеу, межелі жерге бару немесе түсіру үдерісінде пайда болатын жауапкершілік; жүктің сақталуын қамтамасыз етпеу, міндеттемелерді орындау

мерзімдерін сақтамау немесе өзге де құқықбұзушылықтан туындайтын жауапкершілік. Жауапкершіліктің неғұрлым типтік жағдайлары төрт топқа біріктірілген: көлік құралын бермеу және берілген көлік құралын пайдаланбау үшін жауапкершілік – көлік құралын бермеу (шарт талаптарына сәйкес келмейтін немесе тиісті жүкті тасымалдауға жарамсыз көлік құралын беру); жүкті ұсынбау (шарт талаптарына сәйкес келмейтін немесе тасымалдауға дайын емес жүкті ұсыну); тасымалдау бойынша міндеттемелерді орындау мерзімдерін бұзғаны үшін жауапкершілік – жүк тиеу пунктіне көлік құралын берудің кешіктірілуі; жүкті жеткізудің кешіктірілуі; тұрақ орнында, тиеуде, жүру жолында, түсіруде шартқа сәйкес келмейтін көлік құралы; тасымалдау ақысын енгізудің кешіктірілуі; жүктің сақталмағаны үшін жауапкершілік – жүктің жоғалуы, жетіспеуі, бүлінуі; көлік құжаттарын дұрыс толтырмағаны, жүк ілеспе құжаттарды ұсынбағаны немесе дұрыс ресімдемегені, кедендік және өзге де құжаттарды ресімдеу үшін қажетті мәліметтерді ұсынбағаны; көлік немесе жүк ілеспе құжаттарын жоғалтқаны (тиісінше пайдаланбағаны) үшін жауаптылық; тапсырыс берушінің нұсқауларынан ауытқуымен (түсіру орны туралы, қайта жіберу туралы) байланысты жауапкершілік.

Зерттеу жұмысының нормативтік – ақпараттық базасы. Ақпараттардың негізгі көздері: Қазақстан Республикасы статистика бойынша агенттігінің, статистикалық басқармасының мәліметтері және нормативтік-анықтама материалдары, тиісті мемлекеттік органдардың есептері, баяндамалары, мемлекеттік бағдарламалар, халықаралық нормалар.

Зерттеудің нормативтік негізін ҚР Конституциясының ережелері, зерттеліп отырған саладағы ҚР заңнамалары, басқа да саяси-құқықтық құжаттар құрады. Сонымен қатар, Қазақстан Республикасы Президентінің жолдауы, мемлекеттік жоспарлар мен бағдарламалардың ережелері құрайды.

Жұмыстың теориялық және тәжірибелік маңыздылығы.

Бұл зерттеудің маңыздылығы оның халықаралық стандарттарды ескере отырып, сондай-ақ тасымалдау саласының ұлттық реформаларының динамикасын талдау негізінде Қазақстандағы тасымалдау жүйесін құқықтық реттеудің іргелі мәселелеріне кешенді көзқарастың негізін қалайтындығымен сипатталады.

Жұмыстың теориялық маңыздылығы жүктерді тасымалдауды құқықтық қамтамасыз ету туралы қазақстандық заңнаманы дамытудың ғылыми негізделген тұжырымдамасын әзірлеуде жатыр. Автор алған нәтижелер мен олардың негізінде жасалған теориялық тұжырымдар азаматтық құқық, көлік құқығы ғылымының әлеуетін толықтырады, әрі қарайғы ғылыми әзірлемелерге негіз бола алады.

Тәжірибелік маңыздылығы жүктерді тасымалдау туралы заңнаманың мазмұны мен құрылымын жетілдіруге бағытталған ұсыныстарда көрінеді. Зерттеу нәтижелері жүктерді тасымалдауды құқықтық реттеу саласындағы нормативтік-құқықтық қызметтің негізі, сондай-ақ құқық қолдану қызметін оңтайландырудың пайдалы құралы бола алады. Автормен алған нәтижелер оқу үрдісінде «Көлік құқығы» оқу курсының мазмұны мен оқыту әдістемесін жасау кезінде қолданыла алады.

Жүргізілген жұмыстың нәтижесінде Қазақстандағы тасымалдау, логистика деңгейін, сапасын одан әрі жақсарту, тасымалдауда халықаралық стандарттарды қолдану саласын дамыту үшін ғылыми алғышарттар мен негіздері жасалынды. Зерттеу нәтижесінде қолданыстағы заңнама мен құқық қолдану тәжірибесін жетілдіруге бағытталған тұжырымдар мен ұсыныстар жасалды.

Зерттеудің тәжірибелік негізін Қазақстан Республикасы тасымалдау қызметінің заңнамасындағы, баяндамалары, жариялымдары, статистикалық және әлеуметтік мәліметтер, сонымен қатар, автордың жүргізген әлеуметтік зерттеулерінің мәліметтері құрайды.

Зерттеудің теориялық маңызы. Зерттеудің теоретикалық және тәжірибелік маңыздылығы. Бұл зерттеудің құндылығы автордың теоретикалық қорытындылары мен ережелері азаматтық құқықтың теориясын тереңдетеді және қарастырылып отырған мәселелерді танудың алғышарттарын қалыптастырады.

Зерттеудің нәтижелері құқық теориясы үшін жалпы қызығушылық туғызады, жүк тасымалдау құқықтық реформалар жүргізуде, «Қазақстан Республикасының Конституциялық құқығы», «Мемлекет және құқық теориясы», «Азаматтық құқық», «Логистика» пәндері бойынша оқу сабақтарын өткізуде пайдаланылуы мүмкін. Ұсыныстар мен нәтижелер тасымалдау логистика жүйесінде, сонымен қатар, тасымалдау қызметін реттейтін заңнамаларды жетілдіруде пайдаланылуы мүмкін.

Диссертациялық жұмыстың ғылыми-зерттеу жоспарларымен байланысы. Диссертациялық жұмыс университетінің ғылыми-зерттеу жұмыстарының бағдарламасына сәйкес орындалды.

Зерттеу нәтижелерін апробациялау. Диссертациялық зерттеу І.Жансүгіров атындағы Жетісу университетінің Құқық және экономика жоғары мектебінде дайындалып, талқыланды. Диссертациялық зерттеу нәтижелері Scopus деректер базасының журналында, Қазақстан Республикасы Ғылым және жоғары білім министрлігінің Ғылым және жоғары білім саласындағы сапаны қамтамасыз ету комитеті ұсынған журналдарда және Қазақстан Республикасы мен шет мемлекеттерде өткізілген халықаралық деңгейдегі ғылыми конференциялардың материалдарының жинақтарында жарияланды.

Диссертациялық жұмыстың құрылымы мен көлемі. Диссертациялық жұмыс 140 бетте мазмұндалған, кіріспеден, үш негізгі бөлімнен, қорытынды және пайдаланылған әдебиеттер тізімінен тұрады.

1 ТАСЫМАЛДАУДЫҢ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ ЖӘНЕ ШЕТЕЛДЕГІ ЗАҢДЫҚ РЕТТЕУЛЕРДІҢ ТЕОРИЯЛЫҚ НЕГІЗДЕРІ

1.1 Қазақстан Республикасында және шетелде жүк тасымалдаудың жекелеген түрлерінің теориялық және құқықтық аспектілері

Қазақстандағы нарықтық қатынастардың қарқынды дамуы әлемдік экономикаға терең интеграциясыз мүмкін емес. Қазіргі уақытта көлік инфрақұрылымын дамытусыз сауданың дамуын елестету қиын, әсіресе халықаралық сауданың дамуы ұлттық көлік үйлесімділігі мәселелерін және көлік процесіне қатысушылар арасындағы қатынастардың құқықтық реттелу мәселелерін шешпей мүмкін болмайды.

Қазақстан Республикасы мен шет мемлекеттер арасындағы және (немесе) Қазақстан Республикасы арқылы транзитпен көліктің барлық түрлерінде жүктер мен жолаушыларды тасымалдау халықаралық тасымалдар болып саналады. Салық есебінде, ҚР Салық кодексінің 224-бабының 2-тармағына сәйкес, егер тасымалдауды ресімдеу бірыңғай халықаралық тасымалдау құжаттарымен, ал экспортталатын тауарларды магистральдық құбырлар жүйесі бойынша тасымалдаған жағдайда – экспортталатын тауарлардың сатып алушыға не аталған тауарларды одан әрі жеткізуді жүзеге асыратын басқа да тұлғаларға берілгенін растайтын құжаттармен жүзеге асырылса, тасымалдау халықаралық болып саналады экспорттың кедендік режимінде ресімделген декларациялар [2].

Егер жолаушы немесе экспортталатын тауарды Қазақстан арқылы бірнеше көлік ұйымдары тасымалдайтын болса, олардың Қазақстан шекарасына тауарды тасымалдау немесе жеткізу (пошта/багажды тасымалдау) басталатын пункті халықаралық тасымалдаудың басталуы ретінде қарастырылуы тиіс.

Қазақстанға бірнеше көлік ұйымдарынан бірнеше көлік ұйымдары әкелген жолаушыларды немесе тауарларды (почта, багаж) тасымалдау халықаралық көлік ұйымының қызметін білдіреді.

Әрине тасымалдау қатынастары көлік түрлерімен тасымалданады және тасымалдаушы «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» 1994 жылғы 21 қыркүйектегі ҚР Заңының 1-бабына сәйкес тасымалдаушы көлік құралын меншік құқығында немесе өзге де заңды негіздерде иеленетін, жолаушыларды, багажды, жүктерді және почта жөнелтілімдерін ақыға немесе жалдау бойынша тасымалдау бойынша қызметтер көрсететін және оған лицензиясы бар заңды немесе жеке тұлға болып табылады. Осы Заңның 15-бабына сәйкес көлік құралдарының қауіпсіздік талаптарына, медициналық-санитарлық нормаларға, еңбекті қорғау және экология нормаларына, халықаралық және мемлекеттік стандарттар мен техникалық шарттарға сәйкестігін айқындайтын сертификаты болуға, сондай-ақ заңнамада белгіленген тәртіппен тіркелуге тиіс [3].

Тасымалдау шарттарын жасасу кезіндегі жалпы қағидалар мен талаптар ҚР АҚ 688-707-баптарымен, көлік құқығы нормаларымен және халықаралық келісімдермен (конвенциялармен) регламенттеледі, сондай-ақ тараптардың келісімімен айқындалады. Жүктерді тасымалдау шарттарына байланысты шарттардың мынадай түрлері жасалады:

1) жүкті тасымалдау шарты (нақты жүкті біржолғы тасымалдауға жасалады);

2) жалдау немесе чартер шарты (жасасу тәртібі, шарттың нысаны және оның түрлері көлік туралы заңнамалық актілерде белгіленеді және ішінара ҚР АҚ 585 және 591-баптарымен реттеледі);

3) көлік экспедициясы шарты (көлік-экспедиторлық қызмет көрсету);

4) тікелей аралас (аралас) тасымалдау шарты (тасымалдау бірыңғай көлік құжаты бойынша, бірақ бірыңғай тасымалдаушы немесе экспедитор болмаған кезде жүзеге асырылады).

БҰҰ-ның 1980 жылғы Женева конвенциясында бұл тасымалдар біріктірілген деп аталады. Мұндай тасымалдаудың ерекшелігі – тасымалдау шарты тасымалдау операторымен жасалады, ол басқа қатысушыларды өзі таңдайды және жүкті тасымалдауға мультимодальды көлік коносаментін береді:

1) Транзиттік тасымалдау шарты (тарифтік емес реттеу шараларын қолдана отырып және қолданбай);

2) Сызықтық коносамент (1968 жылғы 23 ақпанда Брюссельде қабылданған хаттамаға сәйкес түзетулермен 1924 жылғы коносаменттер туралы Конвенцияда қамтылған Гаага-Висби ережелерімен реттелетін теңіз тасымалы шарты);

3) Жүктерді тасымалдауды қамтамасыз ету жөніндегі жұмысты ұйымдастыру туралы шарт (тораптық келісім, жүктерді орталықтандырылған әкелуге (әкетуге) арналған шарт және т.б.

Халықаралық тасымалдарды жүзеге асыру кезінде мынадай негізгі нормативтік актілердің талаптары мен шарттарын ескеру қажет:

– Халықаралық аралас жүктерді тасымалдау туралы БҰҰ конвенциясы (Женева, 24 мамыр 1980 ж.);

– Еуропа-Кавказ-Азия дәлізін дамыту жөніндегі халықаралық көлік туралы негізгі көпжақты келісім (Баку қ., 8 қыркүйек 1998 ж.);

– ФИАТТЫҢ халықаралық стандартты аралас жүк тасымалдау ережелері (1992);

– Транзиттік тасымалдар бойынша ЭЖҰ негіздемелік келісімі (Алматы қ., 9 мамыр 1998 ж.);

– ҚР Үкіметі мен шет елдердің үкіметтері арасындағы жүктерді халықаралық тасымалдау туралы екіжақты келісімдер;

– Халықаралық әуе тасымалының кейбір ережелерін біріздендіруге арналған Конвенция (Монреаль қ., 28 мамыр 1999 ж.);

– «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» 1994 жылғы 21 қыркүйектегі ҚР Заңы;

– «Теміржол көлігі туралы» 2001 жылғы 8 желтоқсандағы ҚР Заңы;

– «Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы» 2001 жылғы 15 желтоқсандағы ҚР Заңы;

– «Автомобиль жолдары туралы» 2001 жылғы 17 шілдедегі ҚР Заңы;

– «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» 2002 жылғы 17 қаңтардағы ҚР Заңы;

– «Сауда қызметін реттеу туралы» 2004 жылғы 12 сәуірдегі ҚР Заңы;

- 2003 жылғы 5 сәуірдегі Қазақстан Республикасының Кеден кодексі;
- 2001 жылғы 12 маусымдағы Қазақстан Республикасының Салық кодексі;
- ҚР МКМ Кеден комитетінің 2001.02.15 №51 бұйрығымен бекітілген ХЖТ кітапшаларын пайдалана отырып, жүктерді халықаралық тасымалдау туралы Кедендік Конвенцияны қолдану ережесі;
- Көлік және коммуникация министрлігінің 1999 жылғы 13 желтоқсандағы №904-1 бұйрығымен бекітілген ҚР-да халықаралық автомобиль тасымалдарын жүзеге асыру кезінде рұқсат беру жүйесін қолдану жөніндегі ереже;
- «ИНКОТЕРМС 2000» сауда терминдерін түсіндірудің халықаралық ережелері;
- Халықаралық құрама тасымалдардың маңызды желілері және тиісті нысандар туралы Еуропалық келісім (Женева, 1 ақпан 1991 ж.). Қазақстан оған 2002 жылғы 31 Қаңтарда қосылды.
- БҰҰ-ның 1978 жылғы теңіз жүктерін тасымалдау туралы Конвенциясы (Гамбург ережелері);
- 1994 жылы Халықаралық жеке құқықты біріздендіру институты (UNIDRUA) қабылдаған халықаралық коммерциялық келісімшарттардың принциптері;
- Бір жағынан Қазақстан Республикасы, екінші жағынан Еуропалық Қоғамдастықтар мен олардың мүше мемлекеттері арасындағы әріптестік пен ынтымақтастық туралы келісім (Брюссель, 1995 жылғы 23 қаңтар). Қазақстан оны 26.05.1997 ж. Заңымен ратификациялады.
- ҚР Үкіметінің 2003 жылғы 10 шілдедегі №681 «ҚР-ға тауарлар мен көлік құралдарын әкелуге және әкетуге тыйым салуды, кейбір кедендік режимдерге орналастыруға тыйым салынған тауарлар тізбесін, сондай-ақ жекелеген кедендік режимдерге орналастырылған тауарлармен операциялар жүргізуге тыйым салулар мен шектеулерді бекіту туралы» қаулысы;
- ҚР ҚМ Салық комитеті мен ҚР Кедендік бақылау агенттігінің 2003 жылғы 11/13 тамыздағы №325/386 бірлескен бұйрығымен бекітілген халықаралық іскерлік операцияларда трансферттік бағаларды қолдану кезінде мемлекеттік бақылауды жүзеге асыру жөніндегі нұсқаулық;
- «Тауарлардың импорты мен экспортын, сондай-ақ Еуразиялық экономикалық қоғамдастыққа мүше мемлекеттің осыған байланысты жекелеген қызмет түрлерін лицензиялаудың бірыңғай қағидалары туралы хаттама жасау туралы» ҚР Үкіметінің 2004 жылғы 20 қыркүйектегі №974 қаулысы;
- «Қауіпті қалдықтарды тасымалдау, оның ішінде тиеу-түсіру жұмыстарын орындау қағидаларын бекіту туралы» ҚР Көлік және коммуникация министрінің 17.02.06 ж. №48 бұйрығы.

Бұл тізім толық болмауы мүмкін, бірақ оның ұзындығы халықаралық жүк туралы заңнаманың үлкен маңызы бар екенін және оны дұрыс қолдану үшін білімді заңгерлердің заңгерлік көмегі қажет екенін көрсетеді.

Жоғарыда сипатталған жүктерді тасымалдаудың әрбір шарты өзінің бірегей аспектілерінің жиынтығына ие. Дегенмен, олардың барлығы ұлттық заңнамада немесе халықаралық шарттарда көзделген барлық маңызды ережелерді, сондай-

ақ аталған келісімге қатысушы тараптар арасындағы қатынастарға қолданылатын іскерлік тәжірибені қамтуы тиіс.

Сонымен қатар, көлік құқығының нормаларын да ескеру қажет. Мәселен, мысалы, «Теміржол көлігі туралы» Заңның 38-бабының 2-тармағына сәйкес жүктерді тасымалдауды ұйымдастыру туралы шартта көлемдер, мерзімдер, тасымалдау сапасы, көлік құралдарын беру және жүктерді тасымалдауға ұсыну шарттары, сондай-ақ осы Заңда және тасымалдау ережелерінде көзделмеген тасымалдауды ұйымдастырудың өзге де шарттары айқындалады. Сонымен бірге, осы Заңның 36-бабының 2-тармағында «теміржол көлігімен жүк тасымалдау шарты теміржол көлігінің жүкқұжатын жасау арқылы ресімделеді» делінген [4].

«Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заңның 11-бабына сәйкес тасымалдау шартында тиісті бөлімдерде мыналар көрсетілуге тиіс:

- тасымалдаушының жүктерді тасымалдау құқығына лицензиясы бар;
- көлік құралының сәйкестік сертификаты;
- тасымалдаушы жөнелтілетін жүктің оның сертификатына сәйкестігін растайтын құжаттарды алуға және жүктің жоғалуынан немесе бүлінуінен оның кінәсінен келтірілген залалды өтеуге міндетті.

Жүк тасымалдау шарттарында барлық азаматтық-құқықтық шарттарға ортақ бөлімдерден басқа, келесі бөлімдер болуы керек:

- «ИНКОТЕРМС 2000» сәйкес жеткізу базисі;
- жүктің саны мен сапасы (жүктерді сапа бойынша қабылдау құжат (сертификат) негізінде немесе қабылдау орнында нақты жеткізілген тауардың сапасын тексеру арқылы жүзеге асырылуы мүмкін). Бұл бөлімде «Сауда қызметін реттеу туралы» ҚР Заңының 32-бабының талаптары да ескерілуі тиіс;

- жүкті тасымалдау, оны таңбалау және буып-түю шарттары;
- «ИНКОТЕРМС 2000» сәйкес жүкті сақтандыру және кепілдіктер;
- құжаттама және хабарламалар;
- жеткізу пунктінде жүкті нақты тапсыру-қабылдау орны және қабылдау тәртібі;

- жүк жеткіліксіз жеткізілген немесе бүлінген жүк жеткізілген жағдайда шағым беру тәртібі;

- экспедитордың сыйақысы және есеп айырысу тәртібі (жүк және есеп айырысу);

- көлік бұзылған жағдайда оны ауыстыру тәртібі;
- жүкке билік ету құқығы;
- сыйақы төленбеуіне байланысты жүкті ұстап қалу құқығы;
- шарт бойынша дауларды шешу кезінде қолданылатын құқық (осы бөлімді баяндау кезінде ҚР АҚ 1112-1115-баптарын басшылыққа алу қажет).

Халықаралық келісімдер (конвенциялар) қолданылған жағдайда тасымалдау шартының талаптары олардың талаптарына сәйкес келуі тиіс, олар кейбір жағдайларда қазақстандық заңнама нормаларынан өзгеше болады. Мысалы, 1999 жылғы 28 мамырдағы халықаралық әуе тасымалдарының кейбір қағидаларын біріздендіру үшін Конвенцияның 22-бабының 3-тармағы жүкті тасымалдау кезінде тасымалдаушының жойылған, жоғалған, бүлінген немесе

кідіртілген жағдайда жауапкершілігі, жөнелтуші жүк тасымалдаушыға жүк тасымалдаушының жүктері жойылған, жоғалған, бүлінген немесе кідіртілген жағдайда, килограммына арнайы қарыз алу құқығының сомасымен шектеледі (осындай бір құқықтың құны әрбір мемлекетте өзінің әдістемесі бойынша есептеледі). орынды тасымалдаушыға беру сәті жеткізілімге қызығушылық туралы арнайы мәлімдеме және қажет болған жағдайда қосымша ақы төледі [5].

Ұлттық заңнама нормаларының алдында халықаралық шарттар (келісімдер, конвенциялар) нормаларының басымдығын (басым заңдық күшін) айқындау кезінде «Қазақстан Республикасы Конституциясының 4-бабының 3-тармағын ресми түсіндіру туралы» Қазақстан Республикасы Конституциялық Кеңесінің 2000 жылғы 11 қазандағы №18/2 қаулысын басшылыққа алған жөн. Міндетті түрде орындалатын бұл актіде былай делінген: «Қазақстан Республикасы Конституциясының 4-бабының 3-тармағын Республика заңнамасының алдында заңдарда белгіленген тәртіппен Республика Конституциясына сәйкес жасасқан және тиісті заң қабылдау жолымен Республика Парламенті ратификациялаған халықаралық шарттар басым заңды күшке ие деп түсіну керек» [6].

1995 жылғы Конституция қабылданғанға дейін жасалған, оларды күшіне ену шарттары ретінде ратификациялауды көздемейтін халықаралық шарттар күшінде қалады және егер мұндай ережелерді тікелей көрсетілген заңнамада табуға болатын болса, тиісті құқықтық қатынастарға қатысты Республика заңнамасының алдында басым күшке ие болуы мүмкін.

Бұдан басқа, жүктерді тасымалдаудың халықаралық шарттарын жасасу кезінде тасымалдаушы (экспедитор) елі заңнамасының ерекшеліктерін, сондай-ақ валюталық, салықтық және арнайы заңнама нормаларын да ескеру қажет. Қазақстан Салық кодексінің 225-бабының 12-2-тармағына сәйкес халықаралық тасымалдармен байланысты жұмыстар мен қызметтер бойынша айналым 224-бапта айқындалғандай қосылған құн салығынан босатылады; бұл қызметтерге тиеу, түсіру, қайта тиеу (толтыру), жұмыстарды экспедициялау, сондай-ақ поштаны жіберу, сондай-ақ транзиттік жүктер бойынша қызметтер, сондай-ақ сондай-ақ халықаралық рейстерге ұсынылатын әуежайлар мен теңіз порттарының техникалық, аэронавигациялық қызметтері жатады.

1.2 Қазақстан Республикасында жүк тасымалдаудың жекелеген түрлерінің түсінігі, түрлері және ерекшеліктері

«Көлік» сөзінің көптеген мағыналары бар. Бір жағынан, бұл өз мақсатымен адамдар мен заттардың кеңістікте қозғалысын жүзеге асыратын тасымалдаушылардың (заңды және жеке тұлғалардың) жиынтығын білдіреді, бұл оны қазіргі уақытта экономиканың өте маңызды салаларының бірі ретінде анықтайды. Екінші жағынан, «көлік» сөзі белгілі бір өндіріс саласын білдіреді.

Көліктің айрықша ерекшелігі – ол ешқандай материалдық объектілерді жасамайды, бірақ олардың тасымалдау деп аталатын кеңістікте қозғалуын қамтамасыз етеді. Адамдар мен заттарды тасымалдаудың өзі көлік өндірісінің өнімі ретінде қарастырылады. Көлік қатынастары көбінесе қатысушы тараптар арасында бірлескен тасымалдау туралы келісімдерге әкеледі [7, 3 б.].

1994 жылғы 21 қыркүйектегі «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» ҚР Заңының 1-бабына сәйкес, «Қазақстан Республикасының көлігі – оның аумағында тіркелген темір жол, автомобиль, теңіз, ішкі су, Қалалық электр, оның ішінде метрополитен, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағында орналасқан магистральдық құбыр көлігі» [3].

Электр көлігіне, оның ішінде метрополитенге «тасымалдау» 34-тарауының ережелерін қолдануды болдырмайтын бұрынғы заңнамадан (ҚазКСР АҚ 364-бабы) айырмашылығы, ҚР АҚ барлық тасымалдаудың жалпы шарттарын 34-тарауда көзделген азаматтық-құқықтық реттеуге аударады (АҚ 688-707-бабы).

Ерекшелігі – бұл тек экономикалық тұрғыдан көлік ретінде танылатын магистральдық құбыр көлігі. Оның өнімдері (газ немесе мұнай) тасымалдау шартымен емес, сатып алу-сату немесе жеткізу шарттарымен ресімделеді. Газ және мұнай құбырлары арқылы тасымалдаудың ерекшелігі бұл тасымалдауды тасымалдауға жатқызуға негіз бермейді. Газ бен мұнайды (және басқа өнімдерді) құбыр арқылы тасымалдау заңды міндеттемелер тұрғысынан тасымалдаудан айтарлықтай ерекшеленеді, өйткені бұл міндеттемелер беру және техникалық қызмет көрсету (тасымалдау, сақтау) бойынша міндеттемелер біріктіріледі.

Тасымалдау қатынастарының ерекшелігі қоғамдық қатынастарды нормативтік реттеу тәсілінен басқа, шарттық реттеу де маңызды рол атқарады, ол тасымалдаудың негізгі бөлігі жауапкершілікпен байланысты туындайтын қатынастар [8, 52 б.].

Сондай-ақ, пошта тасымалы Азаматтық кодексте дербес реттелмейтінін, оларды реттеу көлік туралы заңнамалық актілерде немесе олардан туындайтын ережелерде жүзеге асырылатынын атап өткен жөн.

Қазақстан Республикасының жүктерді тасымалдау кезінде қазіргі кездегі тағы бір мәселе, әуе тасымалында әуежай мен тасымалдаушы арасындағы жүктердің жетіспеушігі мен бүлінуі кезіндегі жауапкершілікті бөлісу мәселесі. Қазіргі кезде жүктерді әуежай жұмысшылары тиеу-түсіру жұмыстарын жүргізеді, одан әрі тасымалдаушы жүзеге асырады.

Азаматтық Кодекстің 34-тарауында тауарларды, жолаушыларды және багажды халықаралық тасымалдауға қатысты айтылмайды.

Азаматтық кодекстің 3-бабы мен 688-бабының 2-тармағы Кодекстің өзінде қамтылған нормалармен қатар тасымалдау туралы заңнамалық актілер, сондай-ақ оларға сәйкес шығарылған кез келген қосымша заңнамалық актілер қолданылатынын көздейді; сондықтан, тасымалдаудың барлық жалпы шарттары жалпы көлік заңнамасын құрайтын нормативтік актілердің көмегімен бақыланатын болады деген қағида белгіленеді. Ол мыналардан тұрады: а) көлік түрлеріне қарамастан көлікті құқықтық реттеудің жалпы мәселелерін анықтайтын азаматтық заңнама нормалары және б) арнайы көлік заңнамасының нормалары.

Жалпы заңнама азаматтық, әкімшілік, қаржылық, салық және іс жүргізу құқығына қатысты нормаларды қамтиды. Мысалы, Азаматтық кодекс тасымалдауға қатысушы тараптардың жауапкершілігін, сондай-ақ ескіру туралы мәселені және т.б. белгілейді.

Азаматтық кодекстің 3-бабының 2-тармағына сәйкес, басқа заңдарда камтылған азаматтық заңнама оның талаптарына сәйкес келуі тиіс.

Азаматтық кодекстің 3-бабының 2-тармағы негізінде арнайы көлік заңнамасы азаматтық заңнамаға қайшы келмеуі керек, соқтығысқан жағдайда Азаматтық кодекстің басымдығы болады.

Көлік заңнамасының жүйесі:

- 1) Көлік туралы заңнамалық актілер;
- 2) Өзге де заңнамалық актілер;
- 3) Заңнамалық актілерге сәйкес шығарылған ережелер.

Бүгінгі таңда көлік туралы заңнамалық актілері келесідей:

– «Көлік туралы» Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 21 қыркүйектегі Заңы (1998 жылғы 28 желтоқсандағы өзгерістер мен толықтырулармен);

– «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» Қазақстан Республикасының №339-IV Заңы (2010 жыл 15 шілде);

– 01 шілде 1999 жылы қабылданған ҚР АҚ (Ерекше бөлім) және өзге де тасылдауды құқықтық реттеу актілері.

ҚР көлік туралы Заңының 2-бабына сәйкес көлік қызметіне байланысты қатынастар көлік кодекстерімен, ҚР басқа да заңнамалық және нормативтік актілерімен реттеледі.

Жоғарыда аталған нормативтік актілер ҚР АҚ 3-бабының 1-тармағы негізінде көлік заңнамасына жатады және ҚР АҚ 3-бабының 2-тармағында көзделген ережелерді ескере отырып, ҚР аумағында қолданылады. Аталған көлік актілері ҚР АҚ-нің 34-тарауындағы нормаларға қайшы келмейтін бөлігінде қолданылатыны айтпаса да түсінікті.

Тасымалдауды реттеу ісінде ҚР Жоғарғы Соты Пленумының қаулылары маңызды рөл атқарады.

Алдыңғы кодекстен айырмашылығы, жаңа Азаматтық кодекс тасымалдаудың жекелеген мәселелерін реттейтін «басқа заңнамалық актілерді» де қарастырады. Мұндай заңнамалық актілерге: Мемлекеттік мүлік туралы Қазақстан Республикасының 2011 жылғы 1 наурыздағы №413-IV Заңы, Рұқсаттар және хабарламалар туралы Қазақстан Республикасының Заңы 2014 жылғы 16 мамырдағы №202-V ҚРЗ, «Тұтынушылардың құқықтарын қорғау туралы» Заң, Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік кодексі және тағы басқалар жатады. Оларда тасымалдау қатынастарын реттейтін кейбір нормалар бар.

Азаматтық кодекстің 688-бабының 2-тармағына сәйкес тауарларды, жолаушыларды және багажды көліктің жекелеген түрлерімен тасымалдау шарттары мүдделі тараптар арасындағы келісім арқылы айқындалуы мүмкін [9]. Бұл Азаматтық кодекстің өзінде, жеке тақырып ретінде көлікке қатысты заңнамалық актілерде немесе оларға сәйкес шығарылған ережелерде және тараптар тасымалдаудың белгілі бір шарттарын өз бетінше таңдауға құқылы болған кезде орын алуы мүмкін.

Азаматтық кодекстің 688-бабында тауарларды, жолаушыларды және багажды тасымалдау шарты негізінде жүзеге асырылатындығы көзделген. Тасымалдау көбінесе тауарлар мен адамдардың орындар арасындағы қозғалысына байланысты экономикалық қажеттілікті қанағаттандырады – бұл тасымалдау шарты көлік операциялары кезінде көлік ұйымдары, жүк жөнелтушілер, жүк алушылар мен жолаушылар арасындағы қатынастарды рәсімдеу арқылы осы функцияны жақсы орындайды.

Азаматтық кодекстің «тасымалдау» бөлімінде «Жүк тасымалдау шарты» (689-бап), «Жолаушыларды тасымалдау шарты» (690-бап), «Чартер шарты (жалдау)» (691-бап), «Тасымалдауды ұйымдастыру туралы шарт» (692-бап), «Көлік ұйымдары арасындағы шарт» (693-бап) анықтамасы беріледі.

Бұрынғы Азаматтық кодекстен айырмашылығы, жаңа Азаматтық кодексте шарттық қатынастардың жаңа түрлері, атап айтқанда чартер (жалдау) шарты, тасымалдауды ұйымдастыру шарты және көлік ұйымдары арасындағы келісім қарастырылған.

Азаматтық кодекстің 688-бабында алғаш рет «көлік ұйымының» орнына «тасымалдаушы» ұғымы енгізілді, соңғысы бірыңғай көліктің бір немесе басқа түріне кіретін мамандандырылған көлік ұйымы деп түсінілді.

Азаматтық кодексте «тасымалдаушы» ұғымы айтарлықтай эволюциядан өтті. Мұндай процесс шет мемлекеттердің заңнамасында да орын алды. Мысалы, англо-саксон, француз және неміс құқықтары бойынша көлік құралының иесі ғана тасымалдау шартын жасады (shipowner – ағылш., Ship Herr – нем.; le bourgeois de Navire – фр.). Содан кейін терминология ішінара өзгерді. Француз және неміс құқықтарында «кеме иесімен» бірге «жалға алушы» термині пайда болды. Ұқсас өзгерістер Солтүстік Еуропа мен Голландияның көптеген штаттарында болды. АҚШ-та олар freight/contractors, Орталық Еуропа континентінде Transportubernem деп аталды. Аталған адамдар тасымалдауды орындаумен айналысқан. Кейбір жағдайларда олардың жеке көліктері болмады, бірақ олар оларды басқа кеме иелерінен жалдады, сонымен бірге жүк ставкаларынан айырмашылықты алды. 1921 жылғы Гаага ережелерінде «тасымалдаушы» термині алғаш рет енгізілді (transporteur – франц., carrier – ағылш., transportowiec – поляк). 1924 жылғы коносаменттер туралы Брюссель конвенциясында (1-бап) қамтылған тасымалдаушының анықтамасында: «тасымалдаушы» термині жөнелтушімен тасымалдау шартын жасасатын меншік иесін (кемені) не жалға алушыны білдіреді» делінген. Осы анықтамадан жөнелтушімен жүк тасымалдау шартын жасасқан немесе тасымалдауды орындау үшін алынған кез келген тұлға көлік құралының оған меншік құқығымен тиесілі екендігіне немесе ол көлік құралын өзге құқықтық атақ негізінде пайдаланатынына қарамастан тасымалдаушы болып табылатыны шығады.

Сонымен, Азаматтық Кодексте қолданылатын «тасымалдаушы» ұғымы халықаралық көлік құқығында қолданылатын терминге сәйкес келеді, яғни ол өз атынан жүктерді, жолаушыларды және багажды тасымалдауға міндеттенетін адамды білдіреді.

«Көлік туралы» Қазақстан Заңының 1-бабына сәйкес тасымалдаушылар Көлік құралдарын кез келген заңды негізде иеленетін және жолаушыларды,

багажды, жүктерді және поштаны ақыға не белгіленген тәртіппен берілген лицензиямен немесе рұқсатпен жалға тасымалдауды қамтамасыз ететін заңды немесе жеке тұлғалар ретінде айқындалады.

Осылайша, тасымалдаушы өз қызметінің негізгі мақсаты тасымалдауды жүзеге асыратын көлік кәсіпорны болуы міндетті емес. Ол азамат (жеке кәсіпкер), сондай-ақ, мысалы, өз мақсаты ретінде пайда табуы жоқ, бірақ осындай коммерциялық емес ұйым құрылған мақсаттарға жету үшін кәсіпкерлік қызметті жүзеге асыратын қоғамдық ұйым болуы мүмкін [10, 158 б.].

Екі тараптың қолдары қойылған бірыңғай құжат түрінде жүктерді тасымалдау шартын ресімдеудің қажеті жоқ. Жүк жөнелтуші мен Тасымалдаушының келісімшарттық қатынастарының жасалуы көлік жүкқұжатының жасалуын және берілуін растайды.

Тасымалдаушы жүктің сақталуы үшін жауапкершілікті көлік жүкқұжатында жүкті тасымалдауға қабылдағаны туралы белгі қойылғаннан кейін өзіне алады. Осыған сүйене отырып, көлік жүкқұжаты бірнеше көлік құралдарымен жүктерді тасымалдау кезінде тасымалдау шартының өзі келісілгеніне қарамастан таптырмас құжат болып табылады. Жүкті бірнеше кемемен тасымалдау кезінде әр партия өзінің жеке жүкқұжатын алады.

Егер сіз көлік жүкқұжатын мұқият оқып шықсаңыз, онда ол келісімшарттың жазбаша (шаблондық) нысаны болып табылатын жүк тасымалдау шартының барлық маңызды шарттарын қамтитынын байқай аласыз. Бірақ тараптар, әрине, жеке әзірленген тасымалдау шартын жасасып, қол қоя алады.

Көлік жүкқұжатынан басқа, тасымалдау шарты жүк жөнелтушінің жүкті тасымалдауға өтінімімен бірге жүреді. Егер жүк тасымалдау процесінде көліктен алып тастау қажет болатын контейнерлерде тасымалданса, онда ілеспе ведомость ресімделеді.

Тасымалдау шартын орындау кезінде тағы қандай құжаттар қажет болуы мүмкін? Егер жүктің өзіндік ерекшеліктері болса, онда:

- тез бұзылатын жүктің сапасы туралы куәлік;
- карантиндік сертификат және ветеринарлық куәлік;
- астық және оны қайта өңдеу өнімдерінің сапа сертификаты;
- тасымалданатын жүктердің белгілі бір түрлеріне сәйкестік сертификаты;
- мұнай өнімдеріне арналған сапалы паспорт болуы мүмкін.

Кез-келген басқа келісімшарт сияқты, тасымалдау шартында оның мәні маңызды шарт болып табылады. Тасымалдау шарты тасымалдаушылардың жүкті жөнелту пункті мен оның түпкілікті межелі пункті, жүк алушы арасында тасымалдау үшін орындайтын іс-әрекеттеріне қайтарады, бұл ретте екеуі де шарттық ережелердің қолданысына жатады [11, 79 б.].

Іс жүзінде тасымалдау шартын орындау келесі маңызды шарттарды көрсетпеу мүмкін емес:

- жүктің сипаттамасы (атауы, салмағы, көлемі және саны);
- жүкке ілеспе құжаттар;
- жөнелту/межелі пункттері көрсетілген тасымалдау бағыты;

– көліктік алымның мөлшері және төлем тәртібі, сондай-ақ тасымалдаушының талаптары маңызды элементтер болып табылады;

– көлікті беру мерзімі мен тәртібі;

– жүкті тасымалдауға ұсыну мерзімі мен тәртібі;

– жүкті тиеу/түсіру тәртібі;

– тасымалдаушы терминалында жүкті сақтау шарттары;

– жүкті жеткізу мерзімі;

– жүкті жоғалған деп тану тәртібі.

Осы шарттардың барлығы көлік жүкқұжатында қысқаша жазылады, бірақ тасымалдау шартының мәтінінде оларды неғұрлым егжей-тегжейлі нысанда көрсетуге, сондай-ақ тараптардың жауапкершілігін қосымша белгілеуге болады.

Жүк жөнелтушілерге жүктерді тасымалдау кезінде тек көлік жүкқұжатын ресімдеумен және оған қол қоюмен шектеліп қана қоймай, тасымалдаудың толық мәтінді шартын жасасу дұрыс.

Сонымен қатар тасымалдау қатынастарының келесідей ерекшеліктерін атап өтуге болады:

– жүктерді тасымалдау тек Азаматтық кодекспен ғана емес, сонымен қатар бірқатар арнайы нормативтік құқықтық актілермен де реттеледі;

– тасымалдау шартына сәйкес тасымалдаушы жүк жөнелтушіден жүкті қабылдауға, оны келісілген межелі жерге жедел жеткізуге және тікелей көрсетілген алушыға (ларға) беруге міндеттенеді;

– жүкті тасымалдау бойынша шарттық қатынастардың жасалуы көлік жүкқұжатымен расталады;

– дауларды болдырмау үшін тараптарға «тасымалдау шарты» деп аталатын бірыңғай құжат жасау ұсынылады;

– тасымалдаушы жүкқұжат бойынша жүкті қабылдағаннан кейін жүктің сақталуы үшін жауапкершілікті өзіне алады;

– тасымалдау шартында тараптар тасымалдау ақысын қамтамасыз ету мақсатында тасымалдаушының жүкті ұстап қалу құқығына тыйым салуды көздеуі мүмкін;

– тасымалдаушының жүкті жеткізу жөніндегі міндеттерін орындауы жүк алушының көлік жүкқұжатындағы белгілерімен расталады.

Жүктерді тасымалдау шарты жүктерді тасымалдау шартының көптеген негізгі ерекшеліктерін көрсетеді. Осы келісімнің құқықтық ережелеріне сәйкес тасымалдаушылар жүктерді межелі пунктке қауіпсіз жеткізуге міндеттенеді. Осылайша, тараптар арасында тасымалдау шартын жасау үшін олардан осындай келісімнің алғышарттары деп санауға болатын белгілі бір әрекеттерді жасауды талап етеді. Кейде тасымалдауды іздейтін жүк жөнелтушілер тапсырыс беру формасын жібереді. Тасымалдаушы жарамды сертификаттаудан өткен көлік құралдарын ұсынуы керек; жүк жөнелтуші жүкті тасымалдау үшін беруі керек. Қазақстандық теміржол ережелеріне сәйкес, теміржолдар мен тасымалдаушылар (жүк алушылар) қысқа мерзімді және ұзақ мерзімді тасымалдау шарттарын жасай алады. Дегенмен ұзақ мерзімді тасымалдау келісімдері өте даулы болып қала береді. Қазақстан Азаматтық кодексінің 692-бабы тасымалдауды

ұйымдастыру туралы шарттың осы түрін жүкті бір жерге және одан екінші жерге ұзақ мерзімді тұрақты жеткізу кезінде пайдаланылатын ретінде айқындайды. Жүк жөнелтуші мен тасымалдаушы арасындағы өзара келісім бойынша олар жүкті тасымалдау мерзімдері мен көлемі тұрғысынан қашан қабылдау керектігі туралы уағдаласады – алдын ала келісімдерге ұқсас, бірақ нақты қолданылатын ерекше ескертулермен. Ұзақ мерзімді келісімшарт осындай келісім шеңберінде баяндалған тасымалдаудың болашақ шарттарын белгілейтін келісімнен басқа ештеңе бола алмайды (ҚР АҚ 390-бабы). Тасымалдаушылар мен бір-біріне жөнелтілетін жүктердің маңыздылығын ескере отырып, кез келген алдын ала келісім екі тараптың да міндеттемелерінің жоғары деңгейін қамтуы тиіс. Осы оқулық шеңберінде тасымалдауды жоспарлауға байланысты әрбір міндет үшін кешенді шешім жоқ екенін мойындау керек, алайда қазіргі заманғы шарттар әкімшілік жоспарлау процестерін тиімді ауыстыру ретінде тасымалдауды ұйымдастыруға келісімшарттар ұсынады. Тасымалдау шарты бойынша табысты келіссөздер үшін көліктік қызметтердің көлемін, мерзімдерін, сапасын, сондай-ақ көлік құралын беруге және тауарды жөнелтуге беруге байланысты кез келген ерекше талаптарды қоса алғанда, тасымалдауды ұйымдастыру туралы келісімдегі әрбір тараптың құқықтары мен міндеттерін нақты айқындау маңызды болып табылады.

Тасымалдау шарты (жүк тасымалы) – өзара және төленген міндеттемелерді қамтитын Келісім, оның сипаттамалары жеке қаралған кезде тасымалдау шартының бөлігі ретінде оның мазмұнында көрсетіледі. Заңнамалық ережелер тасымалдау шартының талаптарына қатаң талаптар қояды. Шарттық міндеттемелер келісімнің негізгі шарттарына (яғни негізгі шарттарға) қатысты ақпаратты қамтитын тауар-көлік жүкқұжаты (коносамент/көлік жүкқұжаты) арқылы ресімделеді. Оның нысанын (басқа тасымалдау құжаттарын) Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі әзірлейді. Осылайша, тасымалдау шарттары тікелей жазбаша шарт болып табылады. Көлік қызметтерін реттейтін шарттар көбінесе олардың талаптарының құқықтары мен міндеттерінің көптеген аспектілерін тікелей қосалқы заңнама арқылы реттейді; тасымалдау шарттары жария сипатқа ие – «Көлік туралы» Қазақстан Республикасы Көлік заңының 11-бабына сәйкес, ҚР көлік кодекстерінде (жарғыларда) көзделген жағдайларды қоспағанда, жеке және заңды тұлғалардың тасымалдаудан бас тартуға құқығы жоқ.

Кез келген тасымалдау шарты шеңберінде қатысушы тараптардың бірі тасымалдаушы – заңды немесе жеке тұлға болып табылады. Заңды тасымалдаушылар өз рөлін көлік (мамандандырылған) кәсіпорындары арқылы орындайды, бірақ оны басқа ұйымдар да орындай алады. Көлік кәсіпорны жүктерді, жолаушыларды тасымалдауға, техникалық қызмет көрсету, жөндеу үшін көлік құралдарының құрамдас бөліктерін сақтауға және көлік қызметтерін тұрақты көрсетуді жеңілдету үшін жолдарды жұмыс күйінде ұстауға байланысты экономикалық және коммерциялық қызметпен айналысады; осы аспектілердің барлығы тиімді қызмет көрсетуде маңызды рөл атқарады. Тасымалдаушы көлік құралдарын заңды меншік құқығымен немесе жалдау шарттары бойынша иеленетін және пайдаланатын, жолаушыларды, сөмкелерді, жүктерді немесе

поштаны ақыға немесе жалдау ақысына тасымалдау қызметтерін ұсынатын және ол үшін белгіленген процедураларға сәйкес тиісті рұқсат немесе лицензия алған заңды тұлға ретінде анықталуы мүмкін. Тасымалдау қызметтері теміржол, теңіз, өзен, әуе және/немесе автомобиль көлігімен жүзеге асырылатынына қарамастан, белгіленген лицензиялау процедураларына сәйкес келуі керек. Лицензиялық талаптар режимге қарамастан қолданылады; теміржол, теңіз, өзен, әуе, автомобиль жолдары, өзен, әуе жолдары, теміржол автомобиль жолдары бойынша көлік қызметтерін лицензиялау бір мезгілде жүк иесі болып табылатын клиент (жүк жөнелтушіні, жүк алушыны) қамтуы керек, сондай-ақ оны жөнелтуге тапсырылған жөнелтуге жауапты болады (кейде бұл адамдар біртұтас бола алады). Мұндай жағдайларда екі тарап та жауапты болуы мүмкін. Азаматтық-құқықтық жеткізу шарттарына сәйкес, алушылар, әдетте, несие берушілер немесе мүлікті бөлу туралы әкімшілік актіге сәйкес мүлікті алатын заңды тұлғалар болып табылады, ал жолаушылар тасымалы шарттарында клиенттер Билеттерді сатып алатын немесе тасымалдау туралы ауызша келісім жасасатын кез келген тұлғаларды анықтайды.

Тасымалдау шартының мәні тасымалдаушылар ұсынатын қызмет болып табылады. Қызмет көрсету келісімшартының өзі қызмет көрсету туралы келісім болғандықтан, оны реттеу белгілі бір дәрежеде шығындарды өтеудің жалпы ережелерін қамтуы керек. Көліктің ешқандай материалданған түрі (қызметі) жоқ, сондықтан жеткізілгеннен кейін бірден тұтынылады; оның орнына, көлік қызметі тауарларды (жолаушыларды) экономикалық тауарлық қызмет ретінде кеңістік арқылы жылжытуды қамтиды және бұл факт оның құқықтық құрылымын қалыптастырады, өйткені мұндай тасымалдау шарты бар, өйткені мұндай келісім шарттық тасымалдау үшін құқықтық құрылымдарда маңызды [12, 38 б.].

Жерүсті, әуе немесе теңіз көлігі пункттері арасында тауарларды, жолаушыларды немесе багажды тасымалдау кезінде қызметтер тасымалдау үшін ақы алады, ол олардың мәмілесіне қатысушы тараптар арасында келісіледі. Автомобиль тасымалдарына қатысты келісімшарттық баға қолданылады; әуе тасымалдары басқа тарифтер бойынша жүзеге асырылады; ал су көлігімен тасымалдаушылар өз тарифтерін белгілейді [13, 37 б.].

Орталықтан белгіленетін тарифтер тауарларды, жолаушыларды және багажды қоғамдық көлікпен де, темір жол көлігімен де тасымалдауға қолданылады; темір жол қатынасының барлық түрлеріне арналған мұндай тарифтер (жергілікті жүк тасымалы мен қала маңындағы жолаушыларды қоспағанда), сондай-ақ жаңадан салынған желілерде багажды тасымалдауды реттейтін тарифтер темір жол мен кәсіпорын арасындағы келісім негізінде белгіленеді, осыған байланысты құрылысқа қаржыландыруға жауапты. Қала маңындағы тасымалдарға арналған тарифтерді Астана және Алматы сияқты облыстар мен қалалардың атқарушы билік органдары белгілейді; егер теміржол тасымалдарына арналған шығыстар бір мезгілде өтелмесе, белгіленген және есептелген (қажетті шығындар негізге алына отырып айқындалатын) тарифтер арасындағы кез келген айырма оған тікелей жергілікті бюджеттерден қайтарылатын болады. Теміржол тасымалына тікелей баға белгіленіп қана

қоймай, сонымен қатар басқа да қосымша қызметтерге орталықтандырылған түрде белгіленеді, оларды көрсету баппен реттеледі [14, 127 б.]. Темір жолдар жолаушыларға поездарда (төсек-орын жабдықтарын қоспағанда) және вокзалдарда көрсетілетін қызметтер үшін, жолаушылардың немесе жүк иелерінің сұранысы бойынша орындалатын қосымша жұмыстар мен қызметтер үшін, сондай-ақ олардың сұранысы бойынша қосымша жұмыстар немесе қызметтер көрсеткені үшін стандарттар мен төлемдер белгілейді.

«Көлік туралы» Қазақстан Республикасының Заңы жүктерді, жолаушыларды, багажды тасымалдау немесе экспедиторлық қызметтер көрсету кезінде тасымалдаушыдан дәлел ретінде сертификаттары бар көлік құралдарын ұсынуды талап ете отырып, тасымалдаушылар мен клиенттер арасындағы өзара қарым-қатынастардың негіздерін белгілейді. Сәйкестікке қол жеткізу тасымалдау міндеттемелерін дұрыс орындаудың негізгі факторы болып табылады. Өтемақы клиенттерге немесе үшінші тұлғаларға келтірілген залал, соның ішінде аталған заңға сәйкес келтірілген уақытты жоғалту үшін ақшалай түрде беріледі. Осы кезеңде жолаушыларды тасымалдау қызметтерін көрсету кезінде жолаушылардың қайтыс болуынан немесе денсаулығының зақымдануынан келтірілген залалға ерекше назар аудару қажет. Тасымалдау кезінде жолаушы жайлылық пен қызмет көрсету жағдайларын жасай отырып, олардың сақталуын, сондай-ақ жолаушының сұрауы бойынша өз багажын оларға жеткізу үшін уақтылы тасымалдауды және сақтауды қамтамасыз етуі тиіс. Сондай-ақ, көлік қызметтері нарығында қол жетімді көлік нұсқаларының ішінен клиенттің таңдауына сәйкес олардың транзиті кезінде жол қауіпсіздігіне кепілдік берілуі керек. Тасымалдаушы компаниялар жөнелту алдында жүктің оның сертификатына сәйкестігін растайтын құжаттарды алуы, әлеуметтік маңызы бар немесе қорғаныс сипатындағы тасымалдарға қатысты мемлекеттік және жергілікті өкілді және атқарушы органдардың барлық талаптарына сәйкес келуі (егер олардың бағасы шығыстарды өтемесе, онда өтемақы субсидиясы берілуі тиіс), сондай-ақ баға белгілеу қағидаларына сәйкес өз бағаларын белгілеуі тиіс, реттелетін қызметтерді қоспағанда.

Тасымалдау бойынша клиенттердің құқықтық мәртебесі оларға тасымалдаушылар алдында өз құқықтарын қорғауға мүмкіндік беретін бірнеше құқықтарды қамтиды: олар мен тасымалдаушылар арасында жасалған келісімшарттардың орындалуын талап ету; тасымалдау сапасы деңгейі мен сертификат деңгейлері арасындағы сәйкестікке дау айту, уақыт шығындары тұрғысынан залалды өтеуді, сондай-ақ келтірілген залал үшін ақшалай өтемақыны талап ету; тасымалдау туралы ережелерді сақтау уағдаластық және тасымалдау үшін жарамды нысанда жүк пен багажды беру бойынша. Клиент сонымен қатар келісімшарттар шеңберінде және қол қойылған міндеттемелерді орындауы керек (жүктің сәйкестігін растайтын құжаттаманы ұсынуды қоса алғанда).

Жүктерді тасымалдау шарты шеңберінде тасымалдаушылар тиісті жүктерді тасымалдауға жарамды көлік құралдарын жақсы жағдайда ұсынуы керек. Сондықтан, осы келісімшарттарды орындау кезінде көлік құралдарын тасымалдауға жарамды күйде беру күтіледі; тиісінше, олар көліктің қай түрі

нақты жағдайларға, соның ішінде жүк қалдықтары мен қоқыстарды жинау сияқты қоқыстардың болмауына, сондай-ақ оның бөлшектерін алып тастауға, қажет болған жағдайда жууға немесе дезинфекциялауға сәйкес келетінін анықтайды; сондай-ақ, жүк жөнелтушілерге, жүк жөнелтушілерге, тасымалдаушыларға (жөнелтуші, тасымалдаушы, транзиттік агент, жүк жөнелтуші) жібермес бұрын олардың нақты жөнелту (тасымалдау) талаптарына сәйкес келетініне көз жеткізу қажет. Жалпы талаптар барлық жағдайларда және көліктің барлық түрлеріне қолданылуы мүмкін, мысалы, әртүрлі мөлшердегі және сипаттағы жүктерді тасымалдау кезінде; жалпы критерийлер сонымен қатар тасымалдауға қабылданған жүктің саны, атауы, салмақты есептеу және орау талаптары, құндылықтарды таңбалау, декларациялау міндеттемелері және т.б. сияқты нәрселерге қатысты болады. белгілі бір ережелерді сақтау қажет болған кезде нақты қабылданған жүкке немесе пайдаланылатын көлік түріне. Жол жүрісі қағидаларының 36-бабына сәйкес темір жолдардағы жарылыс қаупі бар, тез тұтанатын, радиоактивті, уытты немесе басқа да қауіпті жүктерді тасымалдайтын жүк жөнелтушілер мен алушылар өз жүктерін қауіпсіз тасымалдауға кепілдік беруі және осы жүктерді тасымалдау кезінде төтенше сипаттағы авариялар мен төтенше жағдайлар кезінде авариялық жағдайларды жою үшін қажетті құралдар мен агрегаттардың болуы тиіс [15, 116 б.].

Темір жол тасымалы қазақстандық компанияларға қолжетімді көліктің негізгі түрлерінің бірі болғандықтан, біз олардың тауарларды тасымалдауға беруге немесе қабылдауға байланысты құқықтары мен міндеттерін зерттейміз.

Тасымалдаушы өзінің жүк жөнелтушісіне көлік құралының кез келген орын ауыстыруы туралы хабарлайды. Сонымен қатар, станция қызметкерлері жүк жөнелтушілерге контейнерлерді тасымалдаушылардың вагондарына тиеу басталғанға дейін екі сағат бұрын хабарлайды.

Мұнай құятын жүктерді тиеуге тасымалдау үшін цистерналар мен жартылай вагон-бункерлерді дайындауды жүк жөнелтушілер өз есебінен немесе келісімшарт бойынша жүзеге асырады, бұл ретте жалпы желілік парктің цистерналары әдетте жалға алынады, ал жеке немесе мамандандырылған цистерналар тікелей иелігінде болады.

Коммерциялық оқыту жылжымалы құрамның осы жүкті тасымалдауға жарамдылығын бағалауға бағытталған:

– егер тиеу оның қаражатын пайдалана отырып жүргізілсе; мүмкіндігінше; теміржол тиеуді пайдаланған кезде;

– жүк жөнелтушілер контейнерлерді, цистерналарды және бункерлік жартылай вагондарды пайдаланады. Жүк тиелген вагондарды кірме жолға жылжытатын теміржолдар олардың қосарланған операцияларды қолдана отырып, белгілі бір жүк түрлерін тиеуге техникалық жарамдылығын анықтайды.

Вагондар мен автомобильдерге жүктерді тиеу, сондай-ақ оларды түсіру не:
А) жалпыға ортақ пайдаланылатын орындарда темір жол көлігімен жүзеге асырылады – бұл үшін темір жол жүк жөнелтушіден не жүк алушыдан тегін тарифтік ставкалар бойынша әкімшілік алым алады; б) жүк жөнелтуші мен жүк алушы ортақ пайдаланылатын орындарда, сондай-ақ жануарлардан алынатын шикі өнімдер сияқты қауіпті, тез бұзылатын жүктерді, тасымалданатын, үйілетін,

жинақталған жүктер сияқты ауыр салмақты (бір жерде 0,5 тоннадан астам) жүктерді, сондай-ақ жүк жөнелтуші мен жүк алушының жылжымалы құрамның да, жолсеріктердің да сүйемелдеуін қажет ететіндер өздерінің тиісті жүктерін жылжымалы құрамның көлік құралдарына және вагондарға дұрыс тиеуге жауапты. Осылайша, жүктің осы түрлері үшін тиеу процедураларын түзетуге байланысты кез-келген тәуекелдерді өздері көтереді.

Жүк жөнелтушілер жүктерді қауіпсіз тиеу, бекіту және тасымалдау үшін қажетті барлық жабдықтар мен материалдарды ұсынуы тиіс. Жеке көлік құрылғыларын (нан мен көкөністерге арналған торлар) және орау құралдарын (паллеттер, ілмектер немесе галстуктар) тиісті ақы алынатын теміржол компаниялары шарттық шарттармен ұсына алады. Осы өнімдер мен материалдарды тиеу және түсіру үшін жүк жөнелтуші, алушы немесе теміржол кімнің қаражаты тиеу/түсіру процесін жүзеге асыруға жұмсалатынына байланысты орнатуды қажет етеді. Белгіленген құрылғылар туралы жүк жөнелтуші жүкқұжатта кейіннен (даулар туындаған кезде) тараптың жүк жөнелтушінің тиеу жөніндегі өз міндеттерін тиісінше орындау дәрежесін бағалауға мүмкіндік беретінін көрсетеді. Жүк жөнелтушілер бұйымдардың техникалық жай-күйіне (теміржолмен қамтамасыз етілгендерді қоспағанда) жауапты болады.

Механикаландырылған және механикаландырылмаған әдістер тиеу жұмыстарын орындаудың белгіленген мерзімдеріне сәйкес келуі керек, әйтпесе тиеуге жауапты адамдар жауапқа тартылуы мүмкін.

Жоғарыда айтылғандай, жүктерді тасымалдау контейнерлерді пайдалану арқылы жүзеге асырылады. Жүктерді тасымалдау үшін теміржолдар, шетелдік кәсіпорындар, ұйымдар, теңіз және өзен пароходтары мен порттары белгілеген стандарттарға сәйкес келетін контейнерлерді пайдалануға болады. Жүктерді тасымалдау ережелеріне сәйкес кейбір тауарларды қауіпсіз тасымалдау үшін контейнерлерге салуға болмайды.

Контейнерлерді әмбебап және арнайы деп бөлуге болады. Әмбебап контейнерлер әртүрлі жүктерді тасымалдай алатын болса да, контейнерлердің қабырғалары мен едендерін, сондай-ақ қара және түсті металдардың жоңқаларын/сынықтарын ластайтын иісі бар тауарларға немесе жүктерге ғана тыйым салынады; тасымалдау мақсатында жеке жүк қаптамаларының салмағы 120 кг-нан аспауы керек. Арнайы контейнерлер белгілі бір өнеркәсіптік және азық-түлік тауарларын (мысалы, плиткалар, әйнектер немесе ықтимал қауіпті жүктерді) тасымалдау үшін арнайы жасалған [16, 134 б.]. Оларды тасымалдау ерекше жағдайларды қажет етеді. Жүктерді тасымалдау шартының барлық тараптары (атап айтқанда, шарт бойынша жүк жөнелтуші, өйткені оның күштері контейнерлерді орнына тиейтін болады) тасымалдау туралы келісімдер жасасу кезінде оларды пайдаланудың мақсаты қандай болатынын ескеруі тиіс.

Теміржол жүкқұжаты бойынша тасымалдауға арналған тауарларды ресімдеу кезінде олардың массасы трафарет, стандарт немесе салмақты өлшеу әдістерімен анықталуы тиіс. Жылжымалы құрамның рұқсат етілген жүк көтергіштігінен асырмай, толық қуатқа жүктелген кез келген жүктерді өлшеу арқылы шартты есептеуді пайдалануға болады. Теміржолдар, әдетте, қоғамдық

орындарда жүктелетін жүктің салмағын анықтайды; жүк жөнелтушілер жүктеуді өз бетінше немесе тиеу туралы келісімдерге сәйкес жүзеге асырған кезде. Алайда, тиеу операцияларын кім дербес орындайтынына қарамастан, жүк жөнелтуші өз жүктерінің салмағын шаблондарға, стандарттарға, құрылымдық схемаларға немесе өлшем шарттарына сәйкес немесе шартты түрде анықтайды [17, 67 б.].

Барлық жүкті тиеу аяқталғаннан кейін вагондар мен контейнерлер, егер ол теміржол арқылы тасымалданса, темір жол пломбаларымен мөрленуі тиіс. Жөнелтушінің, порттың, айлақтың пломбаларын пайдалана отырып жөнелткен кезде вагон (контейнер) осы пломбалармен мөрленуі тиіс. Кейбір жүктерді, әсіресе самосвалдармен тасымалдау кезінде, пломбалауды қажет етпей-ақ тасымалдауға болады.

Олардың жүктерін кім мөрлегеніне қарамастан, ақылы теміржолдар жүк жөнелтушілер мен жүк алушыларға пломбалар, құлыптау құрылғылары, оларды ашуға арналған құрылғылар, контейнерлер мен вагондарды орауға арналған мөрлер мен сымдар береді.

Жүктерді тасымалдауға ұсынатын жүк жөнелтушілер әрбір жөнелту станциясына тиісінше жүкқұжат және іссапар ведомостары деп аталатын әрбір жөнелтуге арналған жүкқұжатты немесе көлік құжаттарының жиынтығын ұсынуы тиіс. Жөнелту станцияларында жүктерді тасымалдау үшін қабылдау кезінде осы қызмет шеңберінде жүкпен бірге түпкілікті мақсаттағы станцияға жөнелтілетін жол ведомосі де жасалуы мүмкін; әдетте бұл нысан олардың жүкқұжаттарының нөмірлеріне сәйкес келетін нөмірлері бар үш парақтан тұрады. Бірінші параққа жол парағы кіреді; екіншісінде тауар-көлік жүкқұжатының түбіртегі бар; үшіншісі – жүкті тасымалдауға қабылдау кезіндегі түбіртек; жүкті темір жолдармен тасымалдауға қабылдағанын растау үшін тауар-көлік жүкқұжатында жүк жөнелтушіге түбіртек беру үшін күнтізбелік мөртабан қойылуы тиіс.

Жүк жөнелтушілер немесе олардың атынан әрекет ететін адамдар, сайып келгенде, олардың жүкқұжатында оның сенімділігін, шынайылығын, дәлдігін немесе кейінгі тасымалдау мүмкіндігін қоса алғанда, нақты ақпаратты беруге жауапты болады. Темір жолдар жүк жөнелтушілер жүкқұжаттарда көрсеткен кез келген жүкті іріктеп өлшеуге қосымша, осы деректерді өз бетінше тексеру құқығын өзіне қалдырады.

Заңнама тасымалдаушыларға, егер оның барлық талаптары орындалса да және шарттың екі тарапы үшін тасымалдау объективті факторларға байланысты мүмкін болмаса да, олар жүкті тасымалдаудан бас тарта алатын негіздердің толық тізбесін ұсынады. Белгілі бір маршруттар бойынша жөнелту үшін жүктерді тиеу Қазақстан Республикасының Үкіметін хабардар ете отырып, теміржол бастығының ұсынысы бойынша көлік және коммуникациялар министрінің нұсқауы бойынша уақытша тоқтатыла тұруы мүмкін. Табиғи құбылыстар, жазатайым оқиғалар және көлік коммуникацияларын әдейі бұғаттау, сондай-ақ карантин енгізу жүктерді тиеуді шектеуді немесе белгілі бір учаскелерде теміржол бастықтарының жұмысын тоқтатуды талап етуі мүмкін. Мұндай оқиғалар туралы Көлік және коммуникация министріне хабарлау Бұл

орын алатын немесе толығымен тоқтатылатын аралық кезеңді белгілейді. Теміржол бастықтары осы кезең туралы біледі. Мұндай жағдайлар тасымалдаушыларды тасымалдау жөніндегі міндеттемелерді орындамауына немесе тиісінше орындамауына байланысты жауапкершіліктен босату үшін негіз береді.

1.3 Сыртқы экономикалық қызметте тасымалдаудың құқықтық негіздері

Көлік инфрақұрылымы индустриалды экономикалардың да, қоғамдардың да негізі болып табылады. Ешбір жаңғыртылған ел Еуропа, Азия, солтүстік және оңтүстік арасындағы стратегиялық орналасуының арқасында Қазақстан үшін бірегей атрибут – жоғары сапалы автомобиль жолдарынсыз өмір сүре алмас еді. Еліміздің жол желісін дамыту бойынша күш-жігер аясында үш автомагистраль құрылды: «Астана-Қарағанды-Алматы», «Астана-Павлодар-Өскемен» және «Алматы-Қапшағай-Өскемен». Кеден одағының аумағын пайдалану тауарларды барынша тасымалдауды қамтамасыз етуге тиіс. Елімізде кедендік қызметті пайдалану бойынша келелі істерді іске асыру басталып та кетті. Осы мақсаттарға қол жеткізу үшін «Нұрлы жол» инфрақұрылымды дамытудың мемлекеттік бағдарламасы әзірленетін болады.

Сыртқы экономикалық қызметтің іргетастарының бірі – көлік қатынастары. Себебі, тасымалдау келісімдері негізгі экономикалық функцияны орындайды: тауарлар мен адамдарды штат шекаралары арқылы тасымалдау. Олардың көлік ұйымдары (жүк жөнелтушілер) үшін негізгі қызметі мемлекеттер арасындағы жүктерді тасымалдаумен байланысты. Көлік ұйымдары (жүк жөнелтуші), алушы мемлекеттердің жолаушылары арасындағы мұндай қатынастар осы тасымалдау шартымен байланысты және олар толық көлемде сақталуы тиіс.

Аталған тараптар арасындағы құқықтық қатынастар, ең алдымен, олардың арасында қол жеткізілген келісіммен және екінші кезекте келісімге әсер ететін кез келген қолданылатын заңдармен айқындалады.

Тасымалдау шартын жасасу және орындау нәтижесінде туындайтын барлық құқықтық қатынастар туралы жан-жақты түсінік алу үшін оның құрамдас элементтерін зерттеген жөн-атап айтқанда, жүкті тасымалдау мен жолаушының қол жүгін тасымалдау арасындағы айырмашылықты жасаған жөн.

Тасымалдау шарттары туралы келісімдер жүк тасымалдаушылардың немесе жалпы тасымалдаушылардың ақылы түрде белгілі бір көлік құралдарын пайдалана отырып, әртүрлі пункттер арасында жолаушыларды немесе жүктерді тасымалдау міндетін белгілейді.

Сыртқы экономикалық қызметтегі көлік дегеніміз – мүлік пен жолаушыларды бір мемлекеттен екінші мемлекетке немесе тауарлар мен жолаушыларды бір жерден екінші жерге жеткізу және транзиттеу.

Сыртқы экономикалық қызмет шеңберінде жүзеге асырылатын көлік қызметі ішкі қызметтен айтарлықтай ерекшеленеді:

– жүкті немесе жолаушыны тасымалдау кедендік шекара арқылы жүзеге асырылуы тиіс;

– шекарадан өтпейтін тасымалдау шарты әлі де халықаралық тасымалдау ретінде жарамды болуы мүмкін;

– сыртқы экономикалық қызмет көбінесе тасымалдау үшін өзінің шыққан елінде шығарылғаннан басқа шетел валютасын пайдаланады;

– халықаралық конвенциялар, Ұлттық заңдар және халықаралық әдет-ғұрыптар экономикалық қызметтің осы түрін жүзеге асыруда көлік тетіктері ретінде қызмет етеді.

Халықаралық тасымалдау шарты оның екі тарабы да оны жасасу еркіндігін өзара білдірген кезде жасалды деп саналады, бұл жүктерді тасымалдау шартын консенсуалды етеді, яғни оны екі тарап алғаш қараған сәттен бастап құқықтық салдарлар туғызады; дегенмен, кейбір жағдайларда ұлттық заңнамада қарастырылған ерекшеліктер бар.

Жүкті тасымалдау шарты бойынша бір тарап (тасымалдаушы) екінші тарап (жүк жөнелтуші) сеніп тапсырған жүкті болжамды орынға тасымалдауға және оны алуға уәкілетті жеке тұлғаға (алушыға) тікелей беруге келіседі, бұл ретте жүк жөнелтуші кез келген келісілген тарифке немесе келісімшарт ережелеріне сәйкес төлем жасауға келіседі. Шартты жасау кезінде ең бастысы шарт ережелерін бекіту. Шарттың талаптары – бұл тараптар келіскен және олар үшін міндетті мінез-құлық ережелері (ерікті модельдер), шарттық құқықтық қатынастардың бір тарапының мүмкін және тиісті мінез-құлық шараларының екінші тараптың мүмкін және тиісті мінез-құлығының келісілген шекараларына тәуелділігін анықтайды.

Жолаушылар мен багажды тасымалдауға арналған шарттар көлік туралы заңнамалық актілерге сәйкес келетін жол жүру билеттерімен және багаж түбіртектерімен расталады.

Келісімшарттық міндеттемелер жүк жөнелтуші жүкті тасымалдаушыға келісілген жерге тасымалдау үшін бергеннен кейін міндетті болады және мұндай келісімдер осы мақсатқа жету үшін орындалғанына келіседі.

Кез келген тасымалдау шартының бөлігі ретінде оның қай сәттен басталатыны нақты анықталуы керек; құқықтық доктрина мен тәжірибе бұл үшін билет сатып алу немесе жолаушыларды тасымалдау үшін көлік құралына отыру сияқты әртүрлі тәсілдерді қарастырады.

Сыртқы экономикалық қызметтегі тасымалдау шарты екіжақты сипатқа ие және әрқашан Көлік құралдарын кері қайтарып алуға әкеп соқтырмайды, сондай-ақ өз сипаты бойынша қайтарып алынбайды.

Осылайша, әр мемлекетте тасымалдау шартының анықтамасы біршама ерекшеленеді, бірақ тұтастай алғанда ұқсас болып қалады. Оған бірқатар заңды тұлғалар қатысады; Халықаралық экономикалық қызмет ережелеріне сәйкес жеке және заңды тұлғалар тасымалдауға қойылатын талаптардың мәні болып табылады. Тасымалдау шартының бір тарабы ретінде тасымалдауға мүдделі тұлға танылады, ол келісілген ақшалай соманы төлеуге келіседі; екінші бөлігін өтемақы немесе қызмет көрсету келісімшарттарының орнына тасымалдауды жүзеге асыратын көлік құралдарының иелері құрайды. Соңғы кездері әуе тасымалына қатысты да іргелі ғылыми зерттеулер, әуе тасымалының жауапкершілік, құқықтық реттеу мәселелерін қайта қарастыру қажеттігін атап

өтеді [18, 25 б.]. Әуе құқығы – авиация және әуе көлігін пайдалану мақсатында әуе кеңістігін пайдалану тәртібін белгілейтін құқықтық нормалардың жиынтығы. Елімізде ірі әуе және жерүсті көлік тораптарының желісі дамуда, олардың өткізу қабілеті артып келеді. Жалпы азаматтық авиацияда барлық көрсеткіштердің тұрақты өсуі байқалады. Алайда, әлемдік экономикалық дағдарыс, сондай-ақ 2020 жылы коронавирустық инфекцияның теріс салдары Қазақстанның Азаматтық авиациясына айтарлықтай әсер етті. Жалпы алғанда, әлемдік авиация индустриясы коронавирустық пандемиядан ең көп зардап шеккен салалардың бірі болып табылады және өзінің бүкіл тарихындағы ең ауыр дағдарысты бастан кешіруде. Қазақстанда коронавирустың халықаралық бағыттар бойынша таралуын болдырмау мақсатында көптеген рейстерді орындау қысқартылды. Дегенмен, әуе көлігі жолаушыларды, жүктерді және өзге де авиациялық тасымалдарды тасымалдау бойынша сұранысқа ие көліктердің бірі болып қала береді. Сондықтан әуе кеңістігін құқықтық реттеу, халықаралық келісімдер негізінде ұлттық заңнаманы дамыту басым бағыт болып қала береді. [19, 7 б.].

«Қазақстан Республикасының Көлік туралы» Заңына сәйкес тасымалдаушы – бұл меншік құқығы негізінде немесе басқа да заңдылық негізде көлік құралын иеленетін жүкті, жолаушыны, теңдеме жүкті және поштаны өтемақыға немесе, сәйкесінше, рұқсат не белгіленген тәртіпте берілген лицензия негізінде жалдауды ұсынатын жеке немесе заңды тұлға екендігін ескерсек, тасымалдау шартына қатысушылардың құқықтық мүмкіндіктерінің шаралары айқындалатын құқықтық нысандардың бірі-секундарлық құқықтар. Осы құқықтар арқылы олардың иесіне біржақты заңды әрекетпен субъектінің құқықтық жағдайын өзгертуге өкілеттік беріледі. Сонымен қатар, екінші құқықтар міндетпен емес, басқа адамның байланыстылығымен қамтамасыз етіледі. Жүктерді тасымалдау шартының басында да, соңында да қайталама құқықтар жиі күшіне енеді. Олардың ішіндегі ең көп тарағаны – жүк жөнелтушіден жүк тиеу үшін вагонды беру туралы өтініш түскен кезде; содан кейін тасымалдаушы тиісті құқықтарды алады. Тасымалдаушының мүмкіндіктері тек жанама түрде жүктерді тасымалдау шарттарымен байланысты болса да, біз оларды екі себеп бойынша ерекше қарастыруға лайық деп санаймыз. Біріншіден, Көлік құралдарын ұсынбай бірде-бір тасымалдау шартына қол қоюға болмайды; екіншіден, қарау үшін қаралатын құқықтық нысандарды ғылыми бағалауға қатысты даулы мәселелер туындауы мүмкін. Жүк жөнелтушінің жүк тиеу көлігін беруге өтінімі ұсыныс ретінде қаралуы және тасымалдаушының шешіміне байланысты қабылдануы немесе қабылданбауы тиіс және керісінше, тасымалдаушылардан жүк тиеу жүктерін беруге өтінім алғандар үшін. Бұл мүмкіндік екінші құқық деп аталатын заң бойынша бар және келісімшартқа қол қоюдан туындайтын кез-келген болашақ субъективті құқықтарды білдіруге арналған. Тасымалдаушының жауапкершілігі өтінішті алған сәттен бастап оны мақұлдаған немесе қабылдамаған сәтке дейін туындайды. Тасымалдаушы мен жүк жөнелтушінің бұл қатынастары қазіргі уақытта тасымалдаушы көлік инфрақұрылымының иесі өтінімді мақұлдағаннан кейін ғана акцепт жасай алатындығымен қиындайды.

Көлік қызметтері халықаралық экономикалық қызметте маңызды рөл

атқарады. Көліктің әртүрлі түрлері бар: теңіз, әуе, теміржол және құбыр көлігі – бұл сыртқы экономикалық қызметпен айналысатын кәсіпорындарға қол жетімді бес түрі – теңіз көлігін әлеуметтік қызметтің бір түрі ретінде қамтиды; көлік тауарларды, жолаушылардың багажын және поштаны жеткізу қызметтерін тасымалдауды қажет ететін кез келген нысандарды физикалық тасымалдауды қамтиды. Көлік қызметі де әлеуметтік құрамдас бөлікті құрайды [20, 12 б.].

Нарықтық инфрақұрылымды дамытуда, ішкі және сыртқы сауданы кеңейтуде автомобиль көлігі маңызды рөл атқарады.

Республиканың автомобиль паркінде шамамен 414 мың жүк автомобилі, 98,4 мың автобус, 3553,8 мың жеңіл автомобиль бар. Бұдан басқа, республикада 50 мың мотокөлік, сондай-ақ 149,3 мың автомобиль тіркемелері тіркелген.

Коммерциялық тасымалдаумен айналысатын жеке кәсіпкерлердің тасымалдау көлемін бағалауды есепке алғанда, республика автокөлігімен 2021 жылы 2875,5 млн. тонна жүк тасымалданды, жүк айналымы 132,1 млрд. ткм құрады.

Халықаралық жол тасымалдары (бұдан әрі – ХЖТ) жүйесі бойынша тасымалдарға қазіргі уақытта шамамен 4650 автомобиль көлігі тартылған. Жүктерді тасымалдау үшін жыл сайын Еуропа мен Азияның 39 елімен шамамен 109 мың дана рұқсат бланкілерімен алмасу жүргізілуде.

Тұрақты қатынас бойынша 135-нан артық халықаралық және 250 облысаралық тұрақты жолаушылар маршруттары бар.

Автомобильдер паркі жоғары тозумен сипатталады – 12 жылдан жоғары пайдалануда болған автокөлік құралдарының үлес салмағы 63% құрайды, соның ішінде 57% – автобустар, 59% – жеңіл және 84% – жүк автокөліктері. Егер тасымалдау шартында көрсетілген міндеттемелер бұзылса немесе тиісінше орындалмаса, мүдделі тараптар – жүк тасымалдаушы, жүк тиеуші де, жүк алушы да жауапкершілікке тап болуы мүмкін; ТМД елдерінде шектеулі жауапкершілік қағидасы қолданылады.

Қазақстан Каспий бассейніндегі жүк ұйымдастыратын мемлекет болып табылады және экспортталатын жүктердің негізгі түрлері мұнай, металл, астық және басқалары болып табылады.

2021 жылғы Ақтау порты арқылы жүктерді ауыстырып тиеу көлемі өткен жылғы тиісті кезең көрсеткішінің 94,7 пайызын құрайтын 12,2 млн. тоннаны құрады.

ҚР ИДМ басшысының айтуынша, қазіргі уақытта Қазақстанның көлік саласы оң динамиканы көрсетуде. Жүк тасымалы көлемінің өсуі сақталды.

Мәселен, ағымдағы жылдың қаңтар-ақпан айларында өткен жылдың ұқсас кезеңімен салыстырғанда:

– теміржол көлігімен жүк тасымалдау көлемі 10 %-ға ұлғайып, 70,8 млн тоннаны құрады;

– транзиттік жүктерді тасымалдау көлемі 20 %-ға өсіп, 4 млн тоннаны, контейнерлерді – 12 %-ға, көрсеткіші 174,7 мың ЖФЭ құрады.

Көлемдердің төмендеуіне Иранға астық кіргізуге жоғары экспорттық баж енгізу және мұнай жеткізуге экономикалық эмбарго енгізу, сондай-ақ мұнай

бөлігінің экспорт бағыттарының өзгеруі (құбыржолды пайдалану) экспорттық баж салығын енгізуге ықпалын тигізді.

«Қазтеңізкөлікфлоты» ұлттық кеме компаниясы да жүк тасымалына орасан зор үлес қосуда. Бүгінгі күні компания флоты 19 кемеден тұрады, оның ішінде: жүккөтергіштігі 12-13 мың тонна б мұнай құюшы танкер, жүккөтергіштігі 3 600 тонна болатын 8 барж-алаңдар, 5 буксир бар.

Теңізде жүзу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында кеме қозғалысын басқару жүйесін құру қолға алынды. Сыртқы экономикалық қызметте жүктерді тасымалдау ешқашан қатысушы Тараптардың ешқайсысының жауапкершілігін төмендетпеуі немесе арттырмауы керек.

Теміржол саласында темір жолдар желісі жеткілікті дамымаған, негізгі құралдардың тозуы, жолаушы жылжымалы құрамының тапшылығы өсуде. Сервистің төмен деңгейі мен бәсекелестіктің болмауы орын алады, сондай-ақ темір жол көлігін жаңарту мен дамытуды жеткіліксіз қаржыландыру білінеді. Тариф белгілеудің қолданыстағы қағидаттары мен реттеу тетігі тасымалдаушының клиентке бағдарлануын болдырмайды. Елдің транзиттік әлеуетін барынша тиімді іске асыру қажет және темір жол желілерін дамытуға жаңа (жеке) субъектілерді тарту қажет, олар өз кезегінде көлік-коммуникация кешенінде бәсекелес ортаны құруға және көлік құралдары паркін ұлғайтуға мүмкіндік береді.

Ұзақ жылдар бойы жолаушылар тасымалдарын жүк тасымалдары есебінен, сондай-ақ экономиканың басқа салаларын (тау-кен өндірісі, құрылыс және агроөнеркәсіп кешені) баға өсуіне қарай темір жол тарифтерінің түсуі есебінен тоғыспалы субсидиялауға жол беретін экономикалық саясат активтерінің «шығарылуына» және мемлекеттің көлік инфрақұрылымының сапасын нашарлатуға әкеп соқтырады.

Саланың негізгі қорларының жиналған тозуы теміржол көлігінің технологиялық тұрақтылығын жоғалту қаупін тудырады және өз ресурстары таусылып бара жатқан жылжымалы құрамды және инфрақұрылым объектілерін жаңартуға инвестицияның едәуір қажеттілігін анықтайды.

Теміржол көлігінің тиімділігі, қолда бар ассортимент, пайдаланушыларға ұсынылатын қызметтің қол жетімдігі мен сапасы, қызметке инновацияларды енгізу деңгейі нарықтың қазіргі заманғы талаптарына толық жауап бере алмайды.

Теміржол көлігі жұмысының мемлекет экономикасының барлық салалары үшін маңыздылығын ескере отырып, Министрлік ««ҚТЖ» ҰК» АҚ бірлесіп, Қазақстан Республикасы темір жол көлігін одан әрі дамыту бойынша Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 30 қыркүйектегі №1006 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымын дамыту жөніндегі 2010-2014 жылдарға арналған бағдарламаның темір жол көлігі бөлімінің негізін құраған кешенді тәсілдерді әзірлеу бойынша ауқымды, жүйелі жұмыстарды жүргізді.

Бұл ретте осы бағдарламаның негізгі міндеті саланың қолданыстағы институционалды құрылымын және саланың экономикалық моделі реформасын түзету негізінде реформалау үдерісін аяқтау болып табылады. Кейбір елдердің

ұлттық заңнамасында және халықаралық келісімдерде белгіленген жауапкершілікті шектеу немесе алып тастау, егер залал тасымалдаушының қасақана әрекеттері немесе немқұрайлылығы нәтижесінде келтірілген болса, қолданылмайды.

Көлік конвенцияларында сыртқы экономикалық қызмет шеңберінде жолаушыларды немесе багажды тасымалдау кезіндегі жауапкершілікке қатысты өте нақты талаптар бар. Алайда, халықаралық келісімдер жауапкершілік мәселелерін тікелей шешпейтінін, тек шешім қабылдау үшін олардың ұлттық құқықтық базасына сілтеме жасайтынын есте ұстаған жөн. Бұдан басқа, жүктер мен жолаушыларды тасымалдау туралы келісімде белгіленген кез келген шарттарды оның тараптарының ешқайсысы біржақты тәртіппен өзгертуге немесе жоюға болмайды.

Сыртқы экономикалық қызметті көліктік қамтамасыз ету – бұл техникалық, технологиялық элементтердің, экономикалық, коммерциялық-құқықтық және ұйымдастырушылық әсерлердің, өндірістің, тұтынудың және айналымның барлық кезеңдері мен деңгейлеріндегі көлік операциялары мен процестерін басқарудың нысандары мен әдістерінің жиынтығы.

1) СЭҚ әлемдік нарықта сатып алу-сату нысанасы болып табылады және оның әлемдік бағасының қалыптасуына әсер ететін барлық факторлардың әсеріне ұшырайды. СЭҚ халықаралық тауар нарықтарының құрылуымен және өсуімен тығыз байланысты; олардың өзара байланысы екі жақты сипатта болады.

2) Сыртқы сауда жүктерін тасымалдау кезінде клиент көлік қызметінің сапасына жоғары талаптар қояды:

– сыртқы сауда келісімшарттарының шарттары және олардағы айыппұлдар әрқашан ішкі келісімшарттарға қарағанда қатаң;

– тасымалдау қашықтығы және тауардың құны ішкі тасымалдарға қарағанда жоғары;

– әлемдік көлік қызметтері нарығында әртүрлі елдердің көлік ұйымдары арасындағы бәсекелестік жоғары.

СЭҚ ТҚ кезеңдері деп тауарларды тасымалдау процесінің алдындағы, ілеспе және аяқтайтын жекелеген көлік және қосалқы операциялардың жиынтығы түсініледі [21, 29 б.].

СЭҚ келесі кезеңдерді қамтиды:

1) Дайындық:

– өнімді тасымалдауға дайындау (жүк жөнелтуші жүзеге асырады);
– өнімді көліктік таңбалау және таңбалау (жүк иесі де, экспедитор да жүзеге асыра алады);

– жөнелтушінің қоймасындағы қойма жұмыстары;

– жүк иесіне тауарларды тасымалдаудың ықтимал нұсқалары мен тәсілдері туралы кеңес беру;

– жүкті тасымалдау бойынша қызметтер көрсетуге шарт жасасу;

– жүкті оператордың немесе экспедитордың қарамағына оның қоймасында шоғырландыру үшін беру;

– жүк иесіне жүкті жөнелту уақыты және жүктің алушыға келуінің есептік уақыты туралы хабарлау;

– болжамды тасымалдаудың барлық кезеңдері бойынша жиынтық тарифтік төлемді және қызметтер үшін экспедиторға комиссияны қамтитын оператордың немесе экспедитордың қызметтеріне ақы төлеу. Барлық сыртқы сауда тасымалы тек алдын-ала төленеді.

2) Негізгі тасымалдау кезеңі:

- экспедитор-оператордан жүкті бірінші тасымалдаушыға беру;
- көліктің магистральдық түрінің жөнелту пунктіндегі тиеу операциялары;
- көліктің магистральдық түрімен тасымалдау;
- екінші және кейінгі тасымалдаушыларға беру пунктіндегі қайта тиеу;
- көліктің магистральдық түрімен екінші және кейінгі тасымалдаушылармен тасымалдау;
- көліктің магистральдық түрінен межелі пунктке түсіру;
- жүкті экспедитордың немесе оператордың жауапкершілігіне беру.

3) Қорытынды кезең:

- жүкті жүк алушыға тапсыру.
- тасымалдаудың соңғы төлемі (егер бұрын тек аванс төленген болса).
- жүкті іздестіруді (экспедитор немесе жүкті соңғы тасымалдаған көлік ұйымы жүзеге асыра алады).

СЭҚ барлық кезеңдеріне тән:

- қажетті көліктік, ілеспе, кедендік, шекаралық, банктік және басқа да құжаттарды дайындау;
- жүктің кез келген уақытта болуы туралы жүк иесіне хабарлау.

СЭҚ ТҚҚ-ның көрсетілген кезеңдері тауарды жеткізудің базистік шарттары және көлік шарттары түрінде сатып алу-сату шарттарында келісілетін және тіркелетін тауарды сатушының немесе сатып алушының бақылауымен жүргізіледі. Жүкті беру – тасымалдау процесінің соңғы кезеңі, ол тасымалдау шартының орындалуы болып табылады және, ең алдымен, тасымалдаушының жауапкершілігіне байланысты бірқатар маңызды мәселелерді қояды. Тасымалдаушыға шағымдану мерзімдерін және ескіру мерзімдерін есептеу де жүкті беру күніне байланысты [22, 36 б.].

Сыртқы экономикалық қызметті көліктік қамтамасыз ету элементтері

1) Техникалық элемент – тауардың физика-химиялық қасиеттерінің тасымалдауға қатысатын әртүрлі көлік түрлерінің көліктік қайта тиеу құралдарының техникалық сипаттамаларына сәйкестігі;

2) Технологиялық элемент – тасымалдауды ұйымдастырудың әдістері мен әдістерінің жиынтығы: жүкті жеткізу жылдамдығын арттыратын және тасымалдау құнын төмендететін прогрессивті көлік-технологиялық жүйелерді қолдану (контейнерлік, контрейлерлік, лихтерлік, паромдық және басқа жүйелер бар);

3) Ұйымдастырушылық элемент – жүк иесіне (жүктерді Есіктен есікке дейін тасымалдауды жүзеге асыратын ұйымдар) кешенді көлік қызметін құруға ықпал ететін көлік және делдалдық ұйымдардың қызметі;

4) Экономикалық элемент – көлік ұйымдарының қызметін мемлекеттік реттеу әдістерінің (салық саясаты, кеден саясаты, рұқсат беру шаралары, лицензиялау және т.б.) және көліктің жекелеген түрлеріндегі көлікішілік реттеу

әдістерінің (тарифтік саясат, сервис деңгейі және жүктерді тасымалдау ережелері) жиынтығы. Барлық аталған әдістер экономикалық нәтижеге әсер етеді;

5) Құқықтық элемент – көлік ұйымдарының қызметін реттейтін мемлекеттік және халықаралық нормативтік актілер жүйесі: әртүрлі көлік түрлерінің кодекстері, жарғылар, конвенциялар (жекелеген жүк түрлерін көліктің жекелеген түрлерімен тасымалдауды регламенттейді және т.б., сондай-ақ төрелік жүйесі – дауларды шешу тәртібін қамтиды), үкіметаралық келісімдер.

Көлік қатынастарын құқықтық реттеуді зерттеу оның негізінен осы қатынастарға делдал болатын бір құқықтық формаға – тасымалдау шартына бағытталғанын көрсетеді. Оның маңыздылығы жүктерді қауіпсіз тасымалдауды қамтамасыз етуде, сондай-ақ жылдам жеткізу мерзімінде, бұл маңызды мәселелер болып табылады. Құқықтық қатынастар үшін бұл маңыздылықтың өзіндік ерекшелігі және олармен байланысты азаматтық-құқықтық жауапкершілік бар, соңғы уақытқа дейін тасымалдау құқықтық қатынастары жүйелі түрде сипатталынды. Сонымен қатар, жүк тасымалдауды жоспарлаудың капиталистік қоғамдағы көлік қызметін ұйымдастырудан айырмашылығы, социалистік қоғамдағы көлік қызметін ұйымдастырудың жоспарлы және сапалы жаңа әдістерін қолдану болды. Міне, социалистік экономика жағдайындағы жүк тасымалы қатынастарын құқықтық реттеудің сапалық ерекшеліктерін барынша айқын сипаттайтын тасымалдауды жоспарлаудың құқықтық институтының маңызы осыдан.

Жүк тасымалдауды жоспарлау Кеңес мемлекеті жүзеге асырған жоспарлы шаруашылықты басқару жүйесінің құрамдас бөлігі болып табылады. Көлікті жоспарлау ауылшаруашылық және өнеркәсіптік өндіріс процестерінің ажырамас бөлігі болып табылады; жүктерді жоспарлау жеткізу және тауар айналымы жоспарларын сақтауға қызмет етеді. Заң жүк тасымалын жоспарлау мен материалдық өндірістің басқа салалары, атап айтқанда, жоғарыда айтылғандай материалдарды тасымалдау мақсатында материалдық өндірісті жоспарлау арасындағы байланысты белгілейді. 1957 жылы өнеркәсіп пен құрылысты басқаруды қайта құрумен жүк тасымалдау жоспарлары жеңілдету, түсіну және тиімділік тұрғысынан одан әрі жетілдірілді; мемлекеттік жоспарларды нақтылау немесе егжей-тегжейлеу кезінде клиенттердің рөлі күшейтілді.

Жүктерді тасымалдауды жоспарлау процесі жүзеге асырылатын актілер әкімшілік-құқықтық актілердің белгілерімен сипатталынды: яғни, мемлекеттік органдар шығаратын, ұйымдастырушылық міндетті сипаттағы ерікті әрекеттер болып табылады. Сондықтан жүк тасымалдауды жоспарлауда дамитын қатынастар әкімшілік-құқықтық сипатқа негізделген.

Жүк тасымалдауды жоспарлауға тән ерекше сипаттамалар мен құқықтық қатынастар:

– жүк тасымалын жоспарлау бір әрекет негізінде емес, өзара әрекеттесетін көптеген жоспарлар негізінде;

– жүк тасымалдарын жоспарлау – жоспарлы тапсырмаларды орындаушылардың бастамашылығы мен өзіндік ерекшелігін есепке алу арқылы жүзеге асырылады.

Қазіргі кезде тасымалдау қатынастарын реттеуде қатаң нормативтік және жоспарлы реттеу жүйесі шешуші рөл атқарады. Әрине, тасымалдау шартының тасымалдау қатынастарын реттеудің азаматтық-құқықтық әдісі ретіндегі рөлін жоққа шығару дұрыс болмас еді. Тасымалдау шарты оның пәніне (сандық және сапалық сипаттамаларына), оның орнына (тағайындалған станциясына) және жүк алушының (жүк жөнелтушінің) қабылдауына байланысты тасымалдау шарттарын реттеуге қызмет етеді.

К.Ф.Егоровтің пікірінше, жүк тасымалдауды жоспарлаудан туындайтын міндеттеме туралы: «Бұл міндеттемеде, сөзсіз, әкімшілік-құқықтық элементтер бар, бірақ тұтастай алғанда, бұл экономикалық және ұйымдастырушылық салада бір-біріне бағынбайтын және тәуелсіз тұлғалар ретінде осы құқықтық қатынаста әрекет ететін тараптардың теңдігімен сипатталады. Сонымен қатар тараптардың теңдігі бұл жүктерді тасымалдау қатынастарының жоспарлы сипатына қайшы келмейді, керісінше, жоспарланған мақсаттарды жүзеге асыру құралы болып табылады» [23, 28 б.].

Ғалымдар «қазіргі кезде жүктерді тасымалдаудың орталықтандырылған жоспарлаудың болмауы, ал тасымалдауды ұйымдастыру шарттарының қалыпты азаматтық-құқықтық шарттар маңызына ие болуы, жүктерді жүйелі тасымалдауды ұйымдастырумен байланысты қатынастарды реттеуді қамтамасыз етуге арналған ұзақ мерзімді болуы, оларды реттеу деңгейінің жоғары болғанына қарамастан, тасымалдауды ұйымдастыру шарттарының құқықтық маңызын жеткілікті бағаламау орын алып отырғандығын» атап өтеді. Жүктерді тасымалдау бойынша қатынастар бүгінде жүктерді тасымалдау бойынша тиісті азаматтық-құқықтық міндеттемелердің туындауына негіз болатын шарттар жүйесімен реттеледі [24, 143 б.].

В.А. Егиазаров жүктерді тасымалдауға байланысты құқықтық қатынастарды тасымалдау көлемі бойынша міндеттеме ретінде атауды ұсынды. Заң әдебиеттерінде тасымалдау шартында жүк жөнелтуші мен жүк алушы бір тарапты, ал тасымалдаушы екінші тарапты білдіреді деген пікір айтылды. Бұл авторлар тұжырымдамалар жүк алушының жүк жөнелтушіге өз құқықтарын беру құқығымен өз дәлелдерін негіздейді. Тасымалдаушыға қойылатын талап бойынша, сондай-ақ жүктің толық жоғалуы және тасымалдау төлемдерінің артық болуы кезінде талап ету құқығы бірдей дәрежеде жүк жөнелтушіге де, алушыға да тиесілі. олардың пікірінше, жүк жөнелтуші мен жүк алушы бір тарап, сондай-ақ, жүк тағайындалған станцияға келген кезде барлық жауапкершілік осы тасымалдау бойынша тасымалдаушыны жүк алушы көтереді.

Сонымен қатар, жүк жөнелтуші мен жүк алушы әр түрлі жауапкершілікке ие [25, 35 б.].

Жүк жөнелтушінің жүктерді тасымалдауға беруіне және оны тасымалдаушының қабылдауына байланысты туындайтын қатынастарға тағы бір көзқарас бар. С.С. Алексеев, Б.Л. Хаскельберг пен К.К. Яичков: «Жүктерді тасымалдауға беру - бұл жүк жөнелтушінің дербес біржақты талабы, өзінің заңды табиғаты бойынша біржақты болып табылатын мәміле арқылы жүзеге асырылады» – дейді [26, 58 б.].

Қазақстан Республикасының геоэкономикалық жағдайы, Азия және Европа елдерін біріктіре отырып, тасымалдау қызметтерінің тұрақты өсуі еліміздің транзиттік потенциалының жоғары екендігін, оны сауатты қолдану республиканың экономикалық жағдайын нығайтатынын қазақтандық ғалымдар да атап өткен болатын. Көлік потенциалын ашу және жүзеге асыру көлік аясын және логистиканы, инфрақұрылымды модернизациялау және дамыту жобаларын жүзеге асыруға мүмкіндік береді [27, 10б.].

М.А. Тарасов тасымалдау қатынастарының өзіне тән белгісін анықтап, тасымалдаудың құқықтық мәселелерін зерттеуді аяқтай отырып, олардың бір-бірінен бөлінбейтіндігін атап көрсетті. М.А.Тарасов пікірінше: «Бұл процесте, ол атап өткендей, тасымалдау алдын ала белгіленген әрекеттердің үздіксіздігі мен дәйектілігі үшін маңызды, олар бір-бірімен тығыз байланысты, кем дегенде бір буынның жоғалуы бүкіл тізбекті үзіп, тасымалдаудың орындалуын тоқтатады. Міндеттеме субъектісінің бөлінбейтіндігі түсінігі процестің органикалық бірлігінен туындайды» – деп тұжырымдайды [28, 86 б.].

Тасымалдау процесінің технологиялық және ұйымдық бірлігі экономикалық критерий болып табылады. Сонымен қатар, жүктерді тасымалдау құрылымдық күрделі міндеттеме екендігін көрсетеді. Міндеттемелік қатынастардың құрамы, жүйесі, экономикалық қатынастардың сәйкес түрлерінің құрамымен, жүйесімен анықталады. Кез келген жағдайда нақты құқық тудыратын фактілердің және арнайы санкциялардың болуы, осы тұрғыдан алғ Күн сайын әртүрлі көлік түрлерімен (теміржол, автомобиль, әуе, су және құбыр) көптеген тауарлық өнімдер мен шикізат ресурстары тасымалданады. Өндіру сәтінен бастап өңдеу немесе тұтыну сәтіне дейін тауар өнімі мынадай технологиялық сатылардан өтеді: шикізат, жүк, тауар. Соның ішінде жүктің ұғымына, түрлеріне тоқталатын боламыз. «Жүк» – бұл жөнелтілген сәттен бастап қажетті адамға немесе қажетті жерге жеткізілгенге дейінгі кез келген тауар болып саналады.

Жүктерді тасымалдау өте терең тарихи тамырларға ие және адамзат өркениетінің бүкіл тарихында үнемі жетілдіріліп отырды. Алайда, жүк тасымалдаудың негізгі ерекшеліктері ежелгі дәуірден бүгінгі күнге дейін сақталды. Жүктерді тасымалдау өнімдерді олардың шыққан жері мен тұтыну пункті арасында жылжытуды қамтиды. Барлық уақытта жүктерді тасымалдау өркениеттің, мемлекеттер мен аймақтардың экономикасының дамуы үшін өте маңызды болды. Жүк тасымалдау тарихы – бұл жүктерді жеткізу әдістері мен технологияларын жетілдірудің тұрақты процесі. Адамның ақыл-ойы тасымалдаудың барлық әдістерін, сақтау әдістерін, тауарларды орау нұсқаларын және жүк тасымалын ақпараттық қамтамасыз етуді дамытты [29, 290 б.].

Жүк тасымалдаудың әлемдік тарихы әлемдік экономиканың дамуымен және әртүрлі мемлекеттер мен халықтар арасындағы сауда қатынастарымен тығыз байланысты. Алғашқы құжатталған сауда жолдары Жерорта теңізі жағалауындағы маршруттар болды. Сауда тасымалы Шығыс Жерорта теңізі – Финикияда басталды. Сонымен бірге құрлық пен теңіз тасымалы қолданылды. Рим империясының билігі бұрыннан бар хаотикалық маршруттарды ұйымдастырды. Жүк тасымалының мақсаты қаржылық және уақытша

шығындарды азайту болды. Жүк тасымалдаудың әлемдік тарихы белгілі бір адамға және бүкіл адамзатқа тауарларды жеткізудің қол жетімділігін дамыту жолымен жүрді.

Жүктер – қозғалыс үшін көлікке берілген сәттен бастап өнім жаңа сапаға ие болады, яғни тасымалдау объектісіне айналады [30, 70 б.]. Жүктерді, жолаушыларды және багажды тасымалдау тасымалдау шарттары негізінде жүзеге асырылады; жалпы талаптар көлік туралы заңнамада, сондай-ақ тиісті түрде қабылданған басқа да заңнамалық актілерде және қағидаларда айқындалады. Қазақстанның Азаматтық кодексінде немесе көлікті реттейтін заңнамада (көлік туралы заңнамалық актілер, тиісті түрде шығарылған ережелер) өзгеше көзделген жағдайларды қоспағанда, тауарларды, жолаушыларды және багажды көліктің әртүрлі түрлерімен тасымалдау шарттары екі тараптың келісімі бойынша айқындалады. Жүк тасымалдау қатынастарының субъектілері ретінде жүк жөнелтуші мен жүк қабылдаушыны айтамыз. Шарт бойынша жүк жөнелтуші өзінің көлік құжатында сипатталғандай және осы құжатта шарт бойынша жүк жөнелтуші ретінде көрсетілген тасымалдау шартына сәйкес өзінің немесе жүк иесінің атынан әрекет ететін кез келген жеке немесе заңды тұлғаны білдіреді. Сонымен қатар, жүк алушы жүкті жеткізуді қабылдауға уәкілетті және осы көлік құжатында жүк алушы ретінде қабылданған кез келген жеке немесе заңды тұлға танылады.

Жүк – бұл көлікпен тасымалданатын заттардың (тауарлардың, еңбек құралдарының, т.б.) жалпылама атауы. Дәстүрлі қазақ қоғамында көші-қон кезінде көлікке артылатын үй мүліктерін де «жүк» деп атаған. Көлік қатынастары дәстүрлі түрде көлік құқығы аясында қарастырылды және сипатталды. Көлік – бұл кеңірек ұғым. Көліктің, сауданың дамуымен, өйткені тауарларды елдің кез келген жеріне және одан тыс жерлерге жеткізудің жаңа мүмкіндіктері пайда болады. Қазақстандағы көлік теміржол, автомобиль, теңіз, ішкі су көлігін (мысалы, жағалау ағысы және әуе көлігі), қалалық электр көлігі жүйелерін, сондай-ақ магистральдық құбыр көлігін қамтиды. Көліктің бұл әртүрлі түрлері Қазақстан Республикасы көлік желісі жүйесін құрайды. Объективті себептермен бөлуді қажет ететін көліктер, әдетте, олардың сипаттамалары мен қолдану аясына байланысты өзгереді; олардың пайдалану сипаттамалары олардың кез келгенін тасымалдау үшін қандай шарттар тағайындалуы мүмкін екеніне үлкен әсер етеді.

2 ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДА ЖҮК ТАСЫМАЛЫНЫҢ ЖЕКЕ ТҮРЛЕРІНІҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ РЕТТЕЛУІН ТАЛДАУ: ҰЛТТЫҚ ЖӘНЕ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ АСПЕКТІЛЕР

2.1 Қазақстан Республикасында жүк тасымалдаудың жекелеген түрлерінің құқықтық реттелуін талдау

Жүк тасымалы бұл жүктерді тасымалдаумен байланысты болғандықтан, жүктердің анықтамасын беруіміз қажет. Заң актілерінде жүктерге байланысты анықтамалар, азаматтық құқықтық қатынастардың объектісі ретінде емес, тасымал кезіндегі жүк жөнелтушіге тиесілі зат ретінде қарастырады. Көлік заңнамалары жүктерге анықтамалар береді. Заңнамаларда жүктер мен теңбе жүктер ретінде қарастырылады. Дегенмен көлік туралы заңнан басқа заңнамаларда теңбе жүк багаж терминімен берілген. Мысалы, Жолаушыларды, багажды және жүктерді әуе көлігімен тасымалдау қағидаларын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі №540 бұйрығына сәйкес, багаж – әуе кемесінің бортында тасымалданатын жолаушылардың немесе экипаждың жеке заттары. Жүк – почтаны, борттық қорларды және багажды қоспағанда, әуе кемесінің бортында тасымалданатын кез келген мүлік [31]. Жалпы жүктерді тасымалдау шартын жасау тек көлік жүкқұжатын жасаумен расталады. Демек, қолданыстағы азаматтық заңнама жүкқұжатты жүктерді тасымалдау шартының нысаны ретінде қарауға мүмкіндік берсе де, бұл шартты дәстүрлі жазбаша түрде (яғни стандартталған бланкіде емес) жасауға тыйым салмайды. Соңғы жағдайда көлік жүкқұжаты шарттың нысаны болып табылмайды. Сонымен қатар, көптеген ғалымдар бұл барлық жағдайларда келісімшарт нысаны емес деп санайды.

Ғалым С.П. Мороз тасымалдау қатынастарындағы халықаралық нормалар мен ұлттық нормалардың арақатынасына байланысты көлік заңнамасы халықаралық шарт нормаларының ұлттық заңнама нормаларынан басымдығы қағидастарына негізделгендігін атап өтеді [32, 39 б.].

Тасымалдау қатынастарын реттеудің құқықтық негіздерін талдай отырып, 2001 жылдың 8 желтоқсанындағы «Теміржол көлігі туралы» заң теміржол арқылы жүк тасымалдауды реттеуге арналғанғын атап өтеміз. Және осы заңнамаға сәйкес, жүк жөнелтуші мен жүкті алушы арасындағы келісім шартқа және қолданыстағы заңнамаға сәйкес өздерінің өкілдерінің (жүргізушілердің) тікелей сүйемелдеуімен бағалы заттардың (тауарлардың) жекелеген түрлерін үздіксіз тасымалдауды қамтамасыз етуге міндетті [33].

Негізінен темір жол көлігімен тасымалдау тасымалдаудың ең көне түрлерінің бірі және өзінің даму тарихын Ерте Египет, Рим, Греция мемлекеттерінен алады. Қазіргі таңда басқа көлік және басқа тасымал түрлеріне қарағанда теміржол көлігімен жүктерді тасымалдау басымдылыққа ие. Тасымалдау жылдамдығы бойынша әуе тасымалына жете алмаса да көлемі жағынан және алыс жерлерге жүктерді тасымалдаудың тиімді тасымалы осы темір жол көлігімен тасымалдау. Сонымен қатар Қазақстан-Еуропа мен Азия құрлықтарын біріктіретін транзиттік аймақ ретінде тасымалдауды басқа мемлекеттермен көлік байланысын жүзеге асырушы мемлекет. Теміржол

көлігінде қоғамдық тәртіпті қорғауды және қылмысқа қарсы күресті қамтамасыз ету осы заңға сәйкес Қазақстан Республикасының тиісті ішкі істер органдарымен қорғалады. Тасымал келісімшарты қол жетімді тасымалдау құжаттарының негізгі түріне тікелей жататын арнайы құжат (жүкқұжат) арқылы жасалады. Жүкқұжат (жүк жөнелтуші құжат) жол бойындағы материалдық құндылықтарды сүйемелдеуді қамтамасыз етуге арналған және белгіленген орында жүкпен бірге жүкті қабылдап алушыға беріледі, одан әрі құжаттың басқа түрі «жүк тасымалдау құжаты» жүреді.

Құқықтық шығу тегі бойынша «жүк құжатының» ерекше заңды мәні бар:

– «жүкқұжат» келісімшарттың ажырамас бөлігі болып табылады.

– «жүкқұжат» келісімшартты жасасудың және қызмет көрсету фактісінің негізі ретінде.

– тасымалдау операцияларының келісімшартының қағидаларын бұзатын ықтимал заңсыз әрекеттердің нәтижесінде көліктік ұйымға қатысты шағымдар мен наразылықтар беру үшін «тұлғаға» рұқсат беріледі.

Жүк жөнелтуші «Жүкқұжатты» жасайды және барлық бұзықтықтар, көлік қызметтерін көрсету кезінде туындауы мүмкін қателіктердің толық еместігі үшін жауап береді. «Келісімшартты» растайтын құжат «тұлға», «ұйым» теміржолмен тасымалдау құжатына сәйкес тауарларды алу туралы «жөнелтушіге» түбіртекті берген сәтінен бастап жасалған деп есептеледі. «Қызмет көрсетуші» «жүкқұжатта» арнайы таңбаны белгілейді және жүктің түсуін куәландыратын құжатта жүк жөнелтушіге жүкқұжат түбіртегін береді. «Келісімшарт» бойынша келісімшарт жасасу және міндеттемелерді нақты орындау туралы түбіртек расталады және егер «тасымалдаушы» тауарлық-материалдық бағалы заттарды жоғалтса, нақты талаптарды тікелей ұсынуға болады.

Сонымен қатар басқа тасымалдау құжаттары:

1) Теміржол / жол тізімдемесі;

2) Вагон парағы;

3) Тікелей және аралас хабарламалар қағидаттарына сәйкес тасымалдау операциялары жағдайында тапсыру тізімдемесі шарттың құрамдас бөліктері ретінде болады.

Құжаттардың бұл түрлері бастапқы және түпкілікті есепке алу құжаттары болып табылады және операциялар фактісінің басталу сипатына ие.

Барлық өзгертулер, соның ішінде нақты жеткізу мекенжайындағы өзгерістер «Тасымалдау келісімшартына» немесе жеке Келісімдерге енгізіледі. Кеден органдарының құзыретіне жататын жүктерді жеткізу мекен-жайы мен орнын өзгерту кеден органымен келісу рәсімінен кейін жүзеге асырылады. Өртүрлі жағдайларда, егер жолдағы «тасымалдау операциясы» қозғалыстың қауіпсіздігіне және/немесе тауарларды (жүктерді) дұрыс сақтауға қауіп төндіретін болса, тасымалдау, жеткізуді жүзеге асыратын ұйым жүкті тиеуді жүктеуге құқылы, бірақ жүк жөнелтушіні, жүк алушыны міндетті түрде хабардар етуі қажет.

Негізінен, халықаралық көлік құқығы ұлттық көлік құқығының дамуына әсер етеді және халықаралық конвенциялардың ықпалы ұлттық нормалардың

жүйесіне әсер етті [34, 268 б.]. Материалдық жүктерді (тауарларды) тасымалдауды ұйымдастыру туралы Келісімшартқа сәйкес «тасымалдаушы ұйым» өз еркімен уақтылы қабылдауға міндеттенеді, ал «жүк алушы, жөнелтуші» келісімшартқа сәйкес жүктің көлемін қамтамасыз етеді. Тағайындалған пунктке тауарлардың келуінен кейін және тиісті хабарландыру жіберілгеннен кейін, тасымалдау келісімшартына сәйкес барлық негізгі құқықтар мен міндеттемелер толығымен жүкті алушыға беріледі. Құқық бұзушылық анықталған жағдайларда «ұйым», адам, Келісімшарттың ережелерін тікелей бұзатын дұрыс емес іс-әрекеттер немесе іс-әрекеттердің салдарынан күтпеген шығындар болып жатса, толық көлемде өтелуін талап етуге құқылы.

Тасымалдау қызметтерін болжалды қабылдап алушылары жалпы және жеке пайдалануға арналған орындарда өздерінің тауарлық құнды заттарын (жүктерін) беріп жіберуге құқылы. Бұл жағдайда тауарлық-материалдық құндылықтарды жеткізу жүзеге асады:

- шағын тоннаж;
- топ;
- бағыт;
- шағын;
- жүк вагоны;
- жіберу.

Мәселен, тез бұзылатын тауарлар мен материалдарды тасымалдау кезінде тауарларды тасымалдау ережелерінің талаптарына, осы немесе басқа өнім үшін техникалық шарттар мен стандарттарға сай болуы керек. Сондай-ақ, жүк тасымалдаудың барлық кезеңінде сертификатталған сапа сақталуы тиіс.

Темір жолмен тасымалданатын материалдық құндылықтар, сәйкес өнім сапасына, буып-түюге және қаптамаға қойылатын талаптар өнімдерге арналған стандарттар мен техникалық шарттарда ұсынылуы және Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасына сәйкес болуы тиіс. Материалдық құндылықтарды жеткізгеннен кейін және тиісті хабарламаны алғаннан кейін белгілі бір станцияның ауысым бастығы вагондарды екі сағат ішінде, әрі қарай тасымалдау үшін жібергенге дейін материалдық құндылықтарды жөнелту туралы хабарлайды. Сондай-ақ, тапсырыс берушіні хабардар ету әдістері қарастырылады:

- телеграфтық хабарлама.
- пошталық хабарлама.

Бұл жағдай келісімшартта талқыланады немесе бұл әдістердің қайсысы болмасын темір жол станциясы бастығының ауызша хабарландыруы арқылы жүзеге асырылады.

Белгіленген станцияға түсіргеннен кейін, жүк жеткізілген деп саналады. Ал «Келісімшарттың» басқа тарабы 20 сағаттан кешіктірілмей хабарлама алуы тиіс.

Материалдық құндылықтар (тауарлар) тағайындалған станцияда «жүк алушыға» немесе жүкқұжат бойынша оның өкіліне беріледі. Тауарды қабылдайтын тұлға тасымал тізімдемесінде тауарларды алғаны туралы (тауардың материалдық құндылығы, егер бар болса, сенімхаттың нөмірі мен

күні, сондай-ақ есептік шоттың нөмірі және банк бөлімінің атауы көрсетіле отырып) өзінің қолын қояды. Логикалық аяқталуы – тараптармен нақты жағдайларын тексеру үшін арналған тауарды қабылдау-жіберу актісін жасаудан тұрады:

1) Тауар құндылықтарының аталмыш талаптарға сәйкестігі, жүктің жалпы массасы мен санының толық көлемде сәйкестігі.

2) Жүктің бүлінуіне немесе зақымдануын тексеру.

Актіде жүкті орналастыру және бекітілуінің дұрыстығын, сондай-ақ ашық жылжымалы құрамда тасымалдау кезінде қорғаныс белгілерінің болуын көрсету керек. Егер сәйкессіздік табылып жатса, бұзушылық тіркеледі. Қабылдау-жіберу актісіне станция бастығының немесе оның орынбасарының, станцияның тауарлық ауданының басшысы мен жүкті тапсырушының, сондай-ақ алушының қолы қойылады.

Теңіз және өзен көлігімен тасымалдау операциялары. Қазақстан Республикасының Статистика агенттігінің деректері бойынша Қазақстанда өзен кеме қатынасы ұйымдарымен өткен жылмен салыстырғанда материалдық тауарлар (жүктер) 2,3 %-ға артық тасымалданған, бұл кәсіпорындардың тауарлық айналымы 30,6 %-ға өсті.

Қазақстан мемлекетінің ішкі кеме қатынасы жолдары жеті облыстың аумағы арқылы өтеді. Ұзындығы ең үлкені Шығыс Қазақстанға тиесілі - 1084 км (немесе жалпы ұзындықтың 26,8 %-ы), Қарағанды - 978 км (24,1 %), Солтүстік Қазақстан - 634 км (15,6 %), Батыс Қазақстан - 623 км (15,4 %). Ішкі су жолдарының жалпы ұзындығы (4052 км) - 3449 км - кеме жүзетін өзендер мен көлдер, 603 км - жасанды жолдар, ал 3842 км жол кепілдік тереңдікке ие.

Қазақстан Республикасында ұзындығы 2541 метр болатын 16 жүк және жүк-жолаушылар айлақтары бар, оның ішінде 14 айлақ (2341 шаршы метр) - механикаландырылған.

Көлік кәсіпорындарының жылжымалы құрамында 116 кеме, соның ішінде 109 жүк тасымалдау кемелері (39,8 мың тонна жүк көтеретін 53 баржа, жүк көтергіштігі 12 мың тонна өздігінен жүретін 10 кеме, 46 дөңгелекті тартқыштар), 1,2 мың орындық 7 жолаушылар және жүк-жолаушылар кемелері. 109 жүк кемелерінің ішінде (сүйреуіштер мен итергіштерді қоса алғанда) қызмет көрсетуде 1990 жылдан кейін тек 14-і (12,8 %) салынған, қалғандары 17 жылдан аса қызмет етті.

1288,8 мың тонна өзен көлігімен тасымалданды, оның 1268,5 мың тоннасы республикалық жүк тасымалын құраса (жалпы өзен көлігімен тасымалдаудың 98,4 %), республикадан тыс 20,3 мың тонна тасымалданды. Тасымалданған жүктердің ішінде айтарлықтай бөлігін минералды құрылыс заттары - 973,3 мың тонна (75,5%) құрайды. Өзен көлігі ұйымдарымен 53 мың адам тасымалданды, бұл 2006 жылдың сәйкес көрсеткішімен салыстырғанда 24,4 %-ға көп. Жол сапарларының артуына байланысты жолаушылар айналымы 2006 жылмен салыстырғанда 36,1 % -ға өсті [35].

Өзен көлігімен тасымалдау операцияларын жүзеге асыру кезінде бірнеше тасымал түрлері қолданылады:

– өздігінен жүретін флот негізінде;

- өздігінен жүрмейтін флоттың негізінде;
- «теңіз - өзен» аралас жүзу кемелерінің негізінде.

Бұлардың ішінен ерекше бөліп алуға болады:

- жергілікті;
- тікелей (порт флотилиясы операциялары деп аталатын).

Жергілікті тасымалды жүзеге асырған кезде Порт негізгі оператор болып келеді, ал қалған жағдайларда – Кеме қатынасы компаниясы.

Тауар айналымы құжатының тізбесі мен жүйесі, сондай-ақ ішкі су көлігі бойынша жүк тасымалдау операциялары туралы келісімшартты жасасудың құқықтық мәні теміржол көлігінде болатын жұмысқа ұқсас. Келісімшарт бойынша сұрақтар бірдей, алайда белгілі бір айырмашылықтар бар. Мысалы, тауарлар тасымалданатын болса, тауарларды қабылдайтын уақыт анық белгіленеді. Егер жүк жөнелтуші компанияда құндылықтарды сақтау үшін қолайлы жәшіктер мен үй-жайлар жоқ болса, сондай-ақ егер жөнелтілген жүк тиісті орынға келген кезде «жүк алушы» пайда болмаса, онда жүк тараптардың қалауы бойынша «жүк алушының» шығындары есебінен қорап пен қойма нұсқалары орналасқан басқа жерге жіберілуі мүмкін.

Алайда, егер мәселені осылай шешу мүмкін болмаса, онда жүк тасымалдау компаниясы «жүк жөнелтушіге» «жүк алушының» келмеуі туралы хабардар етеді және жіберушіден материалдық құндылықтармен немесе жүктермен бұл жағдайда не істеу керектігі жөнінде қосымша нұсқаулар сұрайды.

Тұрып қалу уақыт жүкті түсіру және қабылдау «операторының» кінәсінен туындамайды, Келісімшарттың басқа тарапынан «жөнелтушінің» тиісті бұйрығын күту кезінде айыппұлдық санкциялар алынады.

Сонымен қатар Қазақстанда ең ірі «Ақтау» теңіз порты (Қазақстан мемлекетінің теңізі мен мұнайының астанасы Маңғыстау облысы, Ақтау қаласында орналасқан) өз қызметін жүзеге асыруда.

Каспий теңізінің шығыс жағалауында бірнеше халықаралық көлік дәліздерінің қиылысында орналасқан, бұл құрғақ жүктерді, шикі мұнай өнімдерін және басқа да мұнай өнімдерін шығыстан батысқа қарай, солтүстіктен оңтүстікке қарай және кері бағытта Иран Ислам Республикасына, Түркия Республикасына, Ресей Федерациясына, Әзірбайжан Республикасына және Түрікменстан Республикасына қарай жылына 12 ай және тәулігіне 24 сағат бойы тасымалдауға мүмкіндік береді. Теңіз арқылы жеткізілетін жүк одан әрі теміржолмен және автокөліктер арқылы бүкіл Қазақстанға, Сібір және Шығыс елдеріне жіберіледі. Қазақ мемлекетінен шикізат, негізінен мұнай экспортталады, түрлі жабдықтар мен тауарлар импортталады. Порттың қуаттылығын жылына 3,2 млн тонна құрғақ жүк және 12,5 млн тонна шикі мұнай құрайды. Каспий теңізі арқылы өтетін «Алят-Ақтау-порт» паромдық өткелі «Жібек жолы» (Украина-Грузия-Әзірбайжан-Қазақстан-ҚХР) жобасының бір бөлшегі болып табылады.

Бүгін «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының компаниялар тобына кіретін Ақтау қазақстандық порты «Нұрлы жол» мемлекеттік бағдарламасының тізіліміне енгізілді, DP World компаниясымен серіктестікте жұмыс істейді. Бұл «Жаңа Жібек жолы» ұлттық жобасының негізгі желісі.

Экономикалық қызметтің әртүрлі салаларында қазақстандық экономиканың бағыттарын әртараптандырады, транзиттік тасымалдауды, оның ішінде контейнерлік өнімдерді дамытады. Транскаспийлік Халықаралық Көліктік Бағыттың (ТХКБ) қатысушысы ретінде белсенді қатысады. Халықаралық Теңіз порты және айлақтар ассоциациясының (ХТПАА) ресми мүшесі болып табылады.

Теңіз көлігімен тасымалдау операциялары келесідей жіктеледі:

1) бір теңіз шегінде (кіші каботаж) ұлттық мемлекеттердің теңіз порттары немесе мемлекет ішіндегі порттар арасындағы тасымалдау;

2) әртүрлі теңіздердің теңіз порттары (ірі каботаж) арасындағы ішкі және сыртқы тасымалдау операциялары;

3) алыс шетелдік сапарда тауарларды жеткізу бойынша қызметтер;

4) бір портта және бір су айдынында тауарларды тасымалдау және жеткізу.

Теңіз көлігіндегі тасымалдау операциялары диспозициялық нормалармен реттеледі, сондықтан Келісімшарт ерекше маңызға ие болады. Осындай жағдайларда оператор «Кеме шаруашылығы кәсіпорыны» немесе «Ұлттық порт» болып табылады. Тараптардың құқықтары мен міндеттері теңіз тасымалы Келісімшартымен белгіленеді. Келісімшартта келесі шарттар сөз етіледі:

– теңіз кемелерін немесе олардың бір бөлігін, сондай-ақ кемеңің барлық бөлігін беру шарттары бойынша;

– жоғарыда айтылғандардан кейін «жалдау туралы шарт» жалғасады.

Коносамент негізінде Келісімшартты рәсімдеу. Коносамент, егер «тасымалдаушы» жүктеу құжаттарының негізінде заңды нысандылықтар рәсімделгеннен кейін теңіз кеме капитанының қолы қойылып, «Жіберушіге» берілсе, тараптармен әзірленеді.

Коносаменттің көліктік жүкқұжаттан айтарлықтай ерекшеленеді, себебі мұнда қарапайым жүк жөнелту туралы емес, сондай-ақ жүк тасымалдау құжаты туралы айтылады.

Мұнда коносамент тек келісімшарт ғана емес, сонымен бірге арнайы өте маңызды құқықтық құжаттама.

Келісімшарттың міндетті бөлімдерінің ішіне келесі сәттерді жатқызамыз:

1) тауарларды тасымалдауға қабылдаған кезде теңіз кемесінің атауы;

2) тасымаладу операторының атауы;

3) тауарды жөнелтушінің деректері;

4) тауарлық құндылықтардың соңғы жеткізілу орны;

5) тауарларды алушының деректері;

6) келісімшарттың сомасы;

7) кеме капитанының міндетті түрде қол қойылған коносаменттің көшірмелерінің қажетті саны.

Егер жоғарыда аталған шарттардың біреуі заңды құжатта болмаса, онда мұндай құжат бұдан былай коносамент келісімшарты болып табылмайды.

2.2 Жүк тасымалдаудың жекелеген түрлерін құқықтық реттеудегі әлемдік тәжірибені талдау

Халықаралық тасымалдар Қазақстан мен басқа мемлекеттер арасында оның

аумағы арқылы немесе ол арқылы транзитпен кез келген көлік түрімен жүктерді және жолаушыларды тасымалдауға жатады. Қазақстан Салық кодексінің 224-бабының 2-тармағына сәйкес, салық есепті кезеңдері ішінде тасымалданатын тауарлар тауарлардың берілгені туралы құжаттық растау болған кезде халықаралық көліктік бақылауға жатады. Егер магистральдық құбырлар жүйесі бойынша экспортталатын тауарлар осы Қағидаларға сәйкес сатып алынса және белгілі бір кедендік режимге сәйкес экспортталса, кедендік декларацияның көмегімен жедел жеткізуге кепілдік беріледі.

Қазақстан аумағы бойынша бірнеше көлік ұйымдарының жолаушыларды немесе экспортталатын тауарларды тасымалдауы халықаралық тасымалдардың басталуын білдіреді: оларды жөнелту кезінде (өз шекарасына дейін ауыстырып тиеуді жүзеге асыратын көлік ұйымдарының поштаны/багажды жеткізуі).

Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 21 қыркүйектегі «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заңының 1-бабына сәйкес, жолаушыларды, багажды, жүк және пошта жөнелтілімдерін төлеу немесе жалдау үшін, сондай-ақ лицензия немесе эквивалент белгіленген тәртіппен берілген рұқсаты бар тасымалдаушы автокөлік иесі немесе басқа заңды негізде заңды немесе жеке тұлға. Осы Заңның 15-бабына сәйкес, көлік құралдары осы рәсімге сәйкес тіркелмес бұрын қауіпсіздік техникасының талаптарына, еңбекті қорғау стандарттарына, еңбек нормаларына және халықаралық немесе ұлттық нормаларға сәйкес келетін экологиялық талаптарға қатысты белгілі бір қауіпсіздік критерийлеріне сәйкес келуі керек. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 15 шілдедегі №339-IV Заңына 16-9-бабын енгізе отырып, азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен бірлесіп Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы Қазақстан Республикасы заңнамасының Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ХААҰ) стандарттары мен ұсынылатын практикасына сәйкес келу мониторингін жүзеге асырады және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органға Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ХААҰ) стандарттары мен ұсынылатын практикасынан орын алған айырмашылықтар туралы Халықаралық азаматтық авиация ұйымын (ХААҰ) уақтылы хабардар етуді қамтамасыз етуге және оларды аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жариялауға жәрдем көрсететіндігін бекітті [36].

Тасымалдау шарттарын жасасудың жалпы қағидалары мен талаптары Қазақстан Республикасы Азаматтық кодексінің 688-707-баптарында, сондай-ақ көлік құқығы нормаларында және халықаралық келісімдерде (конвенцияларда) белгіленген немесе мүдделі тараптар арасындағы келісім жолымен айқындалуы мүмкін. Тауарларды тасымалдау шарттарына байланысты келісімшарттың мынадай түрлері жасалады:

1) жүкті тасымалдау келісімшарты (белгілі бір жүкті біржолғы тасымалдау үшін арналған);

2) жалдау немесе чартер келісімшарты (шарт жасасу тәртібі, оның нысаны және оның түрлері көлік туралы заңнамалық актілермен белгіленеді және

Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексінің 585 және 591-баптарымен ішінара реттеледі);

3) көлік экспедициясы туралы келісімшарт (көліктік - экспедиторлық қызмет көрсету);

4) тікелей мультимодальды тасымалдау келісім-шарттары (бірыңғай тасымалдау құжатын пайдалана отырып жүзеге асырылатын тасымалдау ешбір тасымалдаушының немесе экспедитордың қатысуынсыз) 1980 жылғы БҰҰ-ның Женева конвенциясына сәйкес мультимодальды тасымалдау ретінде белгілі; Тасымалдау шарттары қатысушыларды тікелей таңдау және тасымалдаушы немесе экспедитор ретінде жұмысқа қабылданар алдында мультимодальды коносаменттерді ұсыну арқылы тәуелсіз таңдауды да қамтуы мүмкін;

5) транзиттік тасымалдар туралы келісімшарт (тарифтік емес реттеу шараларымен және олардың қолданылуынсыз);

б) сызықтық коносамент (1968 жылы 23 ақпанда Брюссельде қабылданған хаттамамен өзгертілген; Гаага-Висби теңіз тасымалдау шарты 1924 ж. және оның ережелері);

7) тасымалдауды жеңілдету жөніндегі жұмыстарды ұйымдастыру туралы келісім (тораптық келісімшарттар, орталықтандырылған жабдықтауға (экспортқа) арналған келісімшарттар және т.б.).

Халықаралық тасымалдауды жүзеге асыру кезінде мынадай негізгі нормативтік актілердің талаптары мен талаптарын ескеру қажет:

– Халықаралық аралас жүктерді тасымалдау туралы БҰҰ Конвенциясы (Женева, 1980 жылғы 24 мамыр);

– Еуропа-Кавказ-Азия дәлізін дамыту үшін халықаралық көлік туралы негізгі көпжақты келісім (Баку, 1998 жылғы 8 қыркүйек);

– FIATA аралас хабарламасында тауарларды тасымалдауға арналған халықаралық стандартты ережелер (1992);

– Транзиттік тасымалдар бойынша ЭЫҰ шеңберіндегі келісім (Алматы, 1998 жылғы 9 мамыр);

– Қазақстан Республикасының Үкіметі мен шет мемлекеттердің үкіметтері арасындағы тауарларды халықаралық тасымалдау туралы екіжақты келісімдер;

– Әуе арқылы халықаралық тасымалдардың кейбір ережелерін біріктіру туралы конвенция (Монреаль, 28 мамыр 1999 ж.)

– «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» 1994 жылғы 21 қыркүйектегі Қазақстан Республикасының Заңы;

– «Теміржол көлігі туралы» 2001 жылғы 8 желтоқсандағы Қазақстан Республикасының Заңы;

– «Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы» 2001 жылғы 15 желтоқсандағы Қазақстан Республикасының Заңы;

– «Автокөлік жолдары туралы» 2001 жылғы 17 шілдедегі Қазақстан Республикасының Заңы;

– «Тауарлық жүктерді тасымалдау туралы» 2002 жылғы 17 қаңтардағы Қазақстан Республикасының Заңы;

– «Сауда қызметін реттеу туралы» 2004 жылғы 12 сәуірдегі Қазақстан Республикасының Заңы;

- 2003 жылғы 5 сәуірдегі Қазақстан Республикасының Кеден кодексі;
- 2001 жылғы 12 маусымдағы Қазақстан Республикасының Салық кодексі;
- Қазақстан Республикасы Табиғи ресурстар министрлігінің 2001 жылғы 15 ақпандағы Кеден комитетінің №51 бұйрығымен бекітілген МДП карнетінің көмегімен халықаралық тасымалдау туралы кедендік конвенцияны қолдану ережелері;
- Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің 1999 жылғы 13 желтоқсандағы №904-1 бұйрығымен бекітілген Қазақстан Республикасындағы халықаралық автомобиль тасымалдарын лицензиялау жүйесін қолдану ережесі;
- «INCOTERMS 2000» сауда терминдерін түсіндірудің халықаралық ережелері;
- Маңызды халықаралық біріккен көлік желілері мен тиісті қондырғылар туралы еуропалық келісім (Женева, 1991 ж. 1 ақпан). Қазақстан оған 2002 жылдың 31 қаңтарында қосылды;
- Біріккен Ұлттар Ұйымының 1978 жылғы Теңіз арқылы жүктерді тасымалдау туралы конвенциясы (Гамбург ережелері);
- 1994 жылы Халықаралық жеке құқықты біріздендіру институты (УНИДРУА) қабылдаған халықаралық коммерциялық келісімшарттардың қағидаттары;
- Қазақстан Республикасы және Еуропалық Қоғамдастықтар мен олардың мүше мемлекеттері арасындағы әріптестік және ынтымақтастық туралы келісім (Брюссель, 1995 жылғы 23 қаңтар). Қазақстан оны 26.05.1997 ж. Заңмен ратификациялады;
- 2003 жылғы 10 шілдедегі «Кейбір кедендік режимдерде орналастыруға тыйым салынған тауарлар тізбесін, сондай-ақ жеке кедендік режимдерде орналастырылған тауарлармен операциялар жүргізу бойынша тыйым салулар мен шектеулерді Қазақстанға әкелу және Қазақстаннан тауарлар мен көлік құралдарын экспорттау туралы тыйым салу туралы» №681 Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы;
- Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігі Салық комитетінің және Қазақстан Республикасы Кедендік бақылау Агенттігінің 2003 жылғы 11 тамыздағы №325/386 бірлескен бұйрығымен бекітілген халықаралық бизнес-операцияларда трансферттік бағаларды қолдану кезінде мемлекеттік бақылауды жүзеге асыру жөніндегі нұсқаулық;
- «Еуразиялық экономикалық қоғамдастыққа мүше мемлекеттердің тауарларды әкелу және экспорттауды лицензиялаудың бірыңғай қағидалары туралы хаттаманы ресімдеу туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2004 жылғы 20 қыркүйектегі №974 қаулысы;
- ҚР Көлік және коммуникация министрінің «Қауіпті қалдықтарды тасымалдау ережелерін, оның ішінде жүктеу және түсіру жұмыстарын орындауды бекіту туралы » 2006 жылдың 17 ақпанындағы №48 бұйрығы;
- Қазақстан Шанхай ұйымдасқан ұйымына мүше және бұл ынтымақтастық қайіпсіздік, экономика, табиғатты пайдалану және ғылыми мәдени сұрақтар бойынша ынтымақтасады. Аталған норма Қазақстан Республикасының әлемдік

көлік жүйесіне кіруіне және ұлттық көлік заңнамаларының халықаралық нормаларға үйлесімділігіне әсер етеді.

Сонымен қатар Қазақстан Республикасының Көлік стратегиясы бар. Бұл норманың мақсаты Көлік жүйесін тұрақты озық дамыту және экономика мен халық тарабынан көлік қызметтеріне сұраныс өзгерген кезде оның жедел іс-қимылын қамтамасыз ету және оны толық көлемде қанағаттандыру.

Бұл тізім толық болмауы мүмкін, бірақ оның ұзындығы халықаралық көлік құқығының қаншалықты маңызды және түсініксіз болуы мүмкін екенін көрсетеді және онымен тиімді жұмыс істеу үшін тәжірибелі кеңесші қажет.

Жүктерді тасымалдауға арналған келісімшарттардың өзіндік ерекшелігі бар; олардың әрқайсысында ұлттық заңнамада, халықаралық шарттарда немесе олардың тартылған тараптар арасындағы өзара қарым-қатынастарына қолданылатын нақты іскерлік практикада көзделген барлық елеулі шарттар жазылуға тиіс.

«Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заңның 11-бабына сәйкес тасымалдау келісімшартының тиісті бөлімдерінде қарастырылуы тиіс:

- тасымалдаушының тауарларды тасымалдау құқығына лицензиясы бар;
- көлік құралының сәйкестік сертификаты бар;
- тасымалдаушы жөнелтілетін тауардың өз сертификатына сәйкестігін растайтын құжаттарды алуға және өзінің кінәсінен туындаған жүкті жоғалту немесе зақым келтіруді өтеуге міндетті.

Тауарларды тасымалдау туралы келісім-шарттарда барлық азаматтық-құқықтық келісімшарттарға ортақ бөлімдерден басқа мынадай бөлімдер болуы керек:

- «INCOTERMS 2000» сәйкес жеткізу негіздемесі;
- жүктің саны мен сапасы (сапа бойынша жүктерді қабылдау құжат (сертификат) негізінде немесе қабылдау орнында жеткізілген тауарлардың сапасын тексеру арқылы жүзеге асырылуы мүмкін). Осы бөлімде «Сауда қызметін реттеу туралы» Қазақстан Республикасы Заңының 32-бабының талаптары ескерілуге тиіс;

- тауарларды тасымалдау шарттары, оларды таңбалау және орау;
- «INCOTERMS 2000» сәйкес жүктерді сақтандыру және кепілдіктер;
- құжаттамалар мен хабарландырулар;
- тауарды жеткізу орны бойынша нақты жеткізу және қабылдау тәртібі;
- тауарларды қысқа мерзімде жеткізу немесе зақымдалған тауарларды жеткізу жағдайында талап қою тәртібі;

- экспедитордың сыйақысы және есеп айырысу тәртібі (жүк және төлемдер);

- бұзылған жағдайда көлікті ауыстыру тәртібі;
- тауарларды иелік ету құқығы;
- сыйақы төленбеуіне байланысты жүкті ұстап қалу құқығы;
- шарт бойынша дауларды шешудегі қолданыстағы заң (осы бөлім Қазақстан Республикасы Азаматтық кодексінің 1112-1115 баптарын басшылыққа алуы керек).

Халықаралық келісімдер мен конвенцияларға сәйкес көлік келісімшарттары Қазақстан заңнамасының нормаларынан өзгеше болуы мүмкін белгілі бір шарттарға сәйкес келуге тиіс.

Ұлттық заңнаманың немесе халықаралық шарттардың (келісімдердің, конвенциялардың) бастапқы заң күші (басымдықтары, бастапқы заң күші) белгіленген кезде «Қазақстан Республикасы Конституциясының 4-бабы 3-тармағының ресми түсіндірілуіне» қатысты Қазақстан Республикасы Конституциялық Кеңесінің 2000 жылғы 11 қазандағы 18/2 шешіміне сілтеме жасау қажет.

Міндетті түрде орындалуы керек бұл актіде былай айтылады: «1. Қазақстан Республикасы Конституциясының 4-бабының 3-тармағы Республика Конституциясына сәйкес жасалған халықаралық шарттардың заңмен белгіленген және Республика Парламентімен ратификациялаған тиісті заңның қабылдануы арқылы республиканың заңнамасына сәйкес бастапқы заңды күшіне ие болуы тиіс. 2. 1995 жылғы Конституция қабылданғанға дейін күшіне ену үшін шарт ретінде ратификациялауды қарастырмаған халықаралық шарттар, егер осы халықаралық шарттарда мұндай басымдық құқықтық қатынастардың тиісті салаларын реттейтін Республика заңдарында айқын қарастырылған болса, Республика заңнамасынан басым болады» [37].

Бұдан басқа, жүктерді тасымалдауға арналған халықаралық келісімшарттар жасасу кезінде тасымалдаушы/экспедитор елі заңнамасының кез келген ерекшеліктерін, сондай-ақ жүктерді халықаралық тасымалдауға арналған келісімшарттар жасасу кезінде валюталық, салықтық, арнайы заңнама нормаларын тиісті түрде ескеру өте маңызды. Қазақстан Салық кодексінің 225-бабының 12-2-тармағына сәйкес 224-бапқа сәйкес халықаралық тасымалдарға жататын көлік қызметтерімен байланысты кез келген айналым қосылған құн салығынан босатылады; бұған экспорттық-импорттық операцияларда пайдаланылатын жүктерді тиеу/түсіру жөніндегі қызметтер, сондай-ақ транзиттік жүктер, жүктерді экспедициялау жөніндегі қызметтер кіреді халықаралық рейстерге қызмет көрсетумен байланысты әуежайлардың техникалық/авиациялық қызметтері мен қызметтері; алайда, теңіз порттарының қызметтері халықаралық рейстерге техникалық қызмет көрсету операцияларына байланысты босатылады.

Осы және басқа да құқықтық нормаларды білу сізге кеден және салық органдарымен қажетсіз қақтығыстарды болдырмауға мүмкіндік береді, сонымен қатар қажетсіз қиындықтардан аулақ болуға көмектеседі.

Мемлекетаралық экономикалық қарым-қатынастардың тұрақты түрде өсуі халықаралық транзит операциялары көлемінің едәуір ұлғаюын болжайды, ал өз кезегінде Қазақстан Республикасының әлемдік экономикалық қатынастарға қосылуы қазақстандық заң ғылымын заңнамалық реттеу, кешенді тасымалдау операциялары мәселелерін қарастыру қажеттілігіне әкеледі. Трансұлттық корпорациялар мен іскер топтар үшін жаңа ұйымдық нысандар арқылы сыртқы экономикалық байланыстарды тұрақтандыруға ықпал ететін нормативтік-құқықтық актілер, сондай-ақ көлік инфрақұрылымын халықаралық реттеу халықаралық қатынастарда тәртіпті сақтауда ажырамас рөл атқарады. Көлік

құрылымдарына қатысты ұлттық заңнама халықаралық көліктік коммуникациялық желілер арасындағы жүктерді тасымалдауды жақсартуға, халықаралық құқықтың жекелеген субъектілерінің көлік жүйелерін көлік инфрақұрылымының жаһандық желілеріне одан әрі интеграциялауға және ұлттық операторлардың позицияларын нығайтуға бағытталуы тиіс.

Кеңес Одағы ыдырағаннан және Қазақстан Республикасындағы жаңа экономикалық реформаларды енгізумен Кеңес Одағының құрамында, Қазақстан Республикасында нарықтық экономика тез дами бастады, басқа Одақтық республикаларда да экономикалық үдерістерді басқарудың мемлекеттік монополиясы басым болды. Толық тәуелсіздікке қол жеткізгеннен кейін, қазақ мемлекеті ұлттық заңнамаға, халықаралық тасымалдауды реттеу қағидаларына сүйене отырып, сыртқы саудаға баса назар аударды. Сыртқы экономикалық байланыстардың әлеуетті қатысушыларының құрамы едәуір кеңейді. Тараптарға және халықаралық қатынастарға қызмет ететін сенімді және жылдам көлікке деген сұраныс арта бастады. Мұндай жағдайларда жүкті тасымалдау жылдамдығына ерекше назар аударылып, оның сақталуына кепілдік беріп, тасымалдаудың экономикалық тиімділігін қамтамасыз етті [38, 158 б.].

Халықаралық жүк тасымалы бойынша операцияларды жүргізу кезінде көптеген мәселелер шешілмей қалады, мұнда басқа мемлекеттердің ұлттық шекаралары тұрақты немесе тұрақсыз көліктік тасымалдарда қиылысатынын атап өту орынды.

Қазіргі уақытта халықаралық стандартталған жүк операцияларын тіркеу және бақылау жүйесі жоқ.

Үшінші тұлғаларға зиян келтіретін кез келген келісімшартты бұзудың өтелуі және белгілі бір көлік түрлері үшін қауіпсіздік кепілдіктері белгіленуі өте маңызды екенін атап өткен жөн. Біз бұған халықаралық тасымалдау операцияларында бір немесе бірнеше жауапкершілікті сақтандыру арқылы қол жеткізе аламыз деп есептейміз.

Шет мемлекеттің аумағында тасымалдау операцияларын жүргізген кезде шет мемлекеттің құзыретті органдарының тиісті рұқсатын алу қажет. Сонымен қатар, белгілі бір мемлекеттің кеден органымен келісу және үйлестіру қажеттілігі туралы сұрақтар туындайды. Әрине, көлік құралы мемлекеттік шекараны кесіп өтуге мәжбүр болады және басқа елдің көлік бағыттарымен жүреді. Бұл мәселелер үшінші жақтың авторларының жұмыстарында айтылады.

Сондықтан халықаралық құқықтың субъектілерінің саяси, құқықтық, әлеуметтік-экономикалық және ақпараттық-технологиялық дамуының қазіргі кезеңінде көліктің рөлі өсіп келеді. Көліктік қызметтің мемлекеттік құқықтық реттеуі жол қозғалысы қауіпсіздігін заңнамалық қамтамасыз етуге бағытталған. Жүктердің барлық түрлерін, экологиялық қауіпсіздікті ескере отырып, тасымалдау ережелерін заңды түрде бекіту. Арнайы реттеу – әлемнің экономикалық дамыған елдеріндегі көлік қызметін әкімшілік-құқықтық қамтамасыз ету саласындағы мемлекеттік саясат. Көлік қызметтеріндегі экономикалық, құқықтық және әлеуметтік-саяси қайшылықтарды болдырмау үшін Қазақстан Республикасы заңнамалық деңгейде көлік инфрақұрылымын және көлік дәліздерін тұрақты дамытуды қамтамасыз ету қажет.

Бүгінгі таңда осы кезеңде көлік жүйесін ұлттық реттеудегі шетелдік тәжірибені талдау біздің мемлекетіміздің даму бағдарламаларын жүзеге асыру аясында бұрын-соңды болмағандай Қазақстан Республикасы үшін маңызды болып табылады. Индустриалды және өнеркәсіптік дамыған мемлекеттерде мемлекеттік реттеудің әртүрлі мүмкіндіктерін қолданудағы практикалық тәжірибе жинақталды. Инновациялық дамыған елдер абсолютті мемлекеттік бақылаудан халықаралық көлік қызметтері нарығындағы осы мәселелерді қалыпты реттеудің ұлттық бағдарламаларын жүзеге асыруға дейінгі жолды өтті.

Бір мысал ретінде, АҚШ-та көліктің дамуын дәстүрлі түрде үш деңгейлі әкімшіліктер басқарды: федералдық органдар, штат органдары және олардың Конституцияларына немесе конгрестеріне сәйкес кеңейтілген өкілеттіктері бар муниципалдық органдар.

Басқару құрылымдарының құқықтық талдауы Америка Құрама Штаттарында Орталық (Федералдық) – Штаттық және жергілікті билік органдарының және Комиссияның барлық түрлерінің әлдеқайда дамыған жүйесі бар екенін көрсетеді.

Ерекше оқиға – 1966 жылдың 15 қазанында Көлік әкімшіліктерінің көптеген ведомстволары мен ведомстволарының қызметін үйлестіретін АҚШ-тың Көлік министрлігінің құрылуы.

Американдық мемлекет американдық көлік жүйесін дамытуға кедергі келтіретін жинақталған мәселелерді шешу міндетін қойды. Көлікті дамыту және басқару істеріне бірнеше мемлекеттік органдар қарады:

- 1) Қорғаныс министрлігі;
- 2) Тұрғын үй құрылысы және сауда бөлімдері және министрлігі;
- 3) Қалалық дамудың әкімдік бөлімі;
- 4) АҚШ ішкі істер министрлігі;
- 5) Ауыл шаруашылығын дамыту министрлігі;
- 6) Мемлекеттік департамент және дербес мекемелер.

Дегенмен, мемлекеттік билік органдарының ведомствоаралық үйлестіру органдары біртіндеп мемлекеттік органдардың құқықтық және әкімшілік реттеуден тұратын ауыр бюрократиялық машинаға айналды. Екінші жағынан, көптеген бюрократиялық құралдар біраз әлеуметтік-экономикалық дамуды тоқтата бастады, мемлекеттік биліктің секторлары арасындағы теңсіздік байқалды. Сол кезде көптеген функцияларды АҚШ Көлік министрлігіне ауыстыру туралы шешім қабылданды.

Салалық министрлікке қоғамдық көлікті дамыту әдістері мен нысандарын таңдау бойынша барлық өкілеттіктер берілді. Негізгі міндет – жалпы, федералдық көлік саясатын әзірлеу, қауіпсіз, тиімді, тез және ыңғайлы көлік компоненттерін ұйымдастыру. Сонымен қатар, американдық конгресс осы құрылымды, қолданыстағы көлік жүйесіндегі «тесіктерді» толығымен жою үшін, жаңа технология мен технологияны енгізуді кеңейте отырып, кәсіпкерлік бастамаларды ынталандыруға міндеттеді. АҚШ-тың мемлекеттік билік құрылымында, әртүрлі деңгейлерде көлік бойынша басқару /қызмет көрсету қалалары мен елді мекендерде көліктік министрліктің кейбір түрлері бар.

Жалпы механизмде көліктік мәселелерді жетілдірудің федералдық реттеу жүйесі мемлекеттік ғылыми орталықтарға, сондай-ақ өнеркәсіптік компаниялардың ғылыми-зерттеу бюросына маңызды назар аударылады, оларға мыналар жатқызылуы мүмкін:

1) General Motors Корпорациясының Инженерлік-Техникалық орталығы Ұйымның орталық кеңсесі Детройт қаласында орналасқан;

2) «Форд Моторс» (Детройт және Дирнборн) компаниясының көліктік өсу перспективалары бойынша ғылыми-зерттеу және жоспарлау бөлімі;

3) Карнеги көлік институты, General Electric (Бостон, Массачусетс) және Westinghouse Electric Corporation (Вестингауз Электрик Корпорейшн) (Питтсбург қ-сы).

Америка Құрама Штаттарында мемлекеттің көліктік реттеу жүйесін талдай келе, Қазақстанның нақты жағдайына сай келетінін білуімізге болады, себебі біздің елде көлік ұйымдарын жекешелендіру мемлекеттерде де солай жылдам өтті.

Ұлыбритания Біріккен Корольдігінде және Солтүстік Ирландия бұрын Көлік министрлігінің тәуелсіз құрылымы болған, содан кейін бұл Министрлік қайта құрылды және Қоршаған ортаны қорғау министрлігіне енгізілді.

Көлік министрлігінің негізгі қызметі:

– көлік құрамын дамыту бойынша мемлекеттік бағдарламаларды үйлестіру және дамыту;

– ғылыми-техникалық саясатты жүзеге асыру;

– азаматтық, жүк, жүк және жолаушылар тасымалының экологиялық және техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету және бақылау;

– көлік күре жолдарының және байланыстың маршруттарын, әсіресе арнайы кезеңдерді басқару (жол апаттары, табиғи апаттар туындаған жағдайда);

– аралас хабарламаларды әзірлеуде мемлекеттік емес тасымалдаушыларға қолдау көрсету.

Министрлік сондай-ақ, мемлекеттік авиакомпанияларды бақылауды жүзеге асырады. Арнайы бөлімшелер жол желісінің және басқа көлік түрлерінің мәселелерін қадағалайды. Қалалық көлік желілері муниципалитеттерге бағынады (біздің сөзімізше, әкімдіктер, мэрлер).

20 ғасырдың ортасынан бастап Ұлыбритания билігі көлік қызметін басқарудың әртүрлі тәсілдерімен тәжірибе жасады. Шоғырландыруға шағын көлемді көлік секторларында қол жеткізуге болады, ал тасымалдаушы операторлар бағалар көтеріліп жатқанда олардың позициялары күрт нығайып, қызметтер жақсарғанын көрді.

Жапонияда ұлттық экономиканың көлік құрамаларын басқаруды Көлік министрлігінің бірыңғай органы жүзеге асырады. Министрлікке мемлекеттік теміржол, автожол компаниялары, ұлттық әуе тасымалдаушылары және теңіз порттары бағынады. Орган сондай-ақ, жүк тасымалдауды жүзеге асыратын компанияларының, жеке меншік жол және теміржол компанияларының қызметін қадағалайды.

Өткен ғасырдың 80-ші жылдарының ортасында елімізде мемлекеттік теміржолды жекешелендіру жүзеге асырылды, содан кейін барлық жүк көліктері

жеке меншікке берілді. Соған қарамастан, мемлекет көлік жүйесін ұлттық экономиканы жоспарлау арқылы реттейді, осы үдерістің барлық қатысушыларының пікірін ескере отырып, көлік саясатын ұйымдастыру мен қалыптастыруда ерекше рөлін өзгертпейді. Көліктік саясатты айқындай отырып, Министрлік көлік мәселелері бойынша заңдар әзірлейді және тасымалдау тарифтерін және жүк тасымалдау қызметтерінің басқа түрлерін бақылайды.

Арнайы функциялар заңдармен белгіленеді, көлік министрлігінің негізгі тізбегін көлік саясаты мен теміржол, порт, автожол, авиациялық бюролар бөлімдері құрайды. Аймақтық деңгейде аудандық кеңселер қызмет етеді.

Қаржы және салық саясаты практикасы шеңберінде көлік инфрақұрылымының үздіксіз жұмыс істеуі мен дамуына қатаң сәйкестік кепілдік береді. Мемлекеттік бағдарламаларды іске асырудағы жеке кәсіпорындар мемлекеттен салық мөлшерлемесі бойынша елеулі жеңілдіктер алады, жабдықтарға, пайдаға салынатын салықты төмендетеді.

Жоғарыда айтылғандай, жапондық көлік саясаты кәсіпорындардың материалдық-техникалық базасын дамыту және жетілдіру үшін нақты жағдайлар жасайды, терминалдар, жылжымалы құрамдар мен тиеу-түсіру қондырғыларын жаңартуға мүмкіндік береді. Жапония үкіметі өзінің көлік секторын дамытуға көп көңіл бөледі; олардың бюджеті көлік компоненттерінің инфрақұрылымына айтарлықтай қаражат бөледі.

Германия Федеративтік Республикасында федералдық орталық, басқарма деңгейінде көлік мәселелерімен де Көлік министрлігі айналысады. Бұл орган келесілерден тұрады:

- 1) Орталық басқару (әлеуметтік қамсыздандыру мәселелері, кадр саясаты, қаржылық және құқықтық, қауіпсіздік мәселелері);
- 2) Экономикалық даму және көлік саясатын басқару;
- 3) Темір жолдарды басқару;
- 4) Автокөлікті тасымалдау;
- 5) Ішкі кеме тасымалын және теңіз көлігін басқару
- 6) Әуе көлігін басқару;
- 7) Автожолдар мен су жолдарының дамуы бойынша басқару.

Министрлік федералдық үкімет деңгейінде бірыңғай көлік саясатын жүзеге асырады, экономикалық реттеудің негізгі шешімдерін дайындайды, сондай-ақ федералдық көлік ұйымдарын басқарады. Тиісті рұқсаттар береді және көлік қауіпсіздігін бақылауды жүзеге асырады, әуе кемелерінің жұмысына қол жеткізуге мүмкіндік береді, автокөлік жолдарын салу мен қайта жөндеуді қаржыландырады. Дегенмен, өз кезегінде, Германияның көлік министрліктері аймақтық жолдарды, жергілікті мәндегі көліктерді қадағалайды. Сондай-ақ, өзен мен теңіз порттарын салу мен пайдалануды жүзеге асырады.

Федералдық және өңірлік органдар арасындағы үйлестіруді және қайшылықтарды болдырмау және әртүрлі неміс елдеріне қолданыстағы заңдарды енгізу үшін жергілікті көлік министрлерінің Конференциясы жұмыс істейді.

Сол кезде Франция Республикасында көлік жүйесін басқару мен реттеуді аумақтар, жабдықтар, азаматтық құрылыс және көлікті ұйымдастыру

министрліктері, сондай-ақ жер үсті, әуе және теңіз көлігіне жауапты мемлекеттік органдар жүзеге асырды. Сонымен қатар Министрліктің басшылығымен бақыланады:

- Ұлттық темір жолдар қоғамы;
- Кеме тасымалының мемлекеттік органы;
- Көлік жөніндегі жоғары комиссия.

Министрліктің қарамағында: көлік құралдары мен жабдықтардың техникалық жай-күйіне мониторинг жүргізудің өңірлік бөлімдері, облыстық метеорологиялық қызметтер.

1992 жылы қаңтарда Франция парламенті «Мемлекеттік аумақтық құрылым, жергілікті демократия, жергілікті ынтымақтастықты дамыту және аумақтарды орталықсыздандыру туралы» заң қабылдады. Бұл құжат өндірісті бөлшектеуге негізделген аумақтарды басқаруда елдің құқықтарын реттейтін жалпы принциптерді қарастырады. Осының негізінде мемлекеттік органдар заңмен көзделген құзыреттер шегінде әрекет етеді. Дегенмен, бұл заң, бір жағынан, өңірлік деңгейде мемлекеттің аумақтық өкілдігін нығайтады. Заң «жергілікті демократия» шеңберінде басқару функцияларын едәуір кеңейтуді, атап айтқанда, азаматтардың және мемлекеттік органдардың ақпарат алуына, өңірлерді басқаруға қатысуына, депутаттардың құқықтарын арттыруға және жергілікті кәсіпорындар мен ұйымдардың жергілікті сайланбалы органдардың бақылауын күшейту құқықтарын дамытуды көздейді.

Өнеркәсіптік және индустриалды дамыған мемлекеттердегі көліктік құрамалар мемлекеттің мүдделеріне әсер ететін негізгі сектор ретінде қарастырылады. Мемлекет тарапынан көлікті реттеудегі шетелдік тәжірибе Қазақстан Республикасының жағдайында қызықты болуы мүмкін екендігін атап кеткен жөн.

Қазақстандық заң және халықаралық-құқықтық ғылым көліктің, транзиттің, көлік логистикасының заңдық-технологиялық проблемаларын шешуде мемлекетімізге кезең-кезеңімен жәрдем көрсетуге тиіс. Заңгер-ғалымдардың алдына қазақстандық көлік құқығының берік теориясын әзірлеу міндетін қою қажет. Сонымен қатар машина жасау және халықаралық көлік құқығы, көлікті пайдаланудың қазақстандық құқығы және халықаралық көлікті пайдалану құқықтары, олардың арасындағы арақатынас пен өзара әрекеттесуді негіздеу қажеттілігін алға тартады.

2.3 Халықаралық көлік дәліздері бойынша халықаралық тасымалдаудың негізгі мәселелері

Бірыңғай көлік кеңістігі көліктік үрдістер мен жүйелердің біркелкілігін қамтамасыз ету, еуразиялық қауымдастық аумағында жүктердің, көлік құралдарының және жолаушылардың еркін қозғалысын қамтамасыз ететін арнайы жағдайлар жасау мақсатында құрылған.

БКК-н құрудың негізгі міндеттері [39, 72 б.]:

- көліктік қызметті құқықтық реттеудің заңнамаға сәйкес нормативтік құқықтық актілерге сәйкес келуі;

– ЕАЭО құрамына мүше мемлекеттерде техникалық стандарттар мен технологияларды үйлестіру;

– ЕАЭО құрамындағы түрлі елдерден көлік қызметтерін жеткізушілердің құқықтарына барлық шектеулерді жою;

– ЕАЭО құрамына мүше мемлекеттердің транзиттік және көліктік ресурстарын бос жүктерді тасымалдауды, сондай-ақ жолаушыларды тасымалдауды, олардың қызметінің нәтижелеріне қол жеткізумен көрсету;

ТМД-ға қатысушы мемлекеттер жинақтаған көліктік жүйелерді (теміржол көлігі саласында, азаматтық авиация және әуе кеңістігін пайдалану саласында) біріктіру тәжірибесін барынша пайдалану;

– тарифтік саясатты қалыптастырудың негізін стандарттау;

– жолаушылар мен көлік құралдары иелерінің және пассажирлердің, үшінші тұлғалар алдындағы міндеттемелерін жалпы міндетті сақтандыру туралы ережені біріздендіру;

– көлік қауіпсіздігі, көлікті сақтау және көліктің қоршаған ортаға теріс әсерін азайту саласындағы бірыңғай саясатты іске асыру.

Біртұтас көлік кеңістігін құру үшін мемлекеттер арасында байланыс орнату кезінде көлік жүйесінің элементтерін жетілдіру қажет.

Әр түрлі елдердің технологияларының өнімділігі мен үйлесімділігі көлік құралдарының параметрлерін жақсартуға байланысты, бұл өз кезегінде тасымалдау қауіпсіздігін арттырады. Осы мақсатқа жету үшін көлік қызметін жүзеге асыру кезінде әртүрлі елдер арасында туындайтын инфрақұрылымдық және техникалық кедергілерді жою жөнінде күш салу қажет.

Сарапшылар Еуропа мен Азия-Тынық мұхиты өңірі арасындағы тауар айналымының көлемін бір триллион АҚШ долларынан астам АҚШ долларына бағалайды, алайда бұл өңірлер арасындағы жүк тасымалының тек 1 %-ы ЕАЭО халықаралық көлік дәлізі арқылы өтеді.

Көлік әлеуетін пайдалану және ЕАЭО көлік дәліздерін дамыту уақыт өте келе маңызды бола бастады, бірақ оларды жүзеге асыру кезінде проблемалар жиі туындайды. Сонымен қатар, транзиттік бизнес – бұл осы саладағы қызметті жоспарлау кезінде ескеру қажет әртүрлі көлік түрлеріне қатысты бірегей мәселелердің өзіндік жиынтығы..

Біз Еуразиялық экономикалық одақ елдеріндегі басты мәселелерді анықтаймыз, бұл автомобиль және теміржол көлігінің интеграциясын толыққанды дамыту үшін қиындық тудырады.

Келесі түрдегі мәселелер белгілі [40]:

– көліктік инфрақұрылым саласындағы заңнаманы үйлестірудің және біріздендірудің төмен деңгейі;

– көлік үрдістерінің техникалық үйлеспеушілігі;

– көліктегі бәсекелестіктің бірыңғай ережелерінің жоқтығы және оның транзиттік әлеуетін тиімсіз пайдалану;

– жолаушыларды, багажды, жүктерді және көлік құралдарын тасымалдауда қиындықтардың болуы.

Соңғы тармаққа қатысты мұндай мәселелердің екі түрі бар: транзиттік ресурстың дамуына кедергі келтіретін физикалық және физикалық емес

кедергілер.

Физикалық кедергілер келесі қиындықтарды қамтиды:

– автомобиль жолдары, теміржолдар, олардағы жасанды құрылыстардың қанағаттанарлықсыз жағдайы;

– автомобиль жолдары, теміржолдар, олардағы жасанды құрылыстардың қанағаттанарлықсыз жағдайы;

– жоғары өткізу қабілетіне ие емес, жылжымалы құрамның заманауи емес және ескірген паркі (локомотивтер, вагондар). Демек, қозғалыс жылдамдығын және көлемін арттыруда қиындықтар бар;

– халықаралық сапа стандарттарынан жол сапасының ауытқуы (эрқатарлылық - ТМД елдері ені 1520 мм қатарларды қолданады, Еуропа мен Азияда (Қытай, Иран, Оңтүстік-Шығыс Азия) темір жолдардың ені 1435 мм болады;

– өтулер мен логистикалық орталықтардың өткізу қабілеттілігінің төмендігі;

– дамымаған логистика және байланыс желілері, жол бойындағы қызмет көрсету пункттері.

Физикалық емес сипаттағы кедергілер:

– дәлелсіз себептермен шекарадан өтуде кешігулер;

– жергілікті билік пен басқару органдарының әртүрлі баж салықтары мен қосымша салықтары;

– көлікті едәуір кідіртетін шекаралық өткелдерде баяу кедендік рәсімдеу;

– жүктің салмағын анықтау үшін тұрақты жүйелі тексеру және т.б.;

– жолда тексеру түрінде қарастырылмаған транзиттік тексерулер; мөрленген транзиттік контейнерлерді мәжбүрлеп ашу;

– ТМД елдерінде тасымалдау үшін әлсіз келісілген тарифтер (ТМД елдерінде тасымалдаудың халықаралық деңгейде қолданыстағы келісімдеріне қарамастан, бағаның елеулі айырмашылығы);

– көші-қон саясатын толық емес үйлестіру (ЕАЭО-тің әртүрлі мүше мемлекеттерінің заңнамасына сәйкес, жүк жүргізушілеріне әр түрлі елдерде уақыт ұзақтығы рұқсат етіледі).

Аймақта транзиттік трафиктің дамуын бәсеңдететін және көліктегі елеулі кешіктірулерге ықпал ететін физикалық емес кедергілердің болуы (көлік дәліздерінің тұрғысында «кедергілер» деп аталады) маңызды мәселе болып табылады.

Шекарада жүктің тұру нәтижесі – бұл уақытты, клиенттердің сенімін, ақшаны және т.б. жоғалту. Бұның нәтижесі бәсекелес транзиттік бағыттардың негізгі артықшылығын: жер және теңіз транзитін жоғалту болып табылады.

ЕАЭО елдерінің автокөлік кешеніндегі ең маңызды айырмашылықтардың арасында келесілерді көрсетуге болады:

– автокөлік кешендерінің ұқсас емес әлеуеті: Беларусь – автокөлік қызметтерінің таза экспортері, Ресей Федерациясы – таза импорттаушы. Қазақстанның, Қырғызстанның және Тәжікстанның қазіргі заманғы автопаркi оларға сыртқы көліктік қызметтерге сұранысты толық көлемде қанағаттандыруға мүмкіндік бермейді;

- заманауи еуропалық стандарттарға сәйкес келетін жылжымалы құрамның қарқындылығы мен модернизациясының дәрежесі;
- автокөлік саласын реттейтін заңнамалық және нормативтік-құқықтық базаны дамытудың әртүрлі деңгейі;
- автомобиль көлігі мен экспедиторлық қызметтерді жеткізушілердің салық салудың және валюталық реттеудің әртүрлі деңгейлері;
- жолмен тасымалданатын тауарларды тіркеу үшін кедендік үрдістерді жүргізудің айырмашылықтары бар (тауарларды тексеру және қарастыру үрдістері);
- тауарлардың ұлттық аумағы арқылы транзиттік тасымалдауды реттеудегі айырмашылықтары (халықаралық автомобиль тасымалы бойынша екі жақты келісімдерде көзделгендерді қоса алғанда);
- жол салығы мен салымдарының үйлеспейтін жүйесі; автокөлік және экспедиторлық қызметтерге (оның ішінде лицензиялау критерийлерін, мамандықты қабылдау және мемлекеттік реттеудің басқа әдістерін қоса алғанда) нарыққа қол жеткізуді реттеудегі айырмашылықтар;
- автокөлік және экспедиторлық қызметтерге нарықтық қатынастарды реттеудегі айырмашылықтар (оның ішінде лицензиялау критерийлері, кәсіпке және мемлекеттік реттеудің өзге де әдістеріне рұқсат).

Зерттеу барысында теміржол көлігінің халықаралық көлік дәліздерінің бойында дамуын кейінге қалдыратын жеке мәселелер анықталды. Мамандардың пікірінше, ЕАЭО-ға мүше мемлекеттерде контейнерлік тасымалдауды дамытуда қиындықтар бар. Елеулі өзгерістердің себебі, Одақтың осы немесе басқа елі арқылы жүктерді тасымалдау құнын айтарлықтай құбылмалылығы – теміржолдарды капиталдандырудың және ЕАЭО-ға мүше мемлекеттердің әртүрлі әдіснамаларына негізделген жүктерге арналған тарифтерді құру тәсілдерінің тең емес деңгейі болып табылады. ТМД-да Бірыңғай тарифтік саясат қабылданғаннан кейін де сауда үстеме қызметтерінің сәйкестігіне қатысты мәселелер әлі де туындайды. Сонымен қатар, контейнерлік тасымалдау нарығына қатысушылар талаптарды сақтау бойынша міндеттемелерді орындауға аса ынталы емес.

Саралау нәтижесі көрсеткендей, көліктегі, логистикадағы және транзиттегі негізгі үрдіс жүк ағынының 2020-2022 жылдары төмен болғандығын көрсетеді. Оған себеп пандемия мен карантин нәтижесінде шекаралар жабылып, тоқтатылуына байланысты, сауда орталықтарының жұмысы, валюталардың тұрақсыздығы пайда болды, сатып алу қабілеті төмендеді. Тек Қазақстанда емес, әлемнің барлық елдерінде көптеген өндірістер жабылды. Бұл тасымалдаудың барлық түрлеріне әсер етті. Мультимодальды тасымалдау схемалары зардап шекті.

Сондықтан мемлекетіміз көлік-транзит жүйесінің біртұтас және тиімді жұмыс істейтін жүйесін қамтамасыз етудің маңыздылығын және ұлттық басымдылықты ескере отырып, транзиттік әлеуетті дамыту қажеттілігін алға тартты. Ол үшін трансконтинентальды дәліздердің рентабельділігін арттыру қажет.

Теміржол хабарламалары жеткізілімдерінің бағасы мен мерзімі бойынша

келісудің қиындықтарында тағы бір айтарлықтай маңызды мәселе бар. Сарапшы мамандар шетелдік бәсекелестермен салыстырғанда аса қатаң шектеусіз транзиттік трафикті тіркеуге жағдай жасау қажеттігін ұсынады.

Келесі мәселе контейнерлік көлік инфрақұрылымының толық емес дамуы болып табылады. Үлкен жүктерге арналған контейнерлерді өңдеу, машиналарды қайта жүктеу үшін арнайы жабдықтардың жетіспеушілігі, қалалық шектерде орналасқан терминалдарға көлік құралдарына қол жеткізу проблемалары, контейнерлік тораптар желілерінің азаю терминалдарының саны шектеулі. Контейнерлерді жүкпен бір түрден екінші түрге тасымалдау кезінде уақыт жоғалуы мүмкін. Теміржол көлігі үшін автомобиль сияқты шекара өткелдерінде жеткілікті ұзын кедендік үрдіс орны болады [41, 129 б.].

Бұдан басқа, көліктік тізбектің бөліктер бойынша инвестициялардың әртүрлі көлеміне, клиенттердің қызмет көрсету деңгейіне әсер ететін магистральдардың әртүрлі сегменттерінің дайындығының бірдей емес дәрежесіне, әлеуетті клиенттерге ұсынылатын логистикалық өнім болмауына назар аудару керек. Жоғарыда айтылғандар маршруттардың тартымдылығына теріс әсер етеді.

Көптеген ғалым-экономистердің айтуынша, аймақтағы транзиттік көліктің тиімді дамуы үшін маңызды фактор физикалық емес кедергілердің болуы болып табылады. Теңіз тасымалдауына дейінгі теміржол транзитінің негізгі артықшылығын жоғалтуға ықпал ететін негізгі фактор көлік түрінің бәсекеге қабілеттілігінің төмендеуі болып табылады. Сол кезде, теңіз тасымалдауы Одақ елдерінде аз дамиды.

Мұндай мәселелер оның зор әлеуеті мен географиялық жағдайына қарамастан, Қазақстанның көлік инфрақұрылымын дамытумен тікелей байланысты. Қазақстан үшін ұлттық заңнамаға сәйкес нашар реттелетін транзиттік және көлік жүйесі, сондай-ақ халықаралық стандарттарға сәйкес келмейтін сәйкессіздіктер тұрақты проблема болып табылады. Бұдан басқа, теміржолдардың қозғалыс жылдамдығын шектеуге себеп болатын темір жолдардың біржолғы бөліктердің көп болуы Қазақстан Республикасының көліктік инфрақұрылымының айтарлықтай жетіспеушілігі болып саналады.

Осылайша, ЕАЭО-ға мүше елдерде көліктік инфрақұрылымды жетілдіру, оны әрі қарай еңсеру мақсатында физикалық және физикалық емес кедергілер болады.

Мәселелерді шешу жолдары. Физикалық және физикалық емес кедергілерді шешудің екі негізгі жолы бар. Бұл Одақ мемлекеттерінің көліктік кешенінің алдында тұрған ең маңызды мәселелер талқыланатын көлік жүйелерін дамыту саласындағы мемлекеттік саясат (стратегиялық салалық құжаттар түрінде) болып табылады. Көлік инфрақұрылымын дамытуға және реформалауға мемлекеттік инвестициялар осы мәселелердің көпшілігін шешу үшін пайдаланылады, ал интеграциялық бірлестіктер ұйымның барлық мүшелеріне әсер ететін кедергілерді жоюдың тағы бір әдісін ұсынады. Бұл шара екі бағытта жұмыс істейтін қатынастар және басқа механизмдер сияқты өзара тиімді салаларға баса назар аудара отырып, олардың тиісті мәселелерін шешуге және

жоюға арналған бірлескен серіктестіктер мен механизмдер арқылы жүзеге асырылады.

Толық физикалық әрекеттер үшін көлік жүйесін тиімді пайдалану келесі тапсырмаларды шешуді талап етеді:

– әртүрлі тасымалдау туралы келісімдерді жүзеге асыру транзиттік маршруттар арасындағы үйлестіруді жақсартады. Бұл кідіріс уақытын қысқартуға және жылжымалы құрамның өнімділігін жақсартуға мүмкіндік береді, ал заманауи технологияларды тауар ағындарын тиімді ұйымдастыру және бағыттау үшін кеңінен қолдануға болады;

– көлік дәлізінің қай жерде және қай бөлігінде бар екендігі туралы ашықтықты сақтау үшін көлік дәліздерінің қай жерде орналасқандығы туралы ақпараттың ашықтығын арттыру үшін көлік логистикасы мен логистикалық орталықты жетілдіру қажет;

– жүкті бағалау жүйесін енгізу;

– Одақ елдерінде ХКК бөлімдерінде көлік және транзит үрдістерін реттеудің бірыңғай автоматтандырылған жүйесін құру. Қажетті құқықтық дәрежемен бірыңғай ведомствоаралық жүйені және халықаралық стандарттарға сәйкестікті құру үшін барлық электрондық құжат айналымының көлік үрдістерін басқарумен айналысатын ұлттық ведомстволар жүйелерімен бірыңғай автоматтандырылған көлік жүйесін біріктіру қажет;

– қолдау құжаттамасының және глоссарийдің бірыңғай пакетін құру;

– ХКК-ні пайдаланып, олардың жұмысын жүзеге асыру үшін көлік операторларының ақпараттық және коммерциялық қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

– Ресей, Қазақстан және Белоруссияда коммерциялық жылжымалы құрамды жанармай сапасын бақылау жүйесін құру және сапасыз отынды сатуға санкцияларды күшейту үшін қажетті сипаттамалардың жоғары сапалы отынмен (Еуро-3, Еуро-4) жанармай құюға арналған жаңа инфрақұрылым құру. Халықаралық автокөлік тасымалдарындағы маңызды мәселе көлік құралдарының салмағы мен массасы болып табылады.

Бұл қиындықтарды жеңу және кедергілерді еңсеру елдердің көлік-коммуникациялық инфрақұрылымының тиімділігін арттыруға және елдің экономикасының бәсекеге қабілеттілігін арттыру мен дамыту үшін маңызды көлік дәліздерінің тартымдылығын арттыруға мүмкіндік береді.

Қазақстанның транзиттік саясатын құрудың негізі «Қазақстан-2050» стратегиясы болып табылады. Стратегияда Республика арқылы транзиттік тасымалдар көлемін 2020 жылға қарай – 2 есеге, ал 2050 жылға қарай 10 есе ұлғайту көзделген. Қашықтықтан жеткізуге арналған инфрақұрылымдық кешендер қазіргі уақытта бүкіл республика бойынша әзірленуде, олар өмірлік маңызды және экономикалық маңызы бар объектілері бар халықтың тығыздығы төмен өңірлер мен халық топтарына арнайы бағдарланады. Көлік инфрақұрылымына автомобиль, теміржол және өзен магистральдары, сондай-ақ вокзалдар, автостанциялар, әуежайлар, жүргізушілер мен жолаушыларға жөндеу және техникалық қызмет көрсетуді ұсынатын кәсіпорындар сияқты қосалқы компоненттер кіреді. Сондай-ақ, бұл инфрақұрылымның бір бөлігі көлік қызметтерін жеткізушілер, жұмысшылар, жолаушылар арасындағы техникалық

қызмет көрсету келісімшарттары, сондай-ақ жөндеу жұмыстары болып табылады.

Бұл жүйедегі көліктің әрбір түрі техникалық, экономикалық, көлік мүмкіндіктеріне, географиялық және тарихи ойларға және байланыс құралдарының жиынтығына, сондай-ақ экономиканың барлық секторларының тиімді жұмыс істеуін қамтамасыз ететін әртүрлі техникалық құрылымдарға байланысты.

3 ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ КӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫНЫҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ РЕТТЕУ МӘСЕЛЕЛЕРІ ЖӘНЕ ЖҮЗЕГЕ АСЫРУ ЖОЛДАРЫ

3.1 Жүк тасымалдауды реттеу саласындағы ұлттық заңнаманың өзекті мәселелері

Қазақстан Республикасының көлік-транзиттік әлеуеті қазіргі кезде жүктерді аралас тасымалдау түрінде: темір жол-автомобиль, темір жол-теңіз, автомобиль-теңіз тасымалы түрінде мемлекетішілік те, халықаралық транзиттік тасымал түрінде де жүзеге асыру арқылы одан әрі дамытуды қажет етеді. Республиканың көліктік-транзиттік әлеуетін дамыту қазақстан Республикасында теңіз тасымалын неғұрлым егжей-тегжейлі дамыту арқылы жүзеге асырылуы тиіс. Қазақстандық көлік теңіз флотын қалыптастыру тек көлік-транзит әлеуетін арттыруға қызмет етпейді, сондай-ақ біздің сыртқы сауда ұйымдарының экспорттық-импорттық операцияларына жәрдемдесу, елдің мемлекеттік бюджетіне валюта қаражатының ағынын ұлғайтуға мүмкіндік ебереді.

Қазақстан Еуропа, Шығыс және Оңтүстік-Шығыс Азия сияқты экономикасы мемлекеттің жоғары көлік мүмкіндіктерімен тығыз байланысты Еуразия құрлығының дәл орталығында орналасқан. Ұлттық көлік жүйесінің дамуын оның үлкен аумағынан байқауға болады (халықтың орташа тығыздығы аумақтың шаршы метріне 6 шаршы адамды құрайды), шикізат пен өндірістік ресурстардың үлкен концентрациясымен бірге шешуші рөл атқарады.

«Қазақстан-2050» стратегиялық жоспары тасымалдау потенциалын дамыту керектігін бекітті.

Мемлекет арасында елдің халқы аз, шалғай аймақтарына көлік байланысы сияқты өмірлік маңызды инфрақұрылым нысандарын жеткізуге арналған «өнеркәсіптік орталықтар» құруы керек. Бұл бастаманың сәтті болуы үшін көлік инфрақұрылымының тиімді жүйесін құру қажет [42].

Айта кетерлік жай, аналитикалық орталықтардың бағалауы бойынша, Оңтүстік-шығыс және шығыс Азия – Еуропа бағытындағы транзиттік ағымдар 330-400 млрд. АҚШ долларына бағаланады, оның 20%-ға жуық көлемі Ресей Федерациясы және Қазақстан территориясы арқылы өтуі тиіс. Бірақ алуан түрлі себептерге байланысты Қазақстан бұл мүмкіншіліктің 10%-дан кем көлемін пайдалануда. Ішкі тасымал көлемі қазіргі таңда 1,1 млрд. АҚШ долларын құрайды, ол 2015 жылы 2,6 млрд. АҚШ долларына өсуі мүмкін (45,6% индикативтік жоспарға сай экономиканың тұрақты дамуына сәйкес). Сенімді, әрі тиімді еуразиялық көлік маршруттарын құрау мәселелері сауда-экономикалық және мәдени байланыстардың кеңеюі мен халықаралық интеграциялану, глобализация үрдістерінің шапшаң дамуы аясында ерекше көкейкестілікке ие болып отыр [40].

Еуразиялық транзиттің ежелгі тарихи резонансы бар (мысалы, «Ұлы Жібек жолы» мен Қазақстан арқылы өтетін халықаралық көлік дәліздерін қарастырайық), сондай-ақ транзиттің қазіргі заманғы дамуы; біз үшін бұл Ресей, Еуропа және Балтық елдерін транзит үшін білдіреді; Қытай, Жапония, Оңтүстік-

Шығыс Азияның транзиттік елдері, сондай-ақ Орталық Азия мен Кавказ мемлекеттері. Иран негізгі пункттер Түркияның транзиттік елдері болып табылады.

Құрлық, теңіз және әуе магистральдарынан тұратын халықаралық көлік дәліздерін әр бағытта табуға болады, бұл жолаушылардың халықаралық маршруттар бойынша қауіпсіз өтуін қамтамасыз етеді және жүк тасымалдау қызметтерін жақсартады және кеңейтеді. Бұл дәліздер бірнеше елдерді халықаралық маршруттармен байланыстыруға қызмет етеді, сонымен бірге халықаралық жүк тасымалы бойынша логистикалық қызметтерді жақсартады. Халықаралық көлік дәліздері – бұл әртүрлі мемлекеттерді байланыстыратын, әртүрлі көлік түрлерін қолдана отырып жолаушылар мен жүк тасымалын ұсынатын, сондай-ақ оларды пайдалану үшін техникалық қолдау қызметтерін ұсынатын халықаралық коммуникациялық магистральдар [43, 127 б.].

Сондай-ақ Африканың ең жылдам дамып келе жатқан екі мемлекеті арасында халықаралық транзиттік жүктерді тасымалдауға кепілдік беру үшін Халықаралық экономикалық одақ аймағының және халықаралық көлік дәліздері жүйесінің бөлігі болып табылатын көлік байланыстары үшін қолайлы жағдайлар жасауға назар аударылатын болады. Қазақстанның бұл процеске белсенді қатысуы оның аумағында Халықаралық тасымалдар үшін тиімді нормативтік-құқықтық база құруды және байланыстың жедел инфрақұрылымын құруға бағытталған жүргізіліп жатқан мемлекеттік саясат шеңберінде техникалық жарақтандырылған көлік кешендеріне қол жеткізуді қамтамасыз етуді көздейді..

Сонымен қатар, Еуразияның экономикалық дамуы Қазақстан арқылы транзит көлемінің, сондай-ақ Еуропа мен Азия арасындағы жүктерді тасымалдаудың ұлғаюына алып келеді. Қазақстан мемлекеттік жіктеу бойынша жіктелген басты Еуразиялық маршруттың бойында орналасқан, алайда транзиттік тасымалдар деңгейі тұрақсыз болып көрінеді және соңғы уақытта төмендей бастады.

Халықаралық тасымалдау тәжірибесіне сәйкес, үнемді көлік маршрутын құру техникалық және құқықтық мәселелерді шешуден гөрі көп нәрсені талап етеді. Керісінше, бұл ұйымдастырушылық және экономикалық сипаттағы физикалық емес кедергілерді жоюды білдіреді, көбінесе бұл:

1) Қазақстанның трансшекаралық тасымалдау саласындағы бәсекеге қабілеттілікке кедергі келтіретін саясатын жетілдіру жөніндегі халықаралық деңгейде келісімдердің болмауы бәсекеге қабілеттілікті айтарлықтай төмендетеді.

2) Келісілген маршрут шегінде транзиттік тасымалдаулар Бірыңғай тарифтік саясат туралы келісімнің болмауына байланысты жүзеге асырыла алмайды.

3) Транзиттік тасымалдаудың заманауи технологияларын пайдалану көлік процестерін басқару және ұйымдастыру үшін жеткіліксіз пайдаланылады.

4) Тауарларды тасымалдау технологиясының жетілмегендігіне байланысты оның шектеулері шекарадан өту кезінде тиімсіз өзара қызмет көрсетуге әкеледі және шекара операцияларына нұқсан келтіреді.

5) Көліктің барлық түрлерімен транзиттік жүк тасымалы бойынша мемлекеттік статистика болмаған жағдайда (теміржол статистикасын қоспағанда) бірде-бір ел өзінің транзиттік әлеуетін тұрақты тиімді пайдалана, бағалай алмайды.

6) Қазақстанның көлік дәліздері мен баламалы маршруттар бойынша транзиттік тасымалдар Оддан транзиттік дәлізінің өткізу қабілетін ұлғайту және республикалық көлік магистралі бойынша өтетін кез келген қосымша жүктердің мониторингі бойынша жүргізіліп жатқан жұмыстардың арқасында кеңеюін жалғастыруда.

7) Ведомствоаралық үйлестірудің болмауы бәсекеге қабілетті басқару шешімдерін әзірлеуге және транзитпен байланысты ақпаратпен тиімді алмасуға, сондай-ақ кедендік рәсімдерді оңтайландыруға айтарлықтай кедергі болып табылады.

8) Қазақстан арқылы оның аумағынан транзитпен өтетін шетелдік тасымалдаушылардың жүру жолындағы физикалық және табиғи кедергілер туралы уақтылы өзекті ақпараттың болмауы қазақстандық транзиттік дәліздердің бәсекеге қабілеттілігін арттыру және олардың шетелдік тасымалдаушылар үшін тартымдылығын төмендету үшін ғана емес, сонымен қатар оларды уақтылы түзету үшін де елеулі кедергі болып табылады.

9) Республиканың транзиттік әлеуетін пайдалану, дамыту және ұлғайту жөніндегі тиімді мемлекеттік саясаттың болмауы.

Көлік инфрақұрылымын жаңғырту мақсатында Қазақстанның ұлттық көлік стратегиясы бекітілді, мақсаты – халықтың көлік қажеттіліктерін қанағаттандыруға және оған қызмет көрсетуге қабілетті үнемді көлік-коммуникация кешенін салу.

Жалпы мақсат негізінде көлік жүйесінің ұзақ мерзімді жоспарларына сәйкес әлеуметтік-экономикалық және геосаяси басымдықтарға жататын мемлекеттік стратегиялық міндеттер белгіленеді:

– барынша көлік үрдістерінің тиімділігі мен мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру арқылы отандық, транзит және экспорттық-импорттық трафиктің соңғы өнімінің құнын тасымалдау компонентінің төмендеуіне қол жеткізу, сондай-ақ қазіргі заманғы технологияларды қолдану мен көлік және транзиттік әлеуетін тиімді жүзеге асыруды арттыру;

– бірыңғай экономикалық кеңістік және аймақаралық қарым-қатынастарды дамыту, сондай-ақ көлік инфрақұрылымын дамыту және тиімді пайдалану арқылы әлеуметтік тұрақтылықты қамтамасыз ету деңгейінде көлікке қолжетімділігін қамтамасыз етуді нығайту;

– инновациялық технологиялар мен инфрақұрылымды кластерлік дамыту арқылы Қазақстанның көлік жүйесінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру;

– көлік үрдістерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету, көлік секторында апаттар санын және ауырлығын азайту;

– халықаралық стандарттарға сай экологиялық стандарттарды белгілеу және олардың орындалуын қадағалау мақсатты мемлекеттік саясат есебінен энергия ресурстарын ұтымсыз пайдалануға экологиялық қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

– көлік секторында қолайлы инвестициялық ахуал жасау [44].

Қазақстанның көлік жүйесін дамытуға қатысты мемлекеттік саясаттың жоғарыда анықталған стратегиялық міндеттерін ескере отырып мынадай негізгі қағидаттарға негізделеді:

1) көлік қызметтері мен инфрақұрылым Қазақстанның аз қамтылған азаматтары мен мүмкіндігі шектеулі жандар үшін қолжетімді болуы тиіс; олардың құны табыстардағы осы теңсіздікті көрсетуі тиіс;

2) көлік жоғары технологиялық және экологиялық қауіптердің минималды көздерімен адамдардың өмірі мен денсаулығын қорғауды қамтамасыз ететін етіп жасалуы керек. Біздің планетамызға зиян келтіретін себептер ретінде көлік апаттарын азайту көлік инфрақұрылымы жүйелерін дамытуда саяси басымдыққа айналуы керек [45, 38 б.];

3) көлік тұтастай экономиканың кешенді жүйесі мен жеке салалары аясында дамыту қажет. Жеке көлік секторлары көлік жүйесінің бірыңғай құрылымында дамыған болуы тиіс. Көлік және көлік инфрақұрылымын дамыту өндіргіш күштері мен аумақтық даму ұзақ мерзімді бағдарламаларына байланысты болуы қажет;

4) көлік инфрақұрылымын дамыту және көлік қызметтері барынша өзін-өзі қамтитын болуы тиіс.

5) көлік инфрақұрылымын пайдаланушылар, соның ішінде транзиттік тасымалдар мен тікелей және жанама төлемдер, оны күтіп ұстау және жөндеу шығындарының мүмкіндігінше көп бөлігін жабуы керек және мүмкіндігінше негізгі капиталға инвестиция салуға үлес қосуы керек. Пайдаланушылар мемлекеттер кепілдік берген ең төменгі деңгейлерді қоспағанда, олар пайдаланатын көлік қызметтеріне байланысты барлық шығындарды көтеруі керек.

б) мемлекет қызметі көлік саясатын жасап шығару, реттеу және қаржыландыруға бағытталуы тиіс. Мемлекет кәсіпорындарының ұсынатын көліктік қызметтерін ұсынуы минимальді көрсеткішке ие болуы қажет.

Жүк тасымалдау қозғалыстардың санының өсуі көлік инфрақұрылымын даму факторларына тікелей алғышарттарына ие екендігін атап өту керек:

- Техникалық-эксплуатациялық жағдайы;
- Жол бойындағы сервис объектілерімен қамтасыз етілуі.

ТР ТЗ реттеу объектілері - құрылыстағы автокөлік жолдары мен жол бойындағы бітпеген құрылыстар, оның ішінде жабдықталған элементтер болып табылады.

Қазіргі жүргізіліп жатқан еуропалық стандарттар негізінен ұсынымдарға міндеттемелерді емес, керісінше сілтеме жасау болып табылады.

Еуразиялық экономикалық одақ «Автомобиль жолдарының қауіпсіздігі» техникалық регламенті, мынадай ұғымдар пайдаланылады:

Жол қызметі объектілері – жолды пайдаланушыларға қызмет көрсетуге арналған және автокөлік құралдарын қысқа мерзімді тоқтатуға арналған (павильондар, автотұрақтармен жабдықталған рекреациялық аймақтар, төтенше жағдайда қоңырау шалу құрылғылары тоқтату жолда орналасқан ғимараттар мен

құрылыстар, сондай-ақ жол қызмет етуге арналған - Жол қызметі объектілері байланыс және басқа да нысандар).

Жол бойындағы қызмет көрсету объектілері – жол бойында орналасқан және жолда жүретін жолды пайдаланушыларға қызмет көрсетуге арналған ғимараттар мен құрылыстар (мотелдер, қонақ үйлер, кемпингтер, қызмет көрсету станциялар, жанармай құю станциялары, азық-түлік дүкендері, сауда, байланыс, медициналық көмек, жуу, тазалау, жарнамалық медиа және басқа құрылымдар мен нысандар).

4-параграфқа сәйкес «... жолдар мен жол бойындағы қызмет көрсету объектілері үшін тек олардың орналасуы реттеледі ...» [46, 18 б.].

Осындай объектілерге арналған талаптар мен стандарттар төмендегілерден басқа техникалық регламенттерде қарастырылмаған:

– 11.17-тармақ – бірінші кезекте жасанды жарықтандыру, оның ішінде жол және жол бойындағы сервис объектілері мен объектілеріне кіретін жолдармен қамтамасыз ету керек;

– 11.20-тармақ. – жоспар элементтерін және жолдың бойлық профиль параметрлерін жобалау кезінде, жол және жол бойындағы қызмет көрсету орындарына қолжетімділікті қамтамасыз ете отырып, олардың орналасқан жеріндегі жол жағдайы көлік қызметінің тұтынушыларының қауіпсіздігін төмендететін қозғалысты ұйымдастырғанда нашарлауы және қиындық тудырмауы керек [47, 20 б.].

Жоғарыда айтылғандарды қорытындылай келе, келесілерге келуге болады. Қорытындылар:

1) Автомобиль жолдары мен жол бойындағы сервис объектілеріне АГР ережелері табиғатта ұсыныс болып табылады.

2) Еуразиялық экономикалық одақ жағдайында:

– жол және жол бойы қызмет көрсету объектілеріне қажетті талаптар;

– жолдар мен жол бойындағы қызмет көрсету объектілерін орнатудың нақты тәртібі (тек қана реттелетін, жол бойындағы объектілердің орналасқан жері);

– Еуразиялық экономикалық одақ автокөлік транзиттік дәліздерін құқықтық анықтау, тиісінше жоқ және транзиттік дәліздердің тізбесі және даму бағдарламасы (бұл осы саладағы ұсыныстарды әзірлеу үшін тікелей бағыттағы алғышарт болып табылады, бірақ бұл мәселе осы зерттеу нысанының мәні болып табылмайды).

Біз осы кезеңде жолдардағы ұлттық заңды «Автокөлік жолдарының қауіпсіздігі» ТР ТП-мен үйлестіру керек деп есептейміз. Мысалы, Қазақстан Республикасының Автомобиль жолдары туралы Заңына (20-бабы, 1-тармақ) сәйкес жол қызмет көрсету объектілері – қонақ үйлер, мотельдер, кемпингтер, жанармай құю станциялары, қызмет көрсету пункттері, азық-түлік және сауда нүктелері. 1 тараудың 7-тармағына сәйкес автожолдарға қызмет көрсету объектілері оңға қарай орналасуы мүмкін [48]. Және жол бойындағы белгіде (осы тармақ Заңның 9-бабының 2-тармағына қайшы келеді). Сонымен қатар, Еуразиялық экономикалық одақтың Техникалық регламентінде жол

белгілерінің шегінде, тек қана жол бойындағы қызмет көрсету нысандарын ғана орналастыруға болады деп анықтама беріп өткен:

– автобустардың тоқтау тұрақтары, оның ішінде павильондар, автокөліктерді қысқа мерзімді тоқтату алаңдары, тұрақ көлік құралдарымен сауықтыру алаңдары, шұғыл қоңырау шалу құрылғыларымен және басқа да құрылыстарды тоқтату пункттері;

– мотельдер, кемпингтер, қонақ үйлер;

– бензин станциялары және т.б. жолдарда жол пайдаланушыларға қызмет көрсетуге арналған жолдарда қызмет көрсету және қызмет көрсету объектілері тек жол бойында орналасуы мүмкін.

Халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ автомобиль жолдарын бұру аймағында сыртқы (көрнекі) жарнаманы орналастыру ережесіне тез арада өзгерістер енгізу қажет деп санаймыз.

Ол ұлттық оператордың жарнамалық объектілердің орналасуын анықтауда Еуразиялық экономикалық одақтың Техникалық регламенттерінің ережелеріне сәйкес басшылыққа алуға тиіс. Қосымша Регламентті Бағдарламаны әзірлеуді талап етеді.

Автомобиль жолдарында қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін сыртқы жарнаманың барлық түрлері:

1) Жол белгісіне, оның тірегіне немесе қозғалысты басқаруға арналған кез-келген басқа элементке орналастыруға;

2) Жол қозғалысын реттеу құралдарының көрінуін нашарлатады немесе азайтады;

3) Сыртқы ортаға көрінетіндей визуалдбды ұқсастыққа ие сурет немесе дыбыстық әсер техникалық жол қозғалысын құралдарын ұйымдастыру және арнайы сигналдарды ұйымдастыру, сондай-ақ автокөлік жолдарында көлік құралдарын орналасуы, жаяу жүргіншілерді, жануарларды немесе кез-келген көрнекі нысанды іздеу жолдарын жасау;

4) Жол белгілерінің фотометриялық сипаттамаларынан жоғары ішкі және сыртқы жарықтандыру кезінде сурет элементтерінің кез келген жарықтығын алып тастау қажет;

5) Автокөлік жолдарындағы жол белгілерінде жасанды жарықтандыру жоқ болған жерде түнде жарықтандыру үшін;

6) Көлік тораптары, қиылыстары мен тораптары, магистральдар, теміржол өткелдері мен жасанды құрылымдар тікелей көлік жоладырында орналасу аумақтарын көру қашықтығы алдын-ала есептелінеді [48].

Көліктің бір түрі ретіндегі автомобил көлігімен жүктерді тасымалдау шарт негізінде жүзеге асырылатын шарт. Қазіргі заманғы автомобильмен жүк тасымалдау шартының тән ерекшелігі-басқа шарттық міндеттемелермен өзара байланыстың артуы (бұл әсіресе мультимодальды (аралас) жүк тасымалдау шартының мысалында айқын көрінеді) және нәтижесінде - осы шарттан туындайтын қатынастар құрылымының күрделенуінде. Соңғы жағдай жүк тасымалдау шарты аясында бірнеше азаматтық-құқықтық шарттардың элементтерінің болуына байланысты. Мысалы, жүкті тасымалдау шартының

ережелерінен басқа: көлік-экспедициялық қызмет шартының (тасымалдаушы экспедиторлық қызмет көрсеткен кезде); агенттік шарттың, комиссия және тапсырма шарттарының (экспедитор жүкті қабылдау және тапсыру жөніндегі функцияны жүзеге асырған кезде, халықаралық тасымалдарда кеден брокерінің қызметтерін көрсеткен кезде); сақтау шартының (тасымалдаушы сақтау қызметтерін көрсеткен кезде-жүк алушыға берілгенге дейін қоймада жүк); мердігерлік шарты кезінде тасымалдаушының өз күшімен тиеу-түсіру жұмыстарын жүзеге асыруы) және тағы басқалары жүзеге асырылады [49, 3 б].

Сондай-ақ, құрамдастырылған көлік тасымалдары Қазақстан заңнамасындағы кемшіліктерге тоқталу қажет. Халықаралық құрамдастырылған тасымалдарды жүргізуді дамыту үшін маңызды мемлекеттік маңызы бар ХАТЖ, анықталған жеке нысандар 2015-2019 жылдарға арналған «Нұрлы жол» инфрақұрылымын дамыту мемлекеттік бағдарламасына енгізілген.

Қазақстан Республикасы 2002 жылғы 31 қаңтардағы №290-ІІ Қазақстан Республикасының Заңы негізінде ХАТЖ -на қосылды [50].

Қазақстан Республикасының халықаралық құрамдастырылған тасымалдар шеңберінде ең маңызды теміржол желілері:

- 1) С-Е 20 (Петухово-)Мамлютка – Петропавл – Қарақоға (-Ыстықкөл);
- 2) С-Е (Урал аумағы-) Пресногорьковская – Көкшетау – Ақмола – Мойынты – Дружба (-Алашантау);
- 3) С-Е 30 (Оренбург-) Илецк-І – Қандыағаш;
- 4) С-Е 50 (Астрахань-) Ақсарай-ІІ – Атырау – Мақат – Қандыағаш – Арыс – Алма-Ата – Ақтоғай;
- 5) С-Е 60 (Салар-) Шенгелді – Арыс;
- 6) С-Е 592 Бейнеу – Шетпе – Ақтау;
- 7) С-Е 597 Мақат – Бейнеу (- Кунград).

Қазақстан аумағында халықаралық комбинацияланған тасымауларды қамтамасыз ететін ерекше объектілер орналасқан, ХАТЖ келісінде Арыс, Қарағанды, Семей, Төре-Там, Түркестан, Жезқазған жұп дөңгелектерінің ауыстырылуын ұсынатын Теміржол Старциялары, кірістірілген, сондай-ақ Дружба- Алашантау жолын Қытай-Қазақстан шекарасына жатқызу үшін маңызы бар.

Қазақстан Республикасы – Темір жол ынтымақтастығы ұйымы (ТЖЫҰ) белсенді қатысушы болып табылады. Бұл көрсетілген ұйым шегінде 04.06.1997 жылғы Келісім әзірленіп, қабылданды. «Еуропалық-Азия байланысындағы Бірлестік құрамдастырылған көлік тасымалдар аспектілерін ұйымдастыру және қайта жөндеу туралы» 1997 жылғы, оның кіріспесінде көрсетілген «Маңызды халықаралық құрамдастырылған көлік тасымалдар жолдары туралы Еуропалық келісім негізінде әзірленген және (ХАТЖ) сәйкес объектілеріне және біріккен көлік желілері мен тиісті қондырғылар негізінде Еуропа-Азия біртұтас көлік жүйесін құрау мақсат етіліп отыр». 1999 жылы Қазақстан Республикасының Үкіметі Келісімге қосылу шартына 1999 жылғы 9 тамыздағы №1117 қаулысына қол қойды.

ОСЖД сарапшылары мен мамандары ОСЖД комиссиясының соңғы отырысында мақұлданған 2020 жылға дейін 9, 12 және 13-ші теміржол көлігі

дәліздерін дамыту және тасымалдауды жетілдірудің кешенді жоспарларын жетілдіру бойынша жұмысты сәтті жүргізді. Халықаралық құрамдастырылған көлік тасымалдарды дамыту үшін маңызды болып табылатын Қазақстан Республикасы белгілеген барлық нысандар ОСЖД дәліздеріне енгізілген.

«Халықаралық аралас көлік тасымалдау желісінің теміржол желілері» осы Келісімнің III қосымшасында көрсетілген сипаттамаларға сәйкес келуі немесе ұлттық бағдарлама аясында жүзеге асырылатын одан әрі жетілдіру жұмыстарының барысында бұл бағдарламаның әрі қарай дамуындағы алатын орнына байланысты осы қосымшаның ережелеріне сәйкес болуы тиіс». Кеден одағы Комиссиясының 2011 жылғы 15 шілдедегі №710 шешімімен жалпыға ортақ талаптарға жауап беретін «Теміржол көлігі инфрақұрылымының қауіпсіздігі туралы» ТР (TR ТС 003/2011) бекітілді. ТР ТС техникалық реттеу объектісі теміржол көлігінің инфрақұрылымы болып табылады, оның ішінде теміржол көлігі инфрақұрылымы, темір жол, теміржол электрмен жабдықтау, теміржол автоматикасы және телемеханика, темір жол телекоммуникациялары, станция ғимараттары, құрылыстар мен құрылғылар, сондай-ақ шағын жүйелердің құрамдас бөліктерінің элементтері темір жол көлігінің инфрақұрылымы тізілімге сәйкес нормативтік құжаттардың №1 қосымшасына сәйкес.

Республиканың айтарлықтай сенімді транзиттік әлеуеті бар және ол белгілі бір шамада қазақстандық көлік заңнамасында транзит туралы бірқатар нормалардың болуына байланысты. Бірақ көлік-транзиттік әлеуеті туралы заңнаманы бөлек қабылдау транзит туралы республикалық Заңның деңгейін тәртіпке келтірер еді. Осындай қазақстандық заң халықаралық нормалармен өзара әрекеттесе алады және халықаралық көлік бойынша қозғалысты реттейтін конвенциялар жүктерді транзиттік тасымалдауға тікелей қатысы бар дәліздерге қолданылады.

Әрине мемлекетіміз әлемдік қоғамдастықта нақты ұстанымға ие. Осыған байланысты Қазақстан жүктерді тасымалдау бойынша «Халықаралық транзиттік маршруттарды ұтымды пайдалану бойынша» бүкіләлемдік конвенцияның өңдеудің және қабылдаудың бастамашысы бола алар еді. «Жүктерді тасымалдау транзиті» туралы әр мемлекет ұлттық заңын қабылдаса, бүкіләлемдік транзит туралы конвенциямен байланыстыруға болар еді. Көлік, тарнзит және логистика аясында халықаралық және ұлттық құқықты біріктіру және жалғау әлемдік қауымдастықты кірістер мен табыстарға келері анық.

Мұндай жағдайда аралық станцияларға мен терминалдарға халықаралық нормаларға сәйкес талаптар қойылады.

Аралық станцияларға қойылатын ең аз талаптар: құрамдастырылған көлік тасымалдау үшін пайдаланылатын поездардың техникалық және қайта жөндеу себептеріне байланысты жолдарында аялдамалардың болуы, мысалы, вагон топтарын айырбастау немесе дөңгелектер жиынтығын ауыстыру станцияларында бір уақытта қосымша аялдамаларды қажет ететін жұмыс үшін пайдаланылуы тиіс (мысалы, шекарадан өту үшін бақылау, локомотивтің өзгеруі). Бұл сияқты аралық станциялардың инфрақұрылымы төменде келтірілген талаптарға сәйкес болуы қажет:

– қатынас маршруттары құрамдастырылған көлік тасымалдау үшін пайдаланылатын поездардың кешігуін болдырмау үшін жеткілікті күнделікті қуатына ие болуы керек;

– поезд жолдарына кіретін жолға түсетін және одан шығатын жолдар екі бағыт бойынша кешігусіз поездардың қозғалысына кепілдік беруі тиіс. Олардың өткізу жолағы жеткілікті дәрежеде болуы қажет, яғни құрамдастырылған көлік тасымалдарында пайдаланылатын келуші немесе кетуші поездардың кешіктірілуін болдырмауы қажет;

– поезд жолдардағы әртүрлі жолдар станцияда белгілі бір жұмыстарды орындау үшін жеткілікті қуатқа ие болуы керек, ол әсіресе қабылдау/жөнелту маршруттарына, маршруттарды жинауға, жолдар мен тармақтарды сұрыптауға, доңғалақтар жиынтығын өзгертуге арналған жолдарды және жолдарды жүктеуге қатысты;

– жоғарыда көрсетілген жолдардың жүктеме өлшемдері қолданылатын теміржол желілерінің (ЖД В немесе ЖД С1) жүктеме өлшемдеріне сәйкес келуі керек;

– трассалардың жолдарының ұзындығы құрамдастырылған көлік тасымалдары үшін пайдаланылатын толық пойыздарды қабылдау үшін жеткілікті болуы тиіс;

– электр траекториясын пайдаланған жағдайда тректер электровоздарға (жақын іргелес жолдың электровоздары үшін шекаралық станцияларда) қолжетімді болуы керек;

– тасымалдау, вагон топтарын айырбастау, дөңгелек жиынтығын ауыстыру, сондай-ақ шекаралық бақылауды өткізу құралдары қажетті паркингтің ең аз ұзақтығын қамтамасыз етуі тиіс.

– вагон топтарын алмастыру станцияларының болуы [51, 8 б.].

Құрамдастырылған тасымалдар станциялар арасында жүріп кету және белгілену мүмкіндігінде поездарды тікелей хабарлау аясында жүзеге асуы қажет. Бұл жөнелтімдердің аз көлеміне байланысты экономикалық тұрғыдан тиімді емес және осыған байланысты біріккен жүктерді ауыстырып-қосуға болмайтын жағдайда олар кем дегенде көлік құралдарының топтары бойынша жүзеге асырылуы тиіс. Бұл операциялар үшін әрбір жағдайда аялдамалардың ұзақтығы 30 минуттан аспауы керек. Бұл вагон топтарымен алмасу станцияларының тиісті инфрақұрылымын құрумен қатар пойыздардың тиісті түрде қалыптасуымен (шекарадан өтуді қоса алғанда, маршруттың ұзындығы мүмкіндігінше жоғары болуы тиіс) қол жеткізуге болар еді.

Бұл арқылы тиісті поездарды (олардың маршрутының ұзақтығы мүмкіндігінше, жоғары болуы тиіс қоса алғанда, шекаралардан өту) барабар инфрақұрылымын құрумен қатар вагон топтарымен алмасу станцияларының тиісті инфрақұрылымын құрумен қатар пойыздардың тиісті түрде қалыптасуымен (шекарадан өтуді қоса алғанда, маршруттың ұзындығы мүмкіндігінше жоғары болуы тиіс) қол жеткізуге болар еді.

Бұл арқылы тиісті поездарды (олардың маршрутының ұзақтығы мүмкіндігінше, жоғары болуы тиіс қоса алғанда, шекаралардан өту) барабар инфрақұрылымын құрумен қатар вагон топтарымен алмасу станцияларының

Құрамдастырылған тасымалдауды қолданатын поездар мүмкіндігінше, барлық маршрут бойынша станцияға дейінгі, вагондар тобының аумасуы жүзеге асырылатын немесе жолдың соңғы аялдамасына дейін тоқтаусыз жететін шекаралық өткелдерді ұстануға тиіс.

Мүмкіндігінше, шекарада тоқтату керек, ал егер олар қажет болмаса, олардың ұзақтығы өте аз болуы керек (30 минуттан аспауы керек). Бұған қол жеткізу керек:

- әдетте шекарада орындалған жұмыстың бас тартуы немесе егер бұл мүмкін болмаса, оны техникалық және әкімшілік себептер бойынша кез келген жағдайда тоқтатуға мәжбүр болатын ішкі пункттерде орындау мүмкін болмаса;

- бірыңғай аялдаманы немесе жалпы шекара станцияларында аялдамаларды толықтай басу арқылы;

- дөңгелектер жиынтығын өзгертуге арналған станциялар.

Болашақ мұқтаждықтарды қанағаттандыру үшін уақытты үнемдейтін және экономикалық тиімді рәсімдерді әзірлеу қажет. Жүктелетін бөліктерді басқа жолға арналған вагондарға қайта жүктеу туралы терминалдарда қайта жүктеу үшін жоғарыда аталған талаптар да қолданылуы тиіс. Дөңгелек қондырғыларды ауыстыру үшін осындай станциялардағы аялдамалардың ұзақтығы барынша аз болуы керек. Доңғалақ жиынтығын ауыстырудың немесе шамадан тыс жүктелудің қолжетімділігі парктің қысқа мерзімін қамтамасыз ету үшін жеткілікті болуы керек.

Темір жол паромдарының өткелдері/порттары. Ортақ тасымалдау талаптары паром арқылы тасымалдау талаптарымен сәйкес керек. Құрамдастырылған тасымалдар порттарында аялдамаларда тоқтау уақыты мүмкіндігінше өте аз болуы тиіс (мүмкіндігінше бір сағаттан кем емес). Паромдық порттарда және тиісті паромдық кемелерде станцияның тиісті инфрақұрылымын құрумен қоса (төмендегі тармақты қараңыз), бұл келесі шаралар арқылы жүзеге асырылады:

- жоғарыда көрсетілген талаптарды қажетті жағдайларда шекаралық бақылауға қолдану;

- паромдық өткелдерде және темір жолдарда қозғалыс кестесін келісіп, кемелерді тиеуді жеделдету және/немесе поездардың қалыптасуы үшін алдын-ала ақпарат беру.

Аралас көлікте пайдаланылатын паромдық қайықтар келесі талаптарға сай болуы керек:

- кемелердің өлшемдері мен түрлері тасымалданатын жүк бірліктеріне және вагондарына сәйкес келуі керек;

- паромдық қайықтарды тез түсіру және түсіру, сондай-ақ кейінгі теміржол тасымалдарының талаптарына сәйкес жүк бірліктерін/вагондарды сақтау (қажет болған жағдайда аралас көлікті және жолаушыларды және/немесе автомобиль көлігін бөлу);

- жүк тасымалдау бөліктері тасымалдау кезінде вагондарда қалса, паромдық қайықтар оңай қолжетімді болуға тиіс және көп уақытты талап ететін сұрыптау жұмыстарын жүргізу қажеттілігін болдырмау керек. Монтаждау,

осьтік жүктеме және т.б. ХҚЕС-ның III қосымшасында көрсетілген сызықтық көрсеткіштерге сәйкес келеді;

– егер жүк бірліктерін ауыстырып тиеу автомобильдерден бөлек жүргізілсе, паромдар мен теміржол терминалдары арасындағы ықтимал автокөліктерді тасымалдауды жүзеге асыру үшін қысқа және сенімді жолдар болуы керек [52, 76 б].

Қазақстан үшін құрамдастырылған көліктің ең маңызды инфрақұрылымының бірі Каспий теңізіндегі Ақтау порты болып табылады, бұл республиканың оны ЖҚТБ туралы келісімге қосу ниетін түсіндіреді.

Қазақстандық теңіз шекараларының болуы халықаралық құқықтық реттеушінің осы түрін екіжақты келісімдер ретінде пайдалануды түсіндіреді. Қазіргі уақытта олар әрекеттеседі:

– 2007 жылы Ресей Федерациясы Үкіметі мен Қазақстан Республикасының Үкіметі арасындағы Теңіз көлігі саласындағы ынтымақтастық туралы келісім;

– 2011 жылы Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Әзірбайжан Республикасының Үкіметі арасындағы Теңіз сауда-саттығы саласындағы ынтымақтастық туралы келісім;

– Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Түрікменстан Үкіметі арасындағы 2014 жылы теңіз көлігімен ынтымақтастық туралы келісім.

Мысалы, Азербайжан мемлекетімен келісім негізінде сенім білдіруші тарап келіседі:

– келісуші тараптар мемлекеттерінің соттарының өз мемлекеттерінің теңіз порттары арасындағы теңіз көлігімен тасымалдауына қатысуын жеңілдету, сондай-ақ паромдық қозғалысты әрі қарай дамытуға жәрдемдесу;

– өз мемлекеттерінің теңіз порттары арасында, оның ішінде терминалдар арқылы жүктерді жөнелту мен қабылдауды қоса алғанда, көліктің дамуына кедергі болатын кедергілерді жою бойынша ынтымақтастықты жүзеге асыру;

– басқа келісуші тарап мемлекетінің теңіз порттары мен үшінші елдердің теңіз порттары арасында көлікке қатысуға бір келісуші тарап мемлекетінің соттарына араласпауға;

– келісуші тараптардың мемлекеттерінің жалауын көтеретін кемелердегі келісуші тараптардың мемлекеттерінің теңіз порттарының су айдынына екі келісуші тараптар қолданатын халықаралық сауда-саттықтың талаптарына сәйкес келмейтіндігін;

– келісуші тараптардың мемлекеттері бір мезгілде партиялар болып табылатын теңіз кеме қатынасы қауіпсіздігі жөніндегі халықаралық шарттар талаптарының сақталуын қамтамасыз етеді;

– қабылдаушы мемлекеттің бақылаушы органдарының өкілдеріне өздеріне жүктелген функцияларды орындауға кедергі келтірмеу.

Келісімдердің ешқайсысы аялдамалардың, тексерулердің, бақылау рәсімдерінің келісуінің ұзақтығына ешқандай талап қоймайды.

ТМД-ның кейбір мүшелері, атап айтқанда, Әзірбайжан Республикасы мен Түрікменстан Республикасы қатысушылары болып табылмайды, және де олар аралас көлік инфрақұрылымын дамыту бойынша халықаралық міндеттемелерді орындамағанын атап өткен жөн. СЭҚ ТН талаптарын жекелеген мемлекетаралық

Қазақстан-Әзербайжан немесе Қазақстан-Түрікменстан келісімдерінде тиісті ережелерді қосу арқылы ғана жүзеге асыруға болады.

Осындай ұқсастықпен қазақстандық мемлекеттің темір жол шекарасы станцияларының, бақылау-өткізу бекеттерінің жұмыс істеуі туралы барлық екі жақты мемлекетаралық келісімдері нысаналы көрсеткіштерді қамтуы керек – атап айтқанда, бақылаудың жекелеген түрлерін өндіру үшін көлік құрал-жабдықтарының тұрақтылығының максималды ұзақтығы және тиісті тазарту, инновациялық тәсілдер мен инженерлік бақылауды ұйымдастыру.

Зерттеуді жалғастыра отырып, халықаралық автокөлік-жолдарында жүк тасымалдауды құқықтық реттеу негіздерін атап өтсек, ХЖЖТ тасымалдаушы өзінің агенттерінің, оның қызметкерлерінің және осы агенттердің, қызметкерлердің немесе басқа тұлғалардың тасымалдауы үшін тасымалданатын қызметтерін жүзеге асыратын барлық басқа тұлғалардың іс-әрекеттері мен кемшіліктері үшін жауап береді.

ХЖЖТ 17- тармағында тасымалдаушы жүктің толық немесе ішінара жоғалуы немесе тасымалдауға қабылдаған сәттен бастап жеткізілгенге дейін және жеткізілім уақытына дейін орын алған залал үшін жауапкершілікті мойнына алады. Конент тасымалдаушының кінәсі туралы презумпцияны жариялайды (8.18), сондықтан жоғалтудың дәлелдеу уақыты жүк, оның зақымдануы немесе жеткізілімнің кешіктірілуі оның кінәсіне байланысты емес жағдайлар немесе арнайы тәуекелдер туындаған жағдайда, тасымалдаушыда болады. Мұндай жағдайлар мен қатерлерге жүк жіберуші немесе алушының әрекеті немесе әрекетсіздігі, жүктерге тән кемшіліктер, қаптаманың немесе қаптаманың жетіспеушілігі жатады, тауарларды сыртқы сараптау жағдайында, ашық жылжымалы құраммен және тағы басқалармен тасымалдау кезінде ескерілмейді (ХЖЖТ-нің 17-бабы). Егер тасымалдаушы жүк жоғалтудың немесе оның зақымдануының жоғарыда айтылған бір немесе бірнеше ерекше тәуекелдер немесе жағдайлардың салдарынан болуы мүмкін екендігін дәлелдейтін болса, мұндай жағдайдың соның нәтижесі болып табылады. Дегенмен, талапқа өтінішкердің керісінше дәлелдеуге құқығы бар (ХТШК-нің 17.18-бабы). Жеткізу уақытын келісімшарт тараптары анықтайды және қосымшада көрсетеді. Егер ол бекітілмеген болса, онда тасымалдаудың ұзақтығы оның нақты жағдайларын ескере отырып, тасымалдаушыға негізді түрде берілуге тиіс уақытты асырған кезде (ХТШК-нің 19-бабы) кешіктіру орын алған деп танылады. Егер жүктер келісімшарт бойынша келісілген және қосымшада көрсетілген кезең аяқталғаннан кейін 30 күн ішінде жеткізілмесе немесе жүк тасымалдаушы қабылдаған сәттен бастап 60 күн ішінде, егер жеткізу уақыты келісілмесе, жіберуші немесе алушы тасымалдаушының шығындалған деп есептеуге және тасымалдаушыдан өтемақыны толық шығын ретінде талап етуге құқылы (ХТШК 20-бабы).

Өтелуге тиіс зиянның мөлшері жүктің орнына және тасымалдау үшін қабылданған уақытта құнына тең сомамен анықталады. Жүктің құны биржаның кодтауы негізінде немесе ағымдағы нарықтық баға негізінде немесе сол түрдегі және сападағы тауарлардың қарапайым құнының негізінде болмауымен анықталады. Жүктің құнынан басқа тасымалданатын төлемдер, кедендік баждар,

алымдар, сондай-ақ тасымалдауға байланысты басқа да шығындар өтелуге жатады. Басқа зиян өтелмейді. Жеткізу мерзімі кешіктірілген жағдайда дәлелденген зиянды өтеу тасымалдау шартымен белгіленген тасымалдау төлемінен аспауы тиіс (ХТШК -нің 23-бабы).

Жіберуші жүк төлемдеріне қарапайым баға белгілеуін төлеген жағдайда, тасымалдаушының жауапкершіліктік шегінен асатын жүкті жеткізу құны туралы мәлімдейді және нұсқайды, бұл жағдайда мәлімделген сома осы шектеуді ауыстырады (ХТШК -нің 24-бабы).

Жүкке зиян келген жағдайда тасымалдаушы оның құнын есептеуге бойынша жүк бағасының теңгеріміне сәйкес келетін соманы төлейді. Бұл жағдайда өтемақы сомасы жалпы жүктің немесе оның бір бөлігінің жоғалуына байланысты болатын сомадан аспауы керек (ХТШК -нің 25-бабы).

Жіберуші төлемге келісілген үстеме ақы төлеу жағдайында, жүктерді келісілген уақытта жоғалту, зақымдау және жеткізуді кешіктіру жағдайында жеткізуге арнайы қызығушылық мөлшерін белгілей алады (ХТШК -нің 26-бабы).

Өтінішкер өтемақыға тиесілі сомаға пайыздық төлеу жасауға үміткер болуы мүмкін. Есептеу тасымалдаушыға наразылық жазбаша түрде жіберілге күнінен бастап жылына 5% есеп бойынша жүргізіледі. (ХТШК 27-бабы).

Тасымалдаушының зиянды әрекеті қасақана заңға қайшы әрекетке теңестірілген істі қарастыратын сотқа тиесілі заңға сәйкес қасақана әрекетімен немесе міндеттерді орындамаумен жасалған болса, ол жауапкершілігін шектейтін Конвенциядағы қаулыға сілтеме жасамау қажет болады.

Көліктік үрдіске қатысушылардың жауапкершілігі Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес бекітіледі. Жауапкершіліктің шынайы көрінісі үшін, барлығынан бұрын, жауапкершіліктің негізгі түсінігіне тоқталып өткен жөн.

Жауапкершілік ретінде заңда немесе келісімшартта көрсетілген азаматтық құқық қатынастарының субъектісіне өзіне жүктелген міндеттерді бұзғаны үшін қолданылатын мүліктік жаза немесе мүліктік ауыртпалық (шығынды өтеу, тұрақсыздық төлемін өтеу (штраф, өсім)) түсіндіріледі.

Міндеттеменің бұзылуы ретінде міндеттемелердің орындалмауы және тиісінше орындалмауға лайықсыздығы түсіндіріледі.

Бірінші жағдайда (орындалмауда), борышкер жасау қажет болған нәрсені мүлдем жасамайды. Мысалы, тасымалдаушы тауарды тасымалдауға арналған көлік құралын бермеді немесе жүк жөнелтуші берілген көлік құралын пайдаланбады, жүктерді тасымалдауға жібермеді.

Екінші сценарийде міндеттеме орындалуы мүмкін, бірақ ол орынсыз орындалады (яғни уақытында емес, ішінара қолайсыз жағдайда және оның мазмұнының басқа талаптарын бұза отырып). Мысалы, тасымалдаушылар Көлік құралдарын тиісті уақытта өткізбеуі немесе нақты жүктерді тасымалдауға жарамсыз көлік құралдарын пайдалануы мүмкін; немесе жүктерді тікелей жөнелту, бірақ бәрібір шығындардан, толық жүктемеден немесе сынудан зардап шегуі мүмкін.

Азаматтық заңнаманың жалпы ережесі бойынша міндеттемені орындамауға жауапкершілік, кінәнің қатысуымен, яғни борышкер бұзушылықта өзі кінәлі

болғанда басталады. Сонымен қатар, борышкер бұзушылық фактісі бойынша тіпті, бұзушылықта жеке айыптау болмаған жағдайда да жауапкершілікті мойнына алған кезде, борышкерге объективті түрде тәуелді болмаған жағдайларға байланысты міндеттеме дұрыс орындалмаған кезде тасымалдауға қатысты кінәдан тәуелсіз жауапкершілі қағидасы қолданылады

Көліктік процесінің қатысушыларының жауапкершілігі азаматтық заңнамадағы жалпы жауапкершілік қағидаттарына негізделеді.

Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексінің 701-бабында (бұдан әрі Азаматтық кодекс) тасымалдауға арналған міндеттерді тиісінше орындамаған жағдайда, тараптар Азаматтық кодексте, көлік туралы заңнамалық актілерде, өзге де заңнамалық актілерде және тараптардың келісімі бойынша жауапты болады деп қарастырылған. Сонымен бірге тасымалдау шартына жауапкершілік көлік қызметімен реттелетін, заңнамамен ережеленетін өз ерекшелігіне ие.

Несие берушінің мүлкіне нақты зиян келтіруді ғана емес, олармен алынбаған табыстарды, көліктік қызметті реттейтін нормативтік құқықтық актілерді (ҚР АҚ 350-бабы) қоса алғанда, залалды толық көлемде іздеуді қарастыратын жауапкершілік туралы азаматтық заңнаманың жалпы ережелерінен айырмашылығы тасымалдау бойынша жауапкершілік шектері болып табылады [53].

Сонымен қатар, тасымалдау жауапкершілігі қатысушыларға жеке деңгейде жүктеледі және заңнаманы өзгерту арқылы немесе басқа тәсілдермен өзгертілмейді. «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» ҚР Заңының АҚ 2-тармағында: «Жүк иелері (жүк жөнелтушілер де, жүк алушылар да) жауапкершілікті шектейтін немесе алып тастайтын шарттар жасасуға рұқсат беретін заңнамалық актілер жүктерді тасымалдау кезінде қолданылмауы тиіс екенін бірауыздан мойындады; жауапкершілікті шектеу немесе жою туралы кез келген келісімдер көлік заңнамасында нақты рұқсат етілген жағдайларда ғана қолданылуы тиіс» делінген [4].

Сонымен бірге тараптардың келісімі бойынша тасымалдаушы жауапкершілігінің деңгейі, сондай-ақ жүк тасымалдау бойынша міндеттемелердің басқа да субъектілері көтерілуі мүмкін.

Осылайша, тасымалдау бойынша міндеттемелерді бұзғаны үшін мына жауапкершіліктер тән:

- шығындардың бір бөлігін өтеу құқығын шектеу;
- тасымалдаушының нормативтік жауапкершілігін азайтуға немесе жоюға тыйым салу;
- белгілі бір жағдайларда тараптардың келісімі бойынша оның мөлшері мен шектерін анықтау мүмкіндігі.

Азаматтық кодекстің 702-бабы екі тасымалдаушының да жағажайлар үшін жүктерді тасымалдау жөніндегі міндеттемелеріндегі жауапкершілігін, сондай-ақ жүкке немесе багажға келтірілген залал үшін жауапкершілігін анықтайды.

Көлік құралын беру немесе пайдаланбау үшін жауапкершілік мынаны білдіреді: жүк жөнелтуші тасымалдаушыларды ұсынуға жауапты, олар өз кезегінде тасымалдауға арналған жүкті жеткізуі керек; сол сияқты

тасымалдаушылар жүк жөнелтушілер алдында осы жүктерді тасымалдау үшін жөнелтуге жауапты.

Тасымалдаушының міндеттерін бұзуы келесі формаларда көрсетіледі:

а) көлік құралдарын жүктемеге жібермеу. Көлік құралдарын жөнелту бойынша өз міндеттемелерін орындау үшін тасымалдаушылар осы өтінімде (немесе келісімшартта) көрсетілген сандық көрсеткіштерді қатаң сақтауы керек, тіпті егер жүк уақтылы келмесе немесе көлік құралдары кестеден тыс жіберілсе де - бұл талаптар орындалуы мүмкін, тіпті егер жүк кестеден тыс жіберілсе де, көлік құралдары тез немесе тіпті келеді өтінімде (тапсырыста) көрсетілгеннен аз. Әйтпесе, бұл өтінім (немесе тапсырыс) барлық орындау критерийлері орындалған болса да (тіпті жөнелту уақытына немесе жеткізілген тауардың күтілгенмен салыстырғанда мөлшеріне қатысты) әлі де орындалмаған болып саналады.

ә) Нақты жүктерді тасымалдау үшін жарамсыз ақаулы көлік құралдарын немесе көлік құралдарын тиеуге жіберу [4].

Жүк жөнелтушілерге нақты жүк тасымалдау үшін көлік құралдарын жіберуде тасымалдаушылардың міндеті көліктік НҚА-да тікелей қарастырылған. Егер тасымалдаушы осы міндеттемені бұзса, Тасымалдаушының бұл міндеттері бұзылғанда жүк тасушы көлік құралдарын тиеуге қабылдамауға құқылы, сонда ғана олар жүк тасымалдау бойынша міндеттердің орындалуына есепке алынбайды.

Тасымалдаушылармен өз міндеттерінің бұзылуы мына формада көрсетіледі:

а) берілген көлік құралдарын пайдаланбау. Тасымалдаушы ұсынған көлік құралдары пайдаланылмаған деп танылады:

– жүктеме жасалу қажет болатын есеп беру күнінен асатын карапайымылыққа жол беруде;

– берілген көлік құралдарын оларды тиелмеген күйде қалдырып кетуде бас тартқан кезде (мысалы, жүктің болмауына байланысты);

ә) қарастырылған өтініште (тапсырыста) көлік құралдарынан бас тарту.

Азаматтық кодекстің 702-бабында көлік құралдарын тасымалдамағаны және көлік құралдарын пайдаланбағаны үшін оны басқа заңнамалық актілерде және шарттың тараптарында белгілеуге құқылы жауапкершіліктің қандай да бір нақты түрі қарастырылмаған [9].

Қазақстан Республикасының көліктік заңнамасы осы міндеттемені айыппұл түрінде белгілейді. Бұл ретте тараптардың міндеттемелерді орындамауына байланысты шығындарды өтеу мүмкіндігі алынып тасталады. Зиян келтірулерге қойылатын талаптар көлік туралы заңнамалық актілерде нақты қарастырылған жағдайда ғана болады [54, 242 б.].

Көлік құралдарын жеткізбгені және көлік құралдарын пайдаланбағаны үшін жауапкершіліктен босату.

Қазақстан Республикасы Азаматтық кодексінің 702-бабының 2-тармағы тасымалдаушының немесе жіберушінің жауапкершіліктен босатылған жағдайлардың үлгілік тізімін белгілейді.

Олардың қатарына мыналар жатады:

– алынбас күш, сондай-ақ апатты сипаттағы табиғаттың басқа да құбылыстары (қар басу, қара күш және т.б.);

– көлік туралы заңнамалық актілерінде қарастырылған тәртіппен белгіленген белгілі бір бағыттар бойынша тауарларды тасымалдауды тоқтату немесе шектеу;

– заңнамалық актілерінде көзделген өзге де жағдайларда [9].

Көлік заңнамасында жүк тасымалдау үшін қабылданған бұйрықтың (тапсырыстың) сақталмағаны үшін мүліктік жауапкершілік болмаған кезде жағдайлардың толық тізбегі белгіленеді.

Оған кірмеген басқа да жағдайлар, тіпті егер олардың басталуы тараптарға тәуелді болмаса да, жіберушіні және тасымалдаушыны тасымалдауды ұйымдастыруға әрекет етпегені үшін жауапкершіліктен босатпайды. Бұл дегеніміз, тасымалдаушылар мен жүк жөнелтушілердің көлік құралдарының берілмеуіне және олардың кінәсіне қарамай қолданбауына жауапты екенін білдіреді.

Жүктің немесе багаждың жоғалуына, жетіспеушілігіне және зақымдануына (залалына) тасымалдаушының жауапкершілігі. Жоғарыда айтылғандай, көлік заңнамасынан ерекшеленетін жағдайлар арасында ең маңыздысы тасымалдаушылардың шектеулі жауапкершілігі болып табылады.

Азаматтық кодекстің 705-бабына сәйкес, тасымалдаушы жүк тасымалдауға қабылдаған сәттен бастап уәкілетті тұлғаны алушыға бергенге дейін жүкті немесе багаждың қауіпсіздігін қамтамасыз етеді. Жүктің немесе багаждың жоғалуы, жетіспеушілігі және зақымдалуы (зақымдануы) оның кінәсінен емес екенін дәлелдемесе, тасымалдаушы жүкті немесе багажды жоғалтуға жауапты болады. Жүкті немесе багажды тасымалдаған кезде келтірілген залал тасымалдаушы тасымалдаған кезде келесі мөлшерде өтеледі:

– жоғалған немесе жетіспеген жағдайда - жоғалған немесе жоғалған жүк немесе багаждың құнын өлшемінде;

– жүктің немесе багаждың зақымдалуы (зақымдануы) - оның құнының төмендеуі мөлшерінде, ал егер бүлінген жүкті немесе багажды қалпына келтіру мүмкін болмаса - оның құнына қарай;

– оның құны жарияланумен жүк немесе багаж жоғалған жағдайда - жүктің немесе багаждың құнының мөлшерінде.

Сатушының есебінде көрсетілген немесе шартымен қарастырылған жүктің немесе багаждың құны оның бағасынан бөлек анықталады, ал есеп немесе нұсқалған баға болмаған жағдайда, салыстырмалы жағдайларда бағадан тыс әдетте ұқсас тауарлар үшін алынады.

Жүктің немесе багаждың жоғалуы немесе жетіспеушілігі болған жағдайда, тасымалдаушы өтемақы төлей отырып, жоғалған жүкті немесе багажды тасымалдау үшін төлемді қайтарады. Айта кету керек, осы баптың ережелері «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заңның 18-бабында бекітілген. Кінәні болмауы міндеттемені бұзған адаммен дәлелденеді. Тасымалдаушы өзінің кінәсінің жоқтығын дәлелдегенге дейін жоғарыда аталған зардаптардың бірі (жоғалту, жетіспеушілік, жала жабу, жүкті бүлдіру) үшін кінәлі деп танылады [4].

Тасымалдаушылар жүктерді кешіктірмей жеткізу үшін жүк алушыларға жауапкершілік жүктейді. Көлік заңнамасы жүктерді кешіктірмей жеткізу үшін жүк алушыға жүктің жауапкершілігін қарастырады. Жүкті тасымалдауға қабылданған тасымалдаушы жүкті жөнелту пунктіне бүтін және қауіпсіздікпен ғана емес, сонымен қатар заңдарда немесе тараптардың келісімімен белгіленген мерзімде жеткізуге міндетті. Ереже әрбір жүкті ауыстырып-тиеудің нақты шарттары белгілемейді, сондықтан жүктер ауыстырып-тиеу пункттерінде жиі болады, және жеткізу уақытын бұзған жоқ деп есептеледі.

Осы жағдайдан шығысына ауыстырып-тиеу пунктінде жүктерді табудың нақты мерзімін көліктің барлық түрлеріне орналастыру және көлік заңнамасында жауапты тасымалдаушыны шарттарды бұзғаны үшін санкцияларды қарастыру болып табылады. Жүкті жеткізуде уақыттың өтіп кетуі тасымалдаушының жүкті алушыға айыппұл (өсім) төлеуіне алып келеді. Тасымалдаушы жіберушіде немесе тасымалдаудағы кідіріспен байланысты алушыда туындаған шығындар үшін жауап береді.

Тасымалдау саласындағы қатынастарды реттейтін қолданыстағы заңнамаға тікелей тасымалдаушының тауарды жеткізу мерзімін ұзарту туралы міндеттемесі көзделген. Дегенмен, яғни көлік саласындағы заң жауапкершілікті мойнына алмайды, тасымалдың басқа қатысушыларына (тасымалдаушыларына) тасымалдаушы мен жүк алушылар арасындағы қарым-қатынасты реттейтін жүк тиеу пункттеріне кешіктірілу үшін жауапты болмайтындығын атап өту керек, бірақ тасымалдаудың кідірісі тасымалдаушылар арасындағы қатынастармен тікелей байланысты.

Тек қана соңғы тасымалдаушының жаза мерзімін өткізіп алғаны үшін айыппұл салынған жағдайда, ол осы кешітіруге кінәлі басқа тасымалдаушыға хабарласуға мүмкіндік алады. Тасымалдаушының тауарды өз уақытынан кешіктірілуіне байланысты жауапкершіліктен босату. Тасымалдаушы тауарды мерзімінен кеш жеткізуі оның кінәсінен емес, оның бақылауынан тыс мән-жайларға байланысты, мысалы, тау бөгеті, су тасқыны және т.б. болған жағдайда, тауарды жеткізу мерзімінің кешігуі үшін жауапкершіліктен босатылады.

Қазақстандық Монополияға қарсы орган мен Экономикалық ынтымақтастық және даму ұйымы (ЭЫДҰ) арасындағы бәсекелестік жөніндегі комитеттің табысты ынтымақтастығы арқасында жаһандық қауіп-қатерлерге қарсы күрес және әлемдік экономиканың жаңа бағыттары бойынша бәсекелестіктің айрықша маңыздылығын мойындай отырып, Қазақстан Республикасында бәсекелестік саясатының тиімділігін арттыру бойынша бірқатар шаралар қабылданды.

ЭЫДҰ өткізген Қазақстан Республикасының бәсекелестік саясаты мен заңнамасын шолу негізінде Қазақстан Республикасының монополияға қарсы заңнамалары да толықтырылып, жаңа кәсіпкерлік кодексінің қабылдануымен құқықтық реттеудің жаңа сатысына көтерілді.

Атап айтқанда, «картель» түсінігі Қазақстан Республикасының заңнамасына енгізілді және бәсекелестікке қарсы ең көп бұзылатын нарық субъектілері арасындағы көлденең келісімдерге тыйым салынды.

Қазіргі уақытта біз осы бұзықтықтардың алдын алу және жолын кесу үшін алғышарттар және нақты қадамдар жасалуда.

Біріншіден, біз монополияға қарсы органның ағымдағы құрылымын өзгерту тұрғысында институционалдық өзгерістер жасадық, оның шеңберінде картельдермен күрес басқармасы құрылған болатын. Сонымен қатар аумақтық бөлімшелердің юрисдикциясы бәсекелестікке қарсы келісімдерді (картельдерді) алдын алу және жолын кесу туралы мәселелерді қамтиды.

Екіншіден, Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік кодексімен шектелетін монополистік қызметті жүзеге асыру кезінде қылмыстық құқық бұзушылық белгілерін белгілеу жөніндегі жұмысты күшейту және нығайту, сондай-ақ нарық субъектілерін қылмыстық жауапкершілікке тарту мақсатында 2016 жылы монополияға қарсы орган мен экономикалық зерттеулер қызметі арасында ынтымақтастық туралы меморандум жасалды, жоспарланған және жүргізілген тергеулер бойынша осы бағыттағы жұмыстар күшейтілген болатын.

Бұған қоса, оң тәжірибені ескере отырып, хабарламалар мен рұқсаттар институттарын қолдану кеңейтілді. Қазіргі уақытта оның қызметі әділетсіз бәсекелестікке және үстем жағдайды теріс пайдалануға да (монополиялық жоғары (төмен) немесе монополиялық төмен баға белгілеуді қоспағанда) таралды.

Бәсекелестікті қорғау саласында заң бұзушылықты ескерту мақсатында әлемдік тәжірибеде кең тараған нарық субъектілерінің келісім жобасын алдын-ала қарайтын институт енгізілді.

Осылайша, босатылған ресурстар антимонополиялық заңнаманы ең маңызды бұзушылық ретінде картельдерді анықтауға және жоюға бағытталған.

Сонымен қатар, ықтимал теріс әлеуметтік салдардың алдын алу үшін тиісті талдау жүргізілді, және қазіргі уақытта Кәсіпкерлік кодексіне төрт салада мемлекеттік бағалық реттеуді сақтайтын «әлеуметтік маңызы бар нарықтар» тұжырымдамасы енгізілді, атап айтқанда: электр қуаты, газ, ішкі рейстердегі әуежай қызметтері мен темір жол көлігі:

Анықтама үшін:

Айтарлықтай маңызды нарықтар

1) Электр энергетикасы саласында:

– электрмен жабдықтаушы ұйымдарымен электр энергиясының бөлшек саудасы;

– электр энергиясындағы орталықтандырылған сауда-саттықты ұйымдастыру және енгізу, орталықтандырылған сауда-саттық жүйесіне дайындықты қамтамасыз ету, жаңартылатын энергия көздері өндіретін электр энергиясын орталықтандырылған сатып алу және сату;

2) Газбен жабдықтау саласында:

– тауарлық газды бөлшек сату,

– топтық сақтау қоймалары арқылы сұйытылған мұнай газын бөлшек саудада өткізу;

3) Ішкі рейстерде әуежай қызметтері саласында:

– жолаушыларды отырғызу-түсіру (телескопиялық баспалдақ арқылы);

– тасымалдау үдерісін қолдау үшін пайдаланылатын әуежай жайларын жалға беру;

– жүктерді өңдеу,

– жолаушыларды тіркеу үшін жұмыс орнын (алаңын) қамтамасыз ету;

– әуе кемелерін авиациялық жанар-жағармаймен қамтамасыз ету;

4) Теміржол көлігі саласында: теміржол көлігімен және локомотивпен қозғалыс арқылы жүктерді тасымалдау бойынша қызметтер көрсету, мыналарды қоспағанда:

– вагондардағы (контейнерлерге) операторлық қызметтер және теміржол жүк вагондарын жалға беру бойынша қызметтер;

– Қазақстан Республикасының аумағы арқылы теміржол көлігі арқылы жүктерді тасымалдау қызметтері.

Сонымен қатар, әлеуметтік маңызы бар нарықтардың реттелетін мерзімі электр энергиясындағы орталықтандырылған сауда-саттықты ұйымдастыруға және өткізуге, орталықтандырылған сауда-саттық жүйесін дамытуға, жаңартылатын энергия көздері өндіретін электр энергиясын орталықтандырылған сатып алуға және сатуға мүмкіндік беретін қызметтерді қоспағанда, 2020 жылдың 1 қаңтарына дейін белгіленген болатын.

Бұл шара әлеуметтік маңызы бар нарықтардағы бағалық бақылауды ұстап тұруға, әлеуметтік маңызы бар нарықтар субъектілеріне монополияға қарсы реттеу құралдарына көшуге бейімделуге және мемлекеттік бағаны реттеудің жойылуына байланысты негізсіз бағалық өсу тәуекелдерін болдырмауға мүмкіндік береді.

Үшінші. Бәсекелестікке кедергі келтіретін нормаларды анықтау мақсатында Қазақстан Республикасының заңнамасын тексеру үшін жұмыс жасады және қорытындысы бойынша қосымша бірқатар заңнамалар қабылданған болатын.

Бәсекелестікке кедергі келтіретін нормалар бәсекелестікті шектеу немесе жою белгілері бар заңнамада көзделген мемлекеттің реттеу механизмдері (мекемелері) болып табылады. Критерийлер нормативтік-құқықтық реттеудің болуы ретінде түсініледі:

– басқа заңды тұлғалардан ерекшеленетін құқықтық мәртебесі, оның ішінде сол салада қызмет атқаратын заңды тұлға мәртебесі;

– басқа заңды тұлғалардың белгілі бір заңды тұлғаның қызметтерін алу міндеттемесі (басқа өзара іс-қимылды жүзеге асыру) және/немесе баламасыз алу;

– мемлекеттің бір заңды тұлғаның баламасыз негізде қызметтерін (тауарларды, жұмыстарды) сатып алу;

– бәсекеге қабілетті ортада жүзеге асырылуы мүмкін мемлекеттік функциялар;

– міндетті өзін-өзі немесе оның белгілерін реттеу;

– шешімдер қабылдау үшін белгілі бір мәселелер бойынша мемлекеттік органдардың дискрециялық өкілеттіктерін (жеке қалауы) беру, оның салдары бәсекелестікті шектей алады;

– жеке нарыққа қатысушысына немесе нарыққа қатысушылардың шектеулі шеңберіне артықшылықтар (артықшылықтар) беру.

Төртінші. Мемлекеттік және квазимемлекеттік секторды саудалау және сатып алу, сондай-ақ баға мен тарифтерге қатысты келіспеушіліктерді көтеру және оларды анықтауға кедергі жасайтын баға мен тарифтік келісімді анықтау және жолын кесудің құқықтық механизмін жетілдіру жұмыстары жүргізілуде.

Іс жүзінде аукционға қатысудың әртүрлі нұсқалары бар: бәсекелестіктің пайда болуы, ұсыныстарды алып тастау, ұсыныс беру туралы келісім, бірақ өз кезегінде жеңу, нарық бөлімі, тапсырыс берушімен келісу.

Картельдермен күресу және монополияға қарсы тергеу жүргізудегі отандық тәжірибені шетелдік тәжірибені зерделеу картельдерді анықтау және жолын кесу механизмін күшейту бойынша бірқатар шараларды қажет етеді.

Бесінші. Бизнестің шығындарының барлық түрлерін төмендету жөніндегі шараларды әзірлеу бойынша ауқымды жұмыстар жүргізілді, олар:

- бизнестің реттелуі (соның ішінде бақылау-қадағалау функцияларын қысқарту);

- монополистердің және квазимемлекеттік кәсіпорындардың бірқатар ақылы мемлекеттік қызметтерді, қызмет көрсетулерді қысқарту немесе олардың құнын төмендету;

- жеке салықтардың ставкаларын және бюджетке төленетін міндетті төлемдерді (алымдарды) қайта қарау;

- мемлекеттік бақылау мен қадағалауды жүзеге асыру кезінде немесе рұқсат алған кезде шаруашылық жүргізуші субъектілерге жүктелетін артық талаптарды жою;

- ақпараттық құралдарды оңтайландыру (яғни құжаттар, хабарламалар, анықтамалар, есептер);

- заңды тұлғалар мен жұртшылық үшін реттелетін коммуналдық қызметтер тарифтерінің арасындағы айырмашылықты төмендету;

- табиғи монополиялар субъектілерін инженерлік желілерге қосу үшін техникалық жағдайларды беруді реттеу және басқа да шаралар.

Қорытындылай келе, біз автомобиль көлігімен тауарларды тасымалдау ережелерін нақты құқықтық түсіндіру енгізуді ұсынамыз құқығы, әсіресе оның ішінде халықаралық автомобиль қозғалысына, Қазақстан Республикасына жолынан бастау алатын, жүк жөнелтуші тасымалдаушының немесе оның өкілі арнайы тіркеу және беру туралы міндеттемелерін қабылдауға тиіс деп санайды, сондай-ақ көлік құжатының болуы және тасырушыны ескере отырып есептеу үшін қызмет ете алады.

Құқықтық қақтығыстардан аулақ болу үшін жүк жөнелтушісі CMR жүк жөнелтіліміне тіркеуге немесе тасымалдаушыға қажетті құжаттарды тапсыруға және тауарларды беру алдында кедендік және өзге де формальдылықтар үшін сұратылған ақпаратты хабарлауға міндетті.

Ұлттық заң ХТШК конвенциясынан айтарлықтай ерекшеленеді, жүктің жартылай немесе толық жоғалуы салдарынан келтірілген зиян үшін тасымалдаушының жауапкершілігін алып тастайды. Өтеуге жататын сома тауарларды тасымалдау орны бойынша және тасымалдау кезінде қабылданған кездегі базалық құнынан есептеледі (ХТШК -нің 23-бабының 1-тармағы). Алайда, өтемақы сомасы 1 кг салмағы бойынша 8.33 SDR аспауы керек.

Конвенцияға сәйкес тауарлардың құны айырбас бағасының негізінде немесе олардың болмауы жағдайында ағымдағы нарық бағасының не болмаса сол түрдегі және сапалық тауарлардың қарапайым құнының негізінде айқындалады.

CMR-қа сәйкес, тіпті сақтандырылмаған жүктерді жоғалтудан келген шығындар кез-келген жағдайда жүк иесіне өтеледі. Мысалы, жүк иесі жүкті 50 мың долларға сатып алып, оны сақтандыруды қаламайды. Тауардың құны жүктерді тасымалдауда негізгі құжат болып табылатын CMR жүк шот-фактурасында жарияланбаса, тасымалдаушы салмағы бойынша шығынды өтейді: 1 кг-ға 8,33 SDR-дан аспайды. Егер тауар құжаттында қанша мөлшері көрсетілген болса, онда жоғалған жағдайда тасымалдаушы көрсетілген шығыстар мөлшерінде жауап береді.

Тасымалдаушыны халықаралық тәжірибеде осындай жағымсыз салдардан қорғау үшін халықаралық практикада тасымалдаушыға жауапкершілікті сақтандыру қамтамасыз етіледі. Шетелдік сақтандыру практикасында көрсеткендей, сақтандырудың қорғауға өтінім иесі тек қана тауарлардың құны 1 кг үшін 8,33 SDR-дан асқан жағдайда ғана маңызды болады. Егер нақты шығын көрсетілген сомадан аз болса, онда жіберуші жүкті сақтандырудан тыс болады, өйткені CMR тасымалдаушысының жауапкершілігі жүктің бүлінуі немесе жоғалуы жағдайында шығындарды өтейді. Біздің елде тауардың құны сатушының есеп шотына немесе жеткізу туралы келісімде көрсетілген шығындар шегінде анықталады.

Осылайша, Қазақстандық заңнамада тасымалдаушыларға тасымалдау барысында жүктін жоғалуы, зақымдануы немесе жетіспеушілігі орын алмауы үшін толық материалды жауапкершілікті бекітетін шектеулі негізде орналастырады. Дегенмен, мұндай жауапкершілік тасымалдаушының кінәсі дәлелденген кезде туындайды. Басқаша айтқанда, жүктің жоғалуы немесе зақымдануы, үшінші тұлғалардың заңсыз әрекеттері (ұрлық жағдайында) болған жағдайда заңнама жүк иесінің тасымалдаушының жауапкершілігін алып тастайды.

«Сақтандыру қызметі туралы» Қазақстан Республикасының Заңында ерікті сақтандыру бойынша келесі сыныптар:

- 1) Жазатайым оқиғалардан сақтандыру;
- 2) Медициналық сақтандыру;
- 3) Автокөлігін сақтандыру;
- 4) Темір жол көлігін сақтандыру;
- 5) Әуе көлігін сақтандыру;
- 6) Су көлігін сақтандыру;
- 7) Жүктерді сақтандыру;
- 8) Автомобиль көлігі иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін сақтандыру;
- 9) әуе көлігі иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін сақтандыру;
- 10) Су көлігі иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін сақтандыру т.б. қарастырады.

Жүктерді сақтандыру – бұл сақтандыру төлемдерін тұлғаның мүліктік мүдделеріне зиян келтіргені үшін ішінара немесе толық өтемақы мөлшерінде,

оның ішінде багаждың, тауарлардың және басқа да өнімдердің бүлінуіне байланысты, тасымалдау тәсіліне қарамастан олардың бүлінуі, жойылуы, жоғалуы байланысты сақтандыру төлемдерін жүзеге асыру көзделетін жүктерді сақтандыру түрлерінің жиынтығы болып табылады.

Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес, қандай да болмасын көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін сақтандыру дегеніміз тасымалдаушының азаматтық жауапкершілігімен қатар көлік құралының пайдаланылуына байланысты үшінші тұлғаларға келтірілген зиянды өтеу жөніндегі міндетіне байланысты тұлғаның мүліктік мүдделеріне зиян келтіргені үшін ішінара немесе толық өтемақы мөлшерінде сақтандыру төлемдерін көздейтін сақтандыру түрлерінің жиынтығы деп таниды [55].

Көлік иелерінің көлік құралдарын сақтандырумен қатар, олардың азаматтық-құқықтық жауапкершілікті сақтандыру да міндетті сақтандыру болып табылады. Бұл сақтандыру үшінші тұлғаларға, тұлғалардың мүліктік мүдделеріне және т.б. келтірілген залалды өтеу жөніндегі міндеттемелер тұрғысынан ішінара немесе толық өтемақы түріндегі төлемдерге жатады.

Жоғарыда айтылғаннан бастап, Қазақстан Республикасының заңнамасы тасымалдаушыға тасымалдау келісімшарт бойынша өзінің жауапкершілігін сақтандыруға және жүк жөнелтушіге жүкті сақтандыруға мүмкіндік береді. Тасымалдаушының жауапкершілігінің жоғары деңгейі сақтандыру төлемдерінің мөлшерін көбейтіп, сәйкесінше, көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін сақтандыру саралауларға сәйкес, кәсіпкерлік аясында тиімді емес деген пікірлер де айтылады. Дегенмен, соңғы жылдары тасымалдау кезінде әртүрлі жағдайлар салдарынан жолаушылар өміріне, тасымалданатын жүктермен теңбе жүктерге келтіріліп жатқан зиян, келеңсіз салдарлар діл осы сақтандыруды күшейту қажеттігін білдіріп отыр. Жүкті сақтандыру бойынша тиісті шаралар тасымалдаушылар үшін ерекше қызығушылық тудырмайды, өйткені бәрінен бұрын жоғары өтімді активтерді және арзан құнды жүктер жоғалады. Егерде жүктерді сақтандыру бойынша қарастырар болсақ, тауардың құнына сақтандыру төлемдерін енгізу жалпы тауар бағасын жоғарылатады және нарықтың тартымдылығын төмендетеді. Бұдан басқа, сақтандыру компаниялары франшизаларды белсенді пайдаланады, егер шығын мөлшері оның мөлшерінен аз болса, сақтандырушы өтемақы төлемейді.

Біз ХТШК қағидалары бойынша тасымалдаушының жауапкершілігін шектеу олардың иелерінің жүк сақтандыру қызметтерінің нарығын дамытуға зор ынталандыру бола алатынына сенімдіміз. Сонымен қатар, біз тасымалдаушының жауапкершілігінің кез-келген түрінің жоқтығын болдырмауға тиіс деп санаймыз.

3.2 Қазақстан Республикасының жүк тасымалдаудың жекелеген түрлерінде құқықтық реттеуді шешу жолдары

Қазақстан Республикасының мақсаттылығын бағалаудың бірқатарын тізімін бағалай отырып, қарастырылып отырған мәселенің жекелеген мәндерін қарастырамыз. Жоғарыда айтылғандарды ескере отырып, пәннің және зерттеудің объектілерінің аспектілеріне назар аудару қажет.

Түркия Республикасында жасалған «Уақытша алып келу туралы» конвенцияда (1990 ж. Стамбул) біз 1956 жылы коммерциялық мақсаттарда қызмет көрсететін автокөлік құралдарын уақытша әкелу туралы Қазақстан Республикасының Кедендік конвенцияға қосылуына сенеміз және 1960 жылғы Халықаралық тасымалдауда пайдаланылатын палеталарға қолданылатын кеден режимі туралы еуропалық конвенция жеткілікті дәлелденді. Сонымен қатар Құрлықшілік мемлекеттердің транзиттік саудасы туралы конвенцияны ратификациялау туралы Қазақстан Республикасының 2007 жылғы 20 наурыздағы №238 Заңына сәйкес Қазақстан «Теңіз жағалауы жоқ мемлекеттердің жағалау мемлекеттерімен тең құқықта теңіздер еркіндігін пайдалану үшін теңізге еркін кіру мүмкіндігі болуы тиіс екендігін бекіткен конвенцияға қосыла отырып, транзиттік конвенциялар, сыртқы сауда мәселелерін шешу мүмкіндігіне ие болды [56].

Халықаралық жүк тасымалы туралы шартты хаттама (ХЖТХ) 05.07.1978 ж.

Біздің жақын көршілеріміз Ресей мен Беларусьтің тәжірибесін, және олардың ықтимал қақтығыстарын ескере отырып, Қазақстан мемлекетінің КМҰ конвенциясына қосылуы көптеген өзекті мәселелерді шешетініне сенімдіміз. Қазақстан Республикасы Сыртқы істер министрінің ресми хабары бар: Халықаралық шарт туралы конвенцияға туралы Хаттамаға (Женева, 1978 жылғы 5 шілде) сәйкес №262231 сұраққа «Қазақстан Республикасының Халықаралық тауарларды тасымалдау» Хаттамасы 19.05.1956 жылдан бастап болды. Мемлекет ратификациялау немесе қосылу арқылы Конвенцияға Хаттамамен байланысты болуға келісімін беруі керек. Мен ҚР заңнамасы негізінде кез-келген ратификациялау немесе Қазақстан Республикасының 19.05.1956 жылғы Тауарларды халықаралық тасымалдау шарты туралы конвенция Хаттамасына қосылуына байланысты заңнамасын табуға тырыстым.

Осыған байланысты төмендегі мәселелерді нақтылауыңызды сұраймын:

– Хаттаманы Қазақстан Республикасы ратификациялады ма, жоқ па? (Женева, 1978 жылғы 5 шілде);

– 19.05.1956 жылғы Тауарларды халықаралық тасымалдау туралы шарт туралы конвенцияға немесе,

– Қазақстан Республикасы 19.05.1956 жылғы Халықаралық тасымалдар туралы шарт туралы конвенция Хаттамасына қосылды ма?

Ресми жауап министрлік тарапынан жасалды:

Қазақстан Республикасы Сыртқы істер министрлігінің мұрағатында берілген ақпаратқа сәйкес, Қазақстан Республикасы Халықаралық тасымалдарға арналған шарт туралы конвенция Хаттамаға қосылды [57], [58].

Хаттамаға 1 (1) (а) -баптың 14-бабына өзгертулер енгізу туралы Еуропалық Келісімнің 30.10.1957 ж. №28.10. «Қауіпті жүктерді халықаралық тасымалдау туралы» (ҚЖХТ) 1993 жылы қабылданды.

Осы Келісімге қосымшаларды түзетуді оңайлату мақсатында Қазақстан Республикасы «1949 жылғы емес, 1968 жылғы Жол қозғалысы туралы конвенцияға қатысушы болып табылатындықтан, «көлік құралы» терминін анықтаған кезде АДР Келісіміне сілтеме жасайтындықтан біз Хаттамаға қосылудың барлық мүмкіндіктерін қабылдау қажет деп санаймыз.

Көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін сақтандыру бойынша «Жасыл карта» жүйесінде 20.10.1999 жылдан бастап Халықаралық келісім (Жалпыға ортақ келісім) қолданылды.

Қазіргі жағдайда ҚР-ның барлық халықаралық көлік тасымалдаушылары «Жасыл карта» аймақтарына тиесілі елдерден ұлттық шекаралардан тыс кіру үшін халықаралық саяси жағдайларды қолданады: Оқыту және сертификаттау орталығы ҚазАТО арқылы, «мүше мемлекеттердің шетелдік сақтандыру компанияларының агенті желісі арқылы «жасыл карта» алу және ең соңында, шекарадағы мүше мемлекеттердің аумағына енгізу жасыл картасына шетелдік сақтандыру компанияларының агенттері (Ресей федерациясы, Беларусь және Әзірбайжан аумағында, Польша, Украина және басқа елдердің жүйелері). Шетелдік компаниялардағы 15 күндік жүк көліктері үшін «Жасыл карта» сақтандыру полисінің құны 30 -дан 110 €-ға дейін.

ҚР-да «Жасыл карта» жүйесіне кіру туралы мәселе 2003 жылы көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру туралы Қазақстан Республикасының Заңы қабылданғанға дейін, көлік және шекарадан өту саласында мемлекеттік салалық бағдарламалардың жұмысы шеңберінде бірнеше рет көтерілді. Бұл мәселені реттеу бастамашылары «Жасыл карта» жүйесінің аймағында халықаралық автокөлік тасымалын жүзеге асыратын қазақстандық тасымалдаушылар болды.

Қазақстан Республикасының көлік және коммуникация министрлігі (ҚР ККМ) және Қазақстан Республикасы Қаржы нарығы мен қаржы ұйымдарын реттеу және қадағалау агенттігі (ҚҚА) бірлесіп, 2003-2005 жж. ҚР Үкіметінің тапсырмаларын орындау бойынша жұмыстар шеңберінде «Жазыл Карта» көлік құралдарының жүргізушілерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін сақтандырудың халықаралық жүйесіне Қазақстанның кіруіне қатысты халықаралық тәжірибені зерделеу бойынша жұмыс жүргізілді.

Сақтандыру ұйымдарының өкілдері қатысуымен болған жиналыста Сақтандыру төлемдеріне кепілдік беру қорының негізінде құрылатын және оған қатысу үшін алдын-ала есептеулерді жүргізу кезінде құрылған Ұлттық сақтандыру бюросының дайындық нұсқаларының бірі ретінде ұсынылды. Сондай-ақ пікірталас барысында «Жасыл карта» жүйесіне қосылу үшін қаржылық кепілдіктер беру мәселесі талқыланды. Кездесу соңында қатысушылар Қазақстан Республикасының аталған халықаралық сақтандыру жүйесіне қосылуының орындылығы және осы бағыттағы кездесудің барлық қатысушыларының қызметін жандандыру қажеттілігі туралы бірауыздан шешім қабылдады. Осыған байланысты кездесудің қатысушылары алдын-ала есептеулер жүргізіп ҚР Үкіметі мен «Жасыл карта» жүйесінің (БҰҰ ЕЭК) халықаралық құзыретті органымен келіссөздер жүргізу туралы шешім қабылдады.

Осы шешім негізінде 2005 жылдың аяғында, Қазақстан Республикасы Үкіметінің ұсынысы бойынша Қазақстан Республикасының Үкіметі БҰҰ ЕЭК Атқарушы хатшысы Марек Белкиге осы жүйеге қатысуға Қазақстан Республикасының мүддесі туралы тиісті өтініш жолдады. 2006 жылы БҰҰ ЕЭК алынған ресми жауап туралы жүйенің шектеулі географиясы мен Орталық Азия

аймағын және ЭКО елдерін қамтитын балама халықаралық сақтандыру жүйесін ұсынды. 2006 жылы БҰҰ ЕЭК шектеулі география жүйесінің жұмыс ұсынылды балама халықаралық сақтандыру жүйесін, распространяющиеся өңірге Орталық Азия елдердің және ЭЫҰ. Сонымен бірге хатта БҰҰ ЕЭК ГЭФ үшін аймақтық сақтандыру жүйесін қалыптастыру мәселесі бойынша ЭЫҰ елдерімен ынтымақтастықты жалғастыратынын атап өтті.

Қазіргі уақытта БҰҰ-ң халықаралық жүктерді аралас тасымалдау туралы Конвенциясын қолдану қажеттілігі туындап отыр, себебі конвенция аралас тасымалдау мәселелерін құқықтық реттеу құралы және қазіргі кезде қазақстанның халықаралық транзит мәселесінде де аралас тасымалдың маңызы зор. Аталған конвенция халықаралық аралас тасымалдау, аралас тасымалдау шарты, құжаттары түсініктерін береді [59]. Сонымен қатар автомобиль көлігімен тасымалдауға байланысты «Жасыл карта» жүйесіне қосылу мәселесін енгізу оның зерттеу сатысында тұр. Қазақстанның сақтандыру нарығы «Жасыл карта» жүйесіне қосылуға мүдделі емес. Мұның себебі – жоғары қаржылық шығындар, тәуекел компоненті және сақтандыру өнімінің кірістілігінің төмен табыстылық деңгейі болып табылады.

Сонымен қатар, «Көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру туралы» Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 1 шілдедегі №446 Заңын қабылдаған кезде, және оны кейіннен аяқтау, Қазақстан Республикасында құқықтық негіз және жазатайым оқиға кезінде туындауы мүмкін қаржылық қатынастарды реттеу тетігі жасалды. Бұл заң сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағына кіретін шет мемлекеттердің (резидент еместердің) автокөлік иелерінің сақтандырушымен және сақтанушының арасындағы қатынастарды реттейтін ұқсас шарттарда міндетті сақтандыруды көздейді.

Осы Заңның 32-бабы «Қазақстан Республикасының заңнамасында белгіленген тәртіппен көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандырудың халықаралық жүйелеріне қатысуға» мүмкіндік береді [60]. Осылайша, Қазақстанда халықаралық сақтандыру өнімін қалыптастырудың құқықтық негізі құрылды.

Мықты тараптары	Әлсіз тараптары	Тәуекелдер мен қауіптер
«Жасыл карта» жүйесіне қатысушы елдермен ортақ шекаралардың болуы	Келіссөздер барысында оң шешім қабылдау қажет-тілігі	Бюро Кеңесіне жаңа мүшелерді қабылдау туралы аймақтық шектеулердің болуы
Отандық автокөлік қызметтерінің сақтандыру полистеріне деген қажет-тілігі	Процесс	

Жаңа сақтандыру өнімін қалыптастыру	Қазақстан Республикасының заңнамалық актілеріне	Жаңа Қызмет көрсету қызметінің қалыптасу кезеңінде
Сақтандыру секторын халықаралық «Жасыл карта» сақтандыру жүйесіне интеграциялау	өзгерістер мен толықтырулар енгізу қажеттілігі	Қазақстан үшін әлсіз болжамды нарық
Бағыт бойынша әкімшілік кедергілерді жою	Кепілдік қорын қалыптастыру қажеттігі туындаған нарықтың қалыптасуы	Еуропадағы шектеусіз сақтандыру төлемдерін сақтандырушылар үшін қорлау қаупі
«Еуропа-Азия» халықаралық Жол қозғалысы қауымдастығы, «Жасыл карта» жүйесіне қатысушы елдердің аумағында үшінші тұлғалар алдындағы жауапкершілігін сақтандыруды қамтамасыз ету үшін жағдайлар жасайды (шекаралық өту рәсімдерін жеңілдету).	Бастапқы кезеңінде сақтандыру секторына қосымша қаржы ауыртпалығы	
Автокөлік иелерінің Еуропаға жолда транзит елдерінің шекараларына қосымша сақтандыру қажеттілігін жою)		
Отандық бәсекеге қабілеттілігін арттыру халықаралық көліктік қызметтер нарығында тасымалдаушылар		

Кесте 1. Қазақстанның «Жасыл карта» жүйесіне қосылу мүмкіндігін SWOT талдау

Орталық Азия аймағында осы жүйенің шекараларын кеңейту мүмкіндігін шектеу жағдайды ескере отырып, мынадай нұсқалары болуы мүмкін:

1) Қазақстан Республикасының аумағында агенттердің сату желісі түріндегі шетелдік офистердің «жасыл карталарын» ұлттық тасымалдаушыларына немесе жүйеге қатысушы елдердің сақтандыру компанияларының ресми өкілдіктері арқылы іске асыру үшін алғышарттарды жасау;

2) Қазақстан Республикасындағы шетелдік сақтандыру ұйымдарының корреспонденттік желісін құру, өз елінің Ұлттық сақтандыру бюросының атынан Республикада «Жасыл Карта» жүйесін сақтандыруды жүзеге асыруға құқылы;

3) ҚР арнайы (ұлттық) бюросын құру.

Алғашқы екі нұсқасы осы қызмет көрсету нарығын қазақстандық мемлекеттік, шетелдік компанияларға беру және «Жасыл карта» саясаты бойынша, «ҚР-ның резиденті емес агенттері», үшінші нұсқаны пайдаланудың шығындарынан туындаған сақтандыру сыйлықақыларының іс жүзінде артық төленуі болып табылады.

Мемлекеттік деңгейде ҚР Ұлттық Бюроға осы халықаралық сақтандыру түріндегі жұмысын қамтамасыз етуге және оның негізгі құқықтары мен міндеттерін тіркеуге рұқсат беру қажет. Мысал ретінде Ресей Федерациясына сілтеме жасай аламыз, онда «Көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру туралы» 2002 жылғы 25 сәуірдегі №46-ФЗ Федералдық заңы Ұлттық Мотор Бюросының құрамына кіретін сақтандырушылармен халықаралық мәмілелерді жүргізу тәртібіне өзгерістер енгізілді [61]. Атап айтқанда, кепілдік қорына жарналар сомасы (500 000 евро) енгізілді, сақтандырушылар қоғамдық бірлестігінің құқықтық мәртебесі (National Motor Bureau), ұлттық бюро үлгісінің «Жасыл Карта» сақтандыру полисінің міндетті болуын бақылаудың тәртібі мен қадағалануы, жұмысты үйлестіру және қолдану ақпараттық жүйелер [62, 242 б.].

Бұл жағдайда Қазақстан үкіметінің позициясы қазақстандық сақтандыру нарығының артықшылықтарынан басталады, біз кез келген жағдайда мұндай қадамдар қазақстандық экономикаға оң қадамдар жасайтынына сенімдіміз.

Осы уақытқа дейін экономиканың осы кластері өз бизнес-идеяларын әзірлеуге аса мүдделі емес.

Сақтандыру бизнесі өкілдерінің басты критерийі – өздерінің компанияларының активтерінен заңдық деңгейде әлі қалыптаспаған сақтандыру төлемдерінің жоғары тәуекелдері бар жаңа сақтандыру өніміне инвестиция салуды (алуды), мемлекеттің оны реттеудегі рөліне және мүмкін болатын қатысуына инвестиция салу ниеті емес бизнесті бастапқы кезеңде қолдаудың бір бөлігі.

Қазақстан Республикасы, Беларусь Республикасы және Ресей Федерациясының Азаматтық авиация саласындағы халықаралық келісімдерге қосылу туралы мәртебесі 7-қосымшада келтірілген.

1944 жылғы Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенция, Чикаго конвенциясы деп аталды (1947 жылғы 4 сәуірде күшіне енді). Орыс тіліндегі мәтін 1977 жылғы конвенцияның шынайы төрт тілдік мәтіні туралы Хаттамаға сәйкес қабылданды. Хаттама 1999 жылғы 16 қыркүйекте күшіне енді.

Чикаго конвенциясы - 1944 жылғы Конвенцияның өзі және оны толықтыратын құжаттардан тұратын кешенді құжаттар жүйесі (7-қосымшадағы кестеде 2-ден 22-ке дейінгі тармақтар). ХААҰ Конвенциясына қосымшалар тізімі:

- Қосымша 1 (AN 1) Авиациялық персоналға сертификаттар беру;
- Қосымша 2 (AN 2) Ұшу ережелері;
- Қосымша 3 (AN 3) Бөлім 1 және 2. Халықаралық аэронавигацияны метеорологиялық қамтамасыз ету;
- Қосымша 4 (AN 4) Аэронавигациялық карта;

- Қосымша 5 (AN 5) Ауа және жердегі операцияларда қолданылатын өлшем бірліктері;
- Қосымша 6 (AN 6) Әуе кемелерін пайдалану. Бөлім 1. Халықаралық коммерциялық әуе көлігі. Ұшақтар;
- Қосымша 6 (AN 6) Әуе кемелерін пайдалану. Бөлім 2. Халықаралық жалпы авиация. Ұшақтар;
- Қосымша 6 (AN 6) Әуе кемелерін пайдалану. Бөлім 3. Халықаралық Ұшу. Тікұшақтар;
- Қосымша 7 (AN 7) Әуе кемелерінің ұлттық және тіркелген белгілері;
- Қосымша 8 (AN 8) Әуе кемелерінің жарамдылығы;
- Қосымша 9 (AN 9) Ресурстарды жеңілдіту;
- Қосымша 10 (AN 10) Авиациялық электробайланыс. Том 1. Радионавигациялық құралдар;
- Қосымша 10 (AN 10) Авиациялық электробайланыс. Том 2. Байланыс ережелері, соның ішінде PANS мәртебесі бар ережелер;
- Қосымша 10 (AN 10) Авиациялық электробайланыс. Том 3. Байланыс жүйесі. Бөлім 1. Цифрлық мағлұматтарды жіберу жүйесі. Бөлім 2. Дыбыстық байланыс жүйесі;
- Қосымша 10 (AN 10) Авиациялық электросбайланыс. Том 4. Соқтығысуды бақылау және алдын алу жүйесі;
- Қосымша 10 (AN 10) Авиациялық электробайланыс. Том 5. Авиациялық радиожиліктік спектрді қолдану;
- Қосымша 11 (AN 11) әуе қозғалыстарына қызмет көрсету;
- Қосымша 12 (AN 12) іздеу және құтқару;
- Қосымша 13 (AN 13) авиациялық оқиғалар және қақтығыстарды зерттеу;
- Қосымша 14 (AN 14) Аэродромдар. Том 1. Аэродромдарды жобалау және эксплуатациялау;
- Қосымша 14 (AN 14) Аэродромдар. Том 2. Вертодромдар;
- Қосымша 15 (AN 15) Аэронавигациялық ақпараттық қызметтер;
- Қосымша 16 (AN 16) Қоршаған ортаны қорғау. Том 1. Авиациялық шу;
- Қосымша 16 (AN 16) Қоршаған ортаны қорғау. Авиациялық қозғалтқыштардың эмиссиясы;
- Қосымша 17 (AN 17) Қауіпсіздік. Халықаралық азаматтық авиацияны заңсыз араласу актілерінен қорғау;
- Қосымша 18 (AN 18) қауіпті жүктерді ауамен қауіпсіз тасымалдау;
- Қосымша 19. Ұшуды қауіпсіздікпен басқару.

Чикаго конвенциясы халықаралық авиация жұмысының негізгі қағидаттарын, атап айтқанда, қатысушы елдің аумағы бойынша ұшу ережелерін, әуе кемесінің ұлттық жабдықтарын, халықаралық ұшуды жеңілдетуді, халықаралық стандарттар мен ұсынылатын тәжірибені белгіледі [61]. Конвенцияның II бөлімі Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ХААҰ) құрылуы, құрылымы мен өкілеттіктері туралы, Біріккен Ұлттар Ұйымы жанындағы қауымдасқан орган ретінде Конвенцияның ережелерін және оның қосымшаларын орындауды қадағалауға және уақыттың рухына сәйкес осы ережелерді түзетуге және толықтыруға құқылы [63].

Конвенцияда тауарларды тасымалдау кезінде:

– әрбір келісуші мемлекет әуе кемесін жүзуді жеңілдету және жеделдету және әуе кемелерінің және жүктердің қажеттілігіне кешірілуін болдырмау үшін, әсіресе иммиграцияға, карантинге, кедендік бақылауға және шығаруға қатысты заңдарды қолдану кезінде арнайы ережелерді беру немесе өзгеше түрде барлық ықтимал шараларды қабылдау арқылы келіседі 22-бап);

– келісуші мемлекеттің халықаралық әуе кемелерімен жүзуін қамтамасыз ететін әрбір әуе кемесі жүкке арналған айқын және толық декларацияларға ие болуы тиіс (29-бап);

– әскери техника немесе әскери мақсаттағы материалдар тасымалдау аумағында немесе одан тыс жерде жүзеге асырылатын мемлекеттің рұқсатымен ғана тасымалданады. Әр мемлекет өз аумағында әскери қарулану және әскери материалдың не екенін Халықаралық азаматтық авиация ұйымының ұсынысымен белгілейді;

– әрбір мемлекет өз аумағында немесе (алдыңғы тармақта көрсетілгеннен басқа) басқа элементтердің аумағында тасымалдауды реттеуге немесе тыйым салу құқығын өзіне қалдырады (35-бап).

Әлемдегі көліктің барлық түрлерімен тасымалданатын жүктердің жартысы жарылғыш, агрессивті, тұтанғыш, улы және тіпті радиоактивті қауіпті жүктер санатына жатады. Жүк түрінің маңыздылығын мойындай отырып, ХААҰ олардың қауіпсіз тасымалын қамтамасыз ету үшін шаралар қабылдады. Бұл шаралар 18-қосымшада және «қауіпті жүктерді әуе көлігімен тасымалдау жөніндегі техникалық нұсқаулықта» сипатталған. 18-қосымшада қауіпті жүктерді қауіпсіз тасымалдауға қатысты стандарттар мен озық тәжірибелер қамтылған.

Техникалық нұсқаулықта химия, өңдеу және орау өнеркәсібінің кез келген дамуына сәйкес өзгертілуі керек жан-жақты нұсқаулар бар. Олар көбінесе ережелер сияқты жаңа шарттарға сәйкес өзгертілуі керек. ХААҰ Кеңесі жаңа өнімдердің пайда болуын және технологияны дамытуды ескере отырып, Техникалық нұсқауды үнемі қайта қарау және қайта рәсімдеудің ерекше тәртібін белгіледі.

Қазақстан Республикасының Чикаго конвенциясына 02.07.92 ж. қатысты. Қазақстан Республикасы Жоғарғы Кеңесінің 1992 жылғы 2 шілдедегі №1503-ХІІ қаулысымен ратификацияланған.

Халықаралық әуе кемелеріне құқықтарды тану туралы конвенция, 1948 жыл Егер осы құқықтар әуе кемесін тіркеуді жүзеге асыратын мемлекеттің заңнамасына сәйкес белгіленіп, тіркелген болса, олар мынаны құрайды: меншік құқығы, кеме иесінің сатуға арналған келісім-шарт бойынша меншік құқығына ие болу құқығы, ұзақ мерзімді (6 айдан астам) жалдау шартында кемеңі пайдалану құқығы; ипотека, тараптардың келісім бойынша туындайтын қарызды қамтамасыз ету үшін кепіл және т.б аналогтық құқықтар, сондай-ақ әуе кемелерін іздестіру және құтқару, сыйақы төлеу, мәжбүрлеп сату мәселелері.

1952, 1952 ж. Беткі жағында үшінші тұлғаларға шетелдік әуе кемелерінің зақымдануы туралы Конвенция Рим империясының Үшінші тараптарына (Рим конвенциясы) шетелдік әуе кемелерімен келтірілген залал туралы конвенцияны

қабылдады. 1952 ж. беткі жақта үшінші тұлғаларға шетелдік әуе кемелерінің зақымдануы туралы Конвенция, 1952 ж. Рим империясында Үшінші тараптарына (Рим конвенциясы) шетелдік әуе кемелерімен келтірілген залал туралы конвенция қабылданды. Преамбуладан қол қойған мемлекеттер «шетелдік әуе кемелері тарапынан жер бетінде зиян шеккен адамдарға жеткілікті өтемақы төлеуге ниет білдіре отырып, сонымен бірге халықаралық азаматтық әуе көлігін дамытуға кедергі келтірмеу үшін осындай зиян үшін өтемақы мөлшерін шектеу керек» дегенді басшылыққа алды. Мемлекет сондай-ақ «осындай зиян келтіргені үшін жауапкершілік туралы қорытынды жасай отырып, әлемнің түрлі елдерінде қолданылатын халықаралық конвенцияны бекіте отырып, барынша бірігуді қажет етеді» деп сендірді [64].

Конвенция бір келісуші мемлекеттің аумағында екінші келісуші мемлекетте тіркелген әуе кемесімен залал келтірілген жағдайларға қатысты қолданылады. Ол осындай зиян келтіргенге кінәлі жақтардың объективті жауапкершілігін бекітеді. Жауапкершілік тараптың құқықтық қорғаныс құралдарының шектелген диапазонында орналасқан зиян келтіру кінәсінен тәуелсіз басталады. «Егер ол бұл залал ұшу кезінде әуе кемесімен немесе кез келген тұлғамен, кемеге түскен затпен тиген болғаны дәлелденсе кез келген тұлға шығын өтеу құқығына ие» екенін 1-бап қарастырады. Конвенцияның мақсаттары үшін әуе кемесі ауырлық қозғалтқыштардың қонуға пайдаланған сәттен бастап ұшу кезеңіне дейін деп есептеледі. Жауапкершілік әуе кемесінің эксплуатантына беріледі, ол әдетте зақым келтіру кезінде әуе кемесін пайдаланатын тұлға болады.

Тіркелген иеленуші егер одан басқа тұлға эксплуатант екендігін дәлелдей алмаса, эксплуатант болып саналады.

11-баптың 1-тармағында әрбір әуе кемесіне зиян келтіргені үшін және әрбір жағдайда Конвенция бойынша жауапкершілік барлық тұлғалар үшін бекітіледі және мына шамадан аспайды:

– 1000 килограмм немесе одан кем салмақты әуе кемелеріне арналған 500 000 алтын франк (шамамен 40,000 АҚШ доллары);

– салмағы 1000 килограммдан асатын, бірақ 6000 килограмнан аспайтын әуе кемелеріне арналған 1000 килограмнан асатын 500 000 алтын франк плюс 400 франк (шамамен 32 АҚШ доллары);

– 6000 килограммдан асатын, бірақ 20 000 килограмнан аспайтын әуе кемелеріне арналған 6000 килограмнан асатын 2,500,000 франк (шамамен 200,000 АҚШ доллары) және бір килограммға 250 франк (шамамен 20 АҚШ доллары);

– 20 000 килограммдан астам, бірақ 50 000 килограмнан аспайтын әуе кемелері үшін 20 000 килограмнан асатын 6 000 000 франк (шамамен 480 000 АҚШ доллары) және бір килограмм үшін 150 франк (шамамен 12 АҚШ доллары);

– 50 000 килограммдан асатын әуе кемелері үшін 50 000 килограмнан асатын 10,500,000 франк (шамамен 840,000 АҚШ доллары) және 100 франк (шамамен 8 АҚШ доллары);

– әуе кемелерінің шектерінен басқа, 11-баптың 2-тармағы өлімге немесе жеке жарақатқа қатысты жауапкершілік әр қайтыс болған немесе жарақат

алғандар үшін 500 000 алтын франкінен аспайтын деп белгілейді;

– 14-бапта талаптардың жалпы сомасы жауапкершіліктің шегінен асып кеткендегі, өтемақы төлемдерін бөлу ережелерін қамтиды;

– 1978 жылы Монреаль хаттамасына Конвенцияға түзетулер енгізілді. Атап айтқанда, жауапкершілік шектері қайта қаралды, ал алтын франк валюталық бірлік ретінде арнайы құқықтарды ауыстырды (ААЕ).

Төменде көрсетілгендей, салмақ санаттарының саны 5-тен 4-ке дейін төмендетілді:

– 300 000 ААЕ (шамамен 379 500 АҚШ долл.) 2000 килограмнан аспайтын әуе кемелері үшін;

– 300 000 СПЗ плюс 175 СПЗ (шамамен 221 АҚШ долл.) әрбір килограмм үшін 2000 килограм, 2000 килограмнан жоғары бірақ 6000 килограмнан аспайтын әуе кемелері үшін;

– әрбір килограмм үшін 6000 кг-нан асатын, бірақ 30 000 килограмнан аспайтын әуе кемелері үшін 1 000 000 ААЕ (шамамен \$ 1,265,000) және 62,5 ААЕ (шамамен 79 АҚШ доллары);

– 30 000 килограммдан астам салмағы бар әуе кемелері үшін әрбір килограммға 30 000 килограммнан асатын 2,500,000 ААЕ (шамамен 3,162,500 АҚШ доллары) плюс 65 ААЕ (шамамен \$ 82).

Өлім немесе дене жарақатына қатысты ең үлкен жауапкершілік әрбір қайтыс болған немесе дене жарақатын алған адам үшін 125 000 ААЕ (шамамен 158 125 АҚШ доллары) мөлшерінде шектеледі [63].

Шағымдар жауапкершілік шегінен асып кеткендегі, өлімге немесе дене жарақатына байланысты туындаған талаптарға басымдық берілгендегі, талаптар арасындағы компенсацияларды бөлу ережелері өзгертілді.

Айта кету керек, шетелдік кеме әуежайдың мүлкіне, адамдардың өліміне кінәлі болап қана қоймай, сонымен қатар жер бетіндегі басқа ұшақтардың (мысалы, ұшып кету кезінде), қоймалардың (құлаған қалдықтар бар) ғимараттарда) және т.б. басқа да әуе кемесіндегі жүктерге зақым келтіреді, Сондықтан мүдделі органдармен және тұлғалармен келіскеннен кейін ҚР нормативтік актіге қосылудың орындылығы туралы айтуға болады.

Отандық ғалым М.А.Сарсенбаев «Бүкіл әлемде тауарлардың, жүктердің транзиті өткір бәсекелестік режимінде болады. Әр түрлі елдердің транзиттік тасымалдарынан түсетін ықтимал кірістер Қазақстан аумағында 2 миллиард АҚШ доллары одан да көп болуы мүмкін. Осындай табыс алу үшін, ел және стратегиялық серіктестер «Транзит туралы» туралы жаңа қазақстандық заңды әзірлеу мен қабылдауы қажет» деп санайды [65, 107 б.].

Осындай заңның көмегімен транзитті қамтамасыз ету бойынша барлық процестер реттелетін болады, ал шетелдік көліктер, инвесторлар, кәсіпкерлер жаңа заңнаманың тиісті нормалары, жеңілдіктері туралы тиісті сигналдар алады.

Зерттелген бөлім бойынша қорытындылар және ұсыныстар:

Қазақстан Республикасының ұлттық көлік саясатының қағидаттарына сүйене отырып, осы кезеңде Каспий теңізі арқылы теңіз көлігін дамыту және интермодальдық тасымалды ұйымдастыру маңызды, жүктерді теңізде

тасымалдау саласындағы халықаралық келісімдерді атап өту қажет. Қазір үш негізгі құжат жұмыс істейді:

1) 25.08.1924 ж. Брюссельде қол қойылған коносамент туралы кейбір ережелерді (Гаага ережелері) біріздендіру туралы халықаралық конвенция;

2) 1968 ж. және 1979 ж. хаттамалармен толықтырылған коносаменттер туралы кейбір ережелерді біріздендіру туралы халықаралық конвенцияға түзетулер енгізілгеннен кейін Конвенцияның негізгі мәтіні Гаага-Висби Ережесі ретінде белгілі болды;

3) Біріккен Ұлттар Ұйымының теңіз арқылы жүктерді тасымалдау туралы 1978 жылғы конвенциясы (Гамбург ережелері).

Мысалы, Иран Ислам Республикасы Гаага Ережелеріне қол қойды, ал Ресей Федерациясы Гаага-Висби Ережелеріне 1998 жылы қосылды, 1968 және 1979 жылдардағы хаттамаларға қол қойды. Қазақстан Республикасы 2008 жылдан бастап Гамбург ережелерінің қатысушысы болып табылады.

2009 жылы Роттердамда мүдделі мемлекеттердің мәжілісінде қол қою үшін 2008 жылы Біріккен Ұлттар Ұйымының «Теңіз арқылы толық немесе жартылай халықаралық тасымалдау туралы келісімшарттар туралы» Нью-Йорк конвенциясы (Роттердам ережелері) ашылды. Конвенцияның мақсаты - көліктің басқа түрлерімен теңіз көлігі келісімшарттарын жүзеге асыруға қолдау көрсететін міндетті күшейтетін әмбебап режимді құру. Бұл конвенция Гаага-Висби және Гамбург ережелерін алмастыруға арналған. Бүгінгі күні тек 3 ел Конвенцияның мүшесі болып табылады, құжаттың күшіне енуі үшін 20 мемлекеттік акт талап етіледі.

Төмендегі кестеде теңіз, жол және аралас тасымалдары үшін белгіленген жауапкершілікті шектеу өлшемдері келтіріледі.

Каспий маңы мемлекеттері әртүрлі халықаралық келісімдердің қатысушылары болып табылатындығын және мультимодальды көлікті ұйымдастыруда құқықтық қиындықтардың пайда болуын ескере отырып.

Халықаралық құжат	Жауапкершілік шегі	
	Орын үшін / кг	1 кг брутто салмағы үшін
Теңіз тасымалы Гамбург ережелері, 1978 ж.	825	2,5
Теңіз тасымалы Гаага-Висби ережелері, 1979 ж.	666,67	2,0
Теңіз тасымалы, Роттердам ережелері	875	3,0
Авто тасымалдау ХТКК 1978 ж.	қолданылмайды	8,33
Халықаралық аралас тасымалдау конвенциясы, 1980 ж.	920	2,75 немесе 8,33
Аралас тасымалдау құжаттарының қатынасындағы UNCTAD / ICC ережелері, 1992 ж.	666,67	2 немесе 8,33

Кесте 2. Көліктің кейбір түрлерінде тасымалдау кезіндегі жауапкершілік шегі

Каспий маңы мемлекеттері әртүрлі халықаралық келісімдердің қатысушылары болып табылатындығы және аралас тасымалды ұйымдастыруда құқықтық қиындықтардың пайда болуы ескеріледі. Бұл жағдай жүк жөнелтушілер мен тасымалдаушылардың заңды және физикалық тәуекелдерін арттырады. Қазіргі жағдайда біз Қазақстан мемлекетін халықаралық жүк тасымалдау келісім-шарттары туралы (Роттердам ережелері) Біріккен Ұлттар Ұйымының Нью-Йорк конвенциясына толықтай немесе жартылай қосуға мүмкіндік таба аламыз деп санаймыз. Бұл құжатқа қол қоюдың басты мақсаты - әр түрлі көлік түрлерімен бірыңғай көлік құжатының халықаралық тасымалымен байланысты барлық туындайтын мәселелерді шешу және мүмкін болатын дауларды шешу.

Интермодальдық көлікті дамыту қажеттілігіне назар аударып отырып, 1994 жылы Қазақстан мемлекетінің пулға тасымалданған және халықаралық тасымал үшін пайдаланылатын контейнерлерге қолданылатын кеден режимі туралы Конвенцияға қосылу туралы мәселені зерделеу ұсынылады. Сонымен бірге, пайдаланудың тиімділігін арттыруға және бос контейнерлерді тасымалдауды азайтуға бағытталған контейнерлік пулдарды құруды жеңілдету мәселесін де ескеру қажет. Алайда, осы құжатқа қол қою Еуразиялық экономикалық одақ шеңберіндегі қағидаттар мен келісімдерге қайшы келмеуі тиіс. Достастық елдерінен Өзбекстан Республикасы Конвенцияның мүшесі болып табылады.

Бірнеше көлік түрін пайдалана отырып, «есіктен есікке дейін» тасымалын дамыту жүк тиеу-түсіру жұмыстарына жаңа талаптар қойды, бұл контейнерлік тасымалдаулардың қарқынды пайдаланылуына әкелді. Контейнерлеу - жаһандық көлік жүйесінің дамуының жалпы бағыты. 2013 жылы әлемдік контейнерлік сауданың көлемі 4,6% -ға артып, 160 млн. TEU деңгейіне жетті. Бұл көлемнің 39,8%-ы өңіраралық сауда (Азия аймағындағы саудаға байланысты) және Оңтүстік-Оңтүстік байланысындағы сауда болды. Шығыс пен Батыс арасындағы контейнерлік ағындардың болжамды көлемі 2013 жылы 48,3 млн. TEU құрады, оның ішінде Азия мен Еуропа арасында 20,5 млн. TEU.

2014 жылы контейнерлік тасымалдардың өсуі экономикалық дағдарыс ықпалының салдарынан соншалықты үлкен болмады, алайда бағалау бойынша ол 3% -дан асты. Сонымен бірге, Еуропа мен Азия арасындағы контейнер ағынының көлемі жоғары қарқынмен өсті және 22,2 млн. TEU деңгейіне жетті.

Жыл	Тынық мұхиты арқылы өтетіндер		Еуропа-Азия		Транс-атлантикалық	
	Азия-Солтүстік Америка	Солтүстік Америка-Азия	Азия-Еуропа	Еуропа-Азия	Еуропа-Солтүстік Америка	Солтүстік Америка - Еуропа
2009	10,6	6,1	11,5	5,5	2,8	2,5

2010	12,3	6,5	13,3	5,7	3,2	2,7
2011	12,4	6,6	14,1	6,2	3,4	2,8
2012	13,1	6,9	13,7	6,3	3,6	2,7
2013	13,8	7,4	14,1	6,4	3,8	2,8
%-бен өзгерулер 2012–2013	4,6	7,6	3,1	1,8	5,8	3,6

3-кесте. Шығыс-Батыс контейнерлік тасымалдаудың негізгі бағыттарында контейнерлік жүк ағындарын бағалау, 2009-2013 жж. (Миллиондаған TEU-ларда (TEU - жүк тасымалдау құралдарының сыйымдылығын өлшеудің дәстүрлі бірлігі) жылдық өзгерістер %-ы).

Еуропа мен Азия арасындағы сауданың көп бөлігі теңіз арқылы жүзеге асырылады. Сарапшылардың айтуынша, қазіргі кезде Қытай мен ЕО елдерінің арасындағы жүк айналымының тек 0,2%-ы Еуразиялық экономикалық одақ елдерінің аумағына түседі. Болжамдар бойынша 2020 жылға қарай Қытай-Еуропа бағыты бойынша контейнерлік тасымалдау көлемі 17-18 млн. TEU, қарсы бағытта 8 млн. TEU болады.

Халықаралық сауданың негізгі мәселелерінің бірі жүктелген контейнерлердің бостармен салыстырғанда айналымының артуы болып табылады.

Контейнерлік пул туралы конвенция жеке контейнерлерді уақытша әкелуді «баламалы өтемақы» жаңа тұжырымдамасымен реттейтін негізгі талаптарды толықтырады. Бұл бұрын жеткізілген контейнер белгілі бір уақыт өткеннен кейін қайта шығарылуы және орнына ұқсас типтегі басқа контейнерді алуға болатынын білдіреді. Бұл қағида бұрын шығарылған контейнерді ұайта әкелуде қолданылады.

Пулдың қатысушылары халықаралық жүк тасымалдау кезінде контейнерлерді өзара алмастыру керек. Пулдың иелігінде белгілі бір контейнерлерді орналастырған әрбір қатысушы белгілі бір уақыт аралығында пулға жіберілген контейнерлер санын және оның иелігіндегі контейнерлердің саны арасындағы теңгерімді қамтамасыз етуі тиіс. Осы мақсатта қатысушылар бір-біріне 12 ай мерзіміне теңгерімді қамтамасыз ету үшін әр түрдегі контейнерлердің қажетті санын жіберуге міндеттенеді. Бұл мерзім міндетті түрде күнтізбелік жылмен сәйкес келуі керек емес, ол кеден органдарымен ұзартылуы мүмкін.

Енгізуге, шығаруға және ішкі пайдаланудағы пулдың контейнерлеріне импорттық баждар мен алымдарды төлеу, экономикалық сипаттағы импортқа тыйым салу немесе шектеу, ішкі көлік құралдарында пайдалануға шектеулер, кепілдікті қамтамасыз ету сияқты кедендік талаптар және шектеулер қолданылмайды.

Контейнерлерді баламалы өтеу жағдайын ауыстыру жүктелген және бос контейнерлердің ағындарын оңтайландыруға мүмкіндік береді. Пул қатысушылары кеден органдарының тексеру жүргізуге жағдай туғызатын пул мүшелерінің арасында алмасуға арналған контейнерлердің қозғалысын

көрсететін жазбаларды сақтауы керек. Пулдың иелігіне берілетін контейнерлер таңбалануы тиіс, бұл әрбір контейнерді жеке сәйкестендіруге мүмкіндік береді. Контейнердің жеке сәйкестендіру нөмірі кеден органына контейнер тиесілі пулды анықтауға мүмкіндік беруі тиіс [66, б б.].

Бүгінде электронды құжат айналымы мәселесі өзекті болып табылады, сондықтан біз электрондық жүкқұжатына (e-CMR) қатысты Халықаралық жүк тасымалдау келісімшарты туралы Конвенцияға Қосымша хаттамаға қосылуды ұсынамыз.

Бұл хаттама әлі посткеңестік мемлекеттермен бекітілмеген. Сонымен қатар, электрондық жүкқұжаттарды енгізу электронды сауда-саттықты дамыту мен қазіргі заманғы ақпараттық технологиялармен тығыз байланысты жаңа көліктік, қоймалық және кедендік технологияларды енгізудің аса қажетті шарты болып табылады.

Сондай-ақ, TIR-EPD веб-қосымшасы арқылы ұсынылған EPI сәйкестендіру нөмірлерімен ұлттық жүйелер арқылы жеткізілетін тауарларға арналған электронды алдын-ала мәліметтерді (EPI) сәйкестендіру нөмірлерінің форматтарын біріктіру үшін ХЖТ жүйесінің мүмкіндіктерін толық пайдалану қажет. ЭПИ бейнеленуін кеден органдарының жабдықтауында жеңілдету;

Интермодальды тасымалдау режимдерін өзгерту кезінде құжат айналымын едәуір жеңілдететін Каспий теңізі арқылы паромдар мен контейнерлік кемелерді пайдалануды қоса, ең көп пайдаланылтын жолдарда ХЖТ кітапшасының электрондық форматын (e-TIR) енгізу ұсынылады.

Қазақстан Республикасының халықаралық қатынастағы автомобильмен тасымалдауларында рұқсат беру жүйесін қолдану қағидаларын бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. Қазақстан Республикасының 2015 жылғы 27 наурыздағы №353 бұйрығына сәйкес, тасымалдаушыларына берілетін құқықтарды кеңейту мақсатында Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2015 жылы 21 шілдеде №11704 болып тіркелген «Шетелдік рұқсатты қолдана отырып рұқсат алған, отандық тасымалдаушылар болып табылатын жеке және заңды тұлғалар «Қазақстан Республикасы ратификациялаған халықаралық шарттарға сәйкес Қазақстан Республикасының тасымалдаушыларына шет мемлекеттің аумағы арқылы жүріп өтуіне рұқсат беру» мемлекеттік көрсетілетін қызметті алу үшін жолаушылар мен багажды тұрақты емес тасымалдауға, жүктерді тасымалдауға арналған шетелдік рұқсатты алуға өтінішті «Азаматтарға арналған үкімет» мемлекеттік корпорациясы немесе «электрондық үкіметтің» веб-порталы арқылы аумақтық органдарға жіберу ережелері бекітілді [67]. Әрине бұл да тасымалдау қабынастарын құқықтық реттеудің жаңа бір даму деңгейін көрсетеді.

Қазақстандық Монополияға қарсы орган мен Экономикалық ынтымақтастық және даму ұйымы (ЭЫДҰ) арасындағы бәсекелестік жөніндегі комитеттің табысты ынтымақтастығы арқасында жаһандық қауіп-қатерлерге қарсы күрес және әлемдік экономиканың жаңа бағыттары бойынша бәсекелестіктің айрықша маңыздылығын мойындай отырып, Қазақстан

Республикасында бәсекелестік саясатының тиімділігін арттыру бойынша бірқатар шаралар қабылданды.

Қазақстан Республикасы мемлекетте тасымалдау қатынастарына әлемдік тасымалдау деігейіне жету мақсатында «Автокөлік жолдарының қауіпсіздігі» бағдарламасын іске асыру міндетін алға қойып, Еуразиялық экономикалық комиссия бірқатар тікелей қадамдарды қабылдады. Осы қадамдардың негізінде тараптар ерікті түрде КО «Автокөлік жолдарының қауіпсіздігі» техникалық регламентінің талаптарын орындауды қамтамасыз ете бастады (ЕЭК 18.09.2012 ж. №159 шешімі). Магистральдар көлік құралдарымен жабдықталған. Топырақты дайындау көлік құралдары кросс - рельефте тегіс қозғалатындай етіп жүргізілуі керек; сулы-батпақты жерлер бар кез-келген учаскелер жол құрылысы басталғанға дейін топырақпен жабылуы керек; өзендерге немесе жер асты құбырларын салу қажет магистральдардағы Сулы горизонттардың басқа көздеріне жақын жерлер үшін оқшаулау қажет болуы мүмкін құбырлар немесе құбыр жүйелері. мұнда қосу керек. Таулы аймақ тығыз оралған платформалардан тұратын тар жол төсемі бар жолдарды қажет етеді; теміржол немесе басқа жолдары бар автомобиль жолдарында жолдар туннельдер арқылы немесе көпірлер арқылы өтуі мүмкін және жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін бұрылу бұрышын сәйкесінше өзгертуге болады. Ұзарту коэффициенті бұрылу бұрышын қосу арқылы жолдардың ұзаруын білдіреді; бұл геометриялық өсу тұрғысынан жолдың өзі мен түзу сызықтың ұзындығы арасындағы пропорцияны білдіреді. Жолдың орналасқан жері оның бағытын көрсетеді.

Себебі, оның жолында кездесетін кедергілерге, сондай-ақ жоғары және төмен тауларға байланысты оның бағыты үнемі өзгеріп отырады, бірақ кеңістіктегі шексіз сызық ретінде көрінеді. Мұндай маршруттарды кеңістіктің аз көлемінде көлденең жазықтықта визуализациялау маршрутты жоспарлау деп аталады. Айналу бұрышы бағыттың өзгеруін өлшейді. Содан кейін тегіс навигацияны қамтамасыз ету үшін әр бағыттың жаңа бағытына бұрылу бұрышын белгілеп отырады [67].

Жүк қозғалысының өсуі көлік инфрақұрылымының даму факторларына тікелей алғышарт болатынын, айта кету керек:

- техникалық – эксплуатациялық ахуалы;
- жол маңы сервисінің объектілерімен қамтамасыз етілуі.

Реттеу объектілері құрылысы салынып жатқан автомобиль жолдары және жолдардағы жол қондырғылары, соның ішінде жабдықталған, абаттандырылған элементтер болып табылады.

Әрекеттегі Еуропалық стандарттар негізінен міндеттемелер емес, ұсыныстар болып табылады.

Еуразиялық экономикалық одақтың «Автокөлік жолдарының қауіпсіздігі» Техникалық Регламентінде келесі анықтамалар келтірілген:

Жол сервисінің объектілері –бұру жолағының аясында орналасқан және жол қозғалысына қатысушыларға қызмет көрсетуге арналған ғимараттар мен орындар (автобустардың аялдау пункттері, соның ішінде павильондарымен, көлік құралдарының қысқа уақытқа аялдауға арналған алаңдар, автокөлік

құралдарының тұрағымен тынығуға арналған алаңшалар, апаттық-шақыру байланысының қондырғылар және басқа да орындар).

Жол маңы сервисінің объектілері – жол маңы жолағында орналасқан және жол қозғалысының қатысушыларына жүру жолында қызмет етуге арналған ғимараттар мен орындар (мотельдер, қонақүйлер, кемпингтер, техникалық қызмет көрсету станциялары, жанармай құю станциялары, тамақтану, сауда, байланыс, медициналық көмек, көлік жуу тіректері, жарнама құралдары және басқа да орындар).

4 тармаққа сәйкес «...жол және жол маңы сервисінің объектілері үшін тек олардың орналасуы реттеледі...» [68].

Мұндай объектілер үшін талаптар мен стандарттар төмендегі нұсқаулықтан бөлек, техникалық регламентпен қарастырылмаған:

– 11.17 тармақ – жасанды жарық түсіруді ең бірінші кезекте қарастыру керек, жол және жол маңы сервисінің орындары мен объектілеріне кіреберістерде (подъездах);

– 11.20 тармақ – жол және жол маңы сервисінің объектілеріне жетуді қамтамасыз ететін автокөлік жолының жоспары мен ұзына бойы профилі элементтерінің параметрлерін жобалауда олардың орналасу аумағындағы жол жағдайлары нашарламауы керек және жол қозғалысын ұйымдастыруда көлік құралдары тұтынушыларының қауіпсіздігін төмендететін қиындықтар орын алмауы тиіс [69].

Жоғарыда айтылғандарды жалпылай келе,мынадай төмендегі тұжырымдарға келуге болады:

1) Аталған ережелер, тек қана, жол және жол маңы сервисінің объектілеріне қатысты және де ол, жәй ғана ұсыныстық сипатқа ие;

2) Еуразиялық экономикалық одақ жағдайында, төменде аталған жағдайларды алға тартып тұрған,мәселелерді шешкен жөн:

– жол және жол маңы сервисінің объектілері, бойынша қажетті талаптардың болмауы;

– жол және жол маңы сервисі объектілерінің құрылымының нақты реттелуі (жол маңы объектілерінің орналасуы ғана реттеледі);

– Еуразиялық экономикалық одақтың, автокөліктік транзиттік дәліздерін заңдық тұрғыда анықтау, соған сәйкес транзиттік дәліздердің тізімі мен даму бағдарламалары жоқ (бұл аталғандар осы бағыттағы ұсыныстарды әзірлеудің тікелей алғышарты болып табылады, алайда бұл мәселе біздің зерттеуіміздің пәніне жатпайды).

Біздің пікірімізше, қазіргі кезеңде автокөлік жолдары туралы ұлттық Заңды ҚО «Автокөлік жолдары» Техникалық регламентімен үйлестіру керек. Мысалы, Қазақстан Республикасының автокөлік жолдары туралы Заңына сәйкес (1-бап, 20-тармақ) жол сервисінің объектілері – қонақүйлерді, мотельдерді, кемпингтерді, жанармай құю станцияларын, техникалық қызмет көрсету станцияларын, тамақтану және сауда пункттері. 7 баптың 1 тармағына сәйкес, жол сервисінің объектілері бұру жолағында және жол маңы жолағында орналаса алады (бұл тармақ Заңның 9 бабы, 2 тармағына қарама-қайшы келеді). Сонымен қатар Еуразиялық экономикалық одақтың техникалық регламентінде жолақтың

аясында тек жол маңы сервисінің объектілері ғана, орналаса алады деп нақты түсіндірілген:

– автобустардың аялдау пунктері, соның ішінде павильондарымен, көлік құралдарының қысқа уақытқа аялдауға арналған алаңшалары, көлік құралдарының тұрақтарымен демалуға арналған алаңшалар, апаттық-шақыру байланыстарының құрылғылары, басқа да орындар;

– мотельдер, кемпингтер, қонақүйлер;

– АЖБ, автокөлік жолдарында жол қозғалысына қатысушыларына жүру жолдарында, қызмет көрсетуге арналған объектілер мен сервистер тек жол маңы жолағында орналаса алады.

Халықаралық және республикалық маңызы бар жалпы пайдалануға арналған автокөлік жолдарының, бұру жолағында сыртқы (визуалды) жарнаманы орнату Ережелеріне өзгерістер ендізу қажет деп санаймыз.

Ол жерде қажет етілетін өзгерістерге келетін болсақ, қосымша Ережені әзірлеудің қажеттілігі туындап отыр. Ол Ережеде ұлттық оператор жарнама объектілерін орнату орнын анықтау барысында Еуразиялық экономикалық одақтың Техникалық Регламентінің нормаларын басшылыққа алу керек.

Магистралдардағы қозғалыстың толық қауіпсіздігін қамтамасыз етуге арналған сыртқы жарнамалардың барлық түрлері олар:

1) Жол белгісінде, оның тірегінде немесе қозғалысты реттеуге арналған кез-келген басты элементте орналаспауы керек;

2) Жол қозғалысын реттеу құралдарының көрінуі көзді нашарлатпауы немесе анықтығын төмендетпеуі тиіс;

3) Жол қозғалысын ұйымдастырудың техникалық құралдарымен және арнайы сигналдармен бірге бейнені немесе дыбыстық әсерді білдіретін сыртқы түрімен визуалды түрде ұқсас болмауы керек, сонымен қатар автокөлік жолында көлік құралының, жаяу жүргіншінің, жануарлардың немесе кез-келген визуалды объектінің түрін көрсетпеуі керек;

4) Сыртқы және ішкі жарық түсіру кезінде жол белгілерінің фотометрлік сипаттамаларынан биікте бейне элементтерінің кез-келген жарыққа жол бермеу керек;

5) Белгілер жасанды жарық түсірілмейтін жол учаскелерінде тәуліктің қараңғы уақыттарында жарық түсірмеуі;

6) Тікелей көліктік жол айырықтарда, қиылысу және қабысу, автокөлік жолдарының, темір жол переездердің және жасанды құрылғылардың аймағында көзге көрінудің есептік қашықтығына жақын орналасуына болмайды.

Қазақ мемлекетінің заңнамаларының құрама тасымалдау салаларындағы айырмашылықтарына да тоқтала кету керек. Халықаралық құрама тасымалдарды дамыту үшін мемлекеттік маңызы өте зор ҚТЖК (құрама тасымалдар желісі келісімі)-де анықталған жекелеген объектілер Қазақстан Республикасы Президентінің 06.04.2015г. №1030 Жарлығымен бекітілген 2015-2019 жылдарға арналған «Нұрлы жол» инфрақұрылымдық Мемлекеттік даму бағдарламасына қосылған. ҚТЖК өзінің заңды күшіне 20.10.1993 жылы енді.

Қазақстан Республикасы ҚТЖК-ге Қазақстан Республикасы 31.01.2002ж. №290-II заңының негізінде қосылды.

Халықаралық құрама тасымалдар аясында, Қазақстан Республикасы маңызды темір жол желілеріне ҚТЖК жатқызылды:

- 1) С-Е 20 (Петухово-) Мамлютка – Петропавловск – Қарақоға (– Ыстықкөл);
- 2) С-Е (Зауралье-) Пресногорьковская – Көкшетау – Ақмола – Мойынты – Дружба (– Алашанко);
- 3) С-Е 30 (Орынбор-) Илецк-I – Қандыағаш;
- 4) С-Е 50 (Астрахань-) Ақсарай-II – Атырау – Мақат – Қарндыағаш – Арыс – Алматы – Ақтоғай;
- 5) С-Е 60 (Салар-) Шенгелді – Арыс;
- 6) С-Е 592 Бейнеу – Шетпе – Ақтау;
- 7) С-Е 597 Мақат – Бейнеу (- Кунград).

Халықаралық құрама тасымалдарды қамтамасыз ету жағдайында Қазақстан территориясында орналасқан ерекше объектілерге ҚТЖК жатқызылды: Арыс, Қарағанды, Семей, Төре-Там, Түркістан, Жезқазған. Доңғалақ жұптарын ауыстыру көзделетін, сонымен қатар Қытай-Қазақ шекарасында Дружба-Алашанкой станциялары.

Қазақстан Республикасы Темір жолдар әріптестігі ұйымының (ТЖӘҰ) белсенді қатысушысы болып табылады. Аталған ұйым аясында 04.06.1997 ж. «Еуропа-Азия қатынасындағы құрама тасымалдардың ұйымдық және эксплуатациялық аспектілері туралы» Келісім әзірленді қабылданды. Аталған Келісімнің кіріспесінде ол «халықаралық құрама тасымалдардың маңызды желілері мен тиісті объектілер туралы Еуропалық келісімнің (ҚТЖК) негізінде әзірленген және Еуропа-Азия бірыңғай көлік жүйесін құруды мақсат ететіндігі» айтылған. Қазақстан Республикасы Келісімге 1999 жылы қосылды (Қазақстан Республикасы Үкіметінің 09.08 1999 ж. №1117 Қаулысы) [70].

ТЖӘҰ сарапшылары мен мамандары 2020 жылдарға дейін тасымалдарды жақсарту және темір жол көлік дәліздерін дамыту жөніндегі Кешенді жоспарларды жетілдіру бойынша ТЖӘҰ №№9, 12 және 13 жұмыстар жасалды. Олар ТЖӘҰ Комиссиясының қорытынды кеңесінде бекітілді. Қазақстан Республикасының халықаралық құрама тасымалдарды дамыту ретінде атаған барлық объектілері ТЖӘҰ дәліздерінің құрамына қосылды.

ҚТЖК 3 бабына сәйкес, «Халықаралық құрама тасымалдарының темір жол желілері Осы Келісімнің III қосымшасында көрсетілген сипаттамаларға сәйкес келуі керек, немесе ұлттық бағдарламалар аясында жүргізілетін одан ары жетілдіру жөніндегі жұмыстар барысында осы қосымшаның ережелеріне сәйкестікке келтіріледі».

Кедендік одақ Комиссиясының 15.07. 2011 ж. №710 шешімімен КО «Темір жол көлігі инфрақұрылымының қауіпсіздігі туралы» ТР бекітілді (КО 003/2011 ТР), Регламент СЛКП талаптарына толығымен сәйкес келеді. КО ТР-нің техникалық реттеу объектісі темір жол көлігінің инфрақұрылымы болып табылады. Ол темір жол көлігі инфрақұрылымының темір жол жолы, темір жолдық электр жабдықтау, темір жол автоматикасы және телемеханика, темір жол электр байланысы, станциялық ғимараттар, құрылғылар және қондырғылар секілді жүйелерді, сонымен қатар регламенттің №1 қосымшасына сәйкес тізім

бойынша темір жол көлігі инфрақұрылымы жүйесінің құраушы бөліктерінің элементтерінен тұрады [70].

ҚТЖК-да темір жолдар инфрақұрылымының талаптарынан бөлек, базалық талаптар да бар:

- терминалдарға;
- аралық станцияларға;
- шекаралық пункттерге;
- паромдық өткелдерге.

Бұрыннан бар немесе қайтадан құрылған терминалдарға қойылатын базалық және минималды талаптарға төмендегілер жатады:

1) Тауарды қабылдау және вагондарды жөнелту мерзімдерінің арасындағы ең төменгі уақыт аралығын қамтамасыз ету, сондай-ақ поездардың келуі мен жүк бірлігін жүктеуге арналған вагондардың дайындығы арасындағы, егер тұтынушыларды тауарларды қабылдау немесе жеткізу мерзімі туралы басқа талаптарға сәйкес келмейтін болса, бір сағаттан аспауы керектігі екендігі шартты түрде алға тартылады;

2) Жүк бірліктерін жеткізуді немесе жинауды қамтамасыз ететін көлік құралдарының мүмкіндігінше аз уақытты (20 минуттан аспайды) расталуы тиіс;

3) Терминалдың орналасқан жері мыналармен таңдалуы керек:

- экономикалық орталықтардан жолдарға тез және оңай қол жеткізілуі;
- темір жол торабының аясында магистралды темір жол желілерімен байланысы айқын болуы жөн деп саналады, вагондар тобын тасымалдау жағдайында – құрама тасымалдар үшін пайдаланылатын жүрдек пойыздарға жететін бағыттарға жеңіл түрде жетімділігі болғаны дұрыс [71].

Төменде келтірілген аралық станцияға қойылатын минималды талаптар терминалдарға да қатысы бар.

Аралық станцияларға қойылатын қысқаша талаптар:

Құрама тасымалдар үшін пайдаланылатын пойыздардың жолындағы техникалық немесе эксплуатациялық себептерге байланысты аялдамалар, мысалы, вагондар тобын алмастыру немесе доңғалақ жұптарын ауыстыру станцияларында бір мезгілде басқа жағдайда қосымша аялдамаларды қажет ететін жұмыстарды жүргізу үшін де пайдалану керек (яғни, шекаралық бақылау, локомотивті алмастыру үшін).

Мұндай аралық станциялардың инфрақұрылымы төмендегі шарттарға сәйкес келуі керек:

– кіресберістік жолдардың тәуліктік өткізу қабілеті құрама тасымалдар үшін пайдаланылатын пойыздардың тежелуінің алдын-алатындай жеткілікті болуы.

– кіреберіс жолға кіру мен одан шығу пойыздардың екі бағытта да тоқтаусыз қозғалысын қамтамасыз ету керек. Олардың өткізу қабілеті құрама тасымалдар үшін пайдаланылатын келген және/немесе жүріп бара жатқан пойыздар тежелмейтіндей жеткілікті болуы.

– жолдың әртүрлі типтерінің өткізу қабілеті станцияда нақты жұмысты жүзеге асыру үшін жеткілікті болуы тиіс, атап айтар болсақ, бұл қабылдау-жөнелту жолдарына, жинақтық жолдарға, сұрыптау желілері мен тармақтарына,

жүктерді арту жолдарына және доңғалақ жұптарын ауыстыру жолдарына қатысты.

– жоғарыда көрсетілген жолдарға арналған жүктеу габариттері пайдаланылатын темір жол желілерінің жүктеу габариттеріне сәйкес келуі керек (МСТЖ В немесе МСТЖ С1).

– жолдардың ұзақтығы құрама тасымалдар үшін пайдаланылатын толық құрамдық жолдарды қабылдау үшін жеткілікті болуы керек.

– электрлік күшті пайдаланған жағдайда жолдар электровоздар үшін

– қол жетімді болуы тиіс (тиісті маңайдағы жолдың электровоздарына арналған шекаралық станцияларда).

– тасымалдау, вагон топтарын айырбастау, дөңгелек жиынтығын ауыстыру, сондай-ақ шекаралық бақылауды өткізу құралдары қажетті паркингтің ең аз ұзақтығын қамтамасыз етуі тиіс.

а) Вагон топтарын алмастыру станциялары:

Жөнелту және белгілерген станциялар арасындағы құрама тасымалдар мүмкіндігінше тікелей қатынас пойыздарымен жүзеге асырылуы керек. Егер де жөнелтулер көлемінің аз болуы салдарынан ол экономикалық тұрғыдан орынды болмаған жағдайда және осыған байланысты құрама жөнелтулердің жүктерін ауысытып тиесе, олар ең болмағанда вагондар тобымен жүзеге асырылуы керек. Осы операцияларды жүзеге асыру үшін аялдау ұзақтығы әрбір жағдайда 30 минуттан аспауы керек. Оған қол жеткізу үшін вагондар тобын алмастыру станцияларының ұтымды инфрақұрылымын қалыптастырумен қатар, пойыздарды тиісінше құрастыруға болады (ол пойыздардың жүру маршруты шекараны асумен қосқанда мүмкіндігінше ұзақ болуы керек).

ә) Шекаралық тіректер:

Құрама тасымалдар үшін пайдаланылатын пойыздар вагондар тобын алмастыру қажет болатын станцияға дейін немесе жолда тоқтамастан белгіленген пунктке дейін шекараны асып өтіп, барлық бүкіл маршрутты мүмкіндігінше жүріп өтуі тиіс. Мүмкін болса, шекарада тоқтамаған дұрыс, егер тоқтамасқа амал жоқ болғанда, аялдау ұзықтығы тым аз болуы керек (30 минуттан артық емес). Оған былай қол жеткізілуі тиіс:

– әдетте шекарада жүргізілетін жұмыстан бас тарту арқылы, немесе, ол мүмкін болмаған жағдайда, пойыздар техникалық және/немесе ол жұмыстарды әкімшілік сипаттағы себептер бойынша кез-келген жағдайда тоқтауға мәжбүр болатын ішкі пунктерде орындау арқылы;

– тек бір рет аялдау арқылы, немесе жалпы шекаралық станциялардатоктаудан толығымен бас тарту арқылы.

б) Доңғалақ жұптарын алмастыру станцияларында:

Болашақта қажеттіліктерді қамтамасыз ету үшін уақыт пен шығын тұрғысынан тиімді болатын процедураларды әзірлеу керек. Басқа колеяларға арналған вагондарға жүк бірліктерін қайта жүктеуге қатысты да жоғарыда аталғандай, терминалдарда қайта жүктеу талаптары қолданылуы керек. Доңғалақ жұптарын ауыстыруға арналған мұндай станциялардағы аялдау ұзақтығы мүмкіндігінше қысқа болуы керек. Доңғалақ жұптарды ауыстыруға

немесе қайта жүктеуге арналған қолда бар құралдар тоқтау уақытының қысқа болуын қамтамасыз етуге жеткілікті болуы тиіс.

в) Темір жол – паромдық өткелдер/порттар:

Тасымалдаудың жалпы шарттары паромдармен тасымалдау шарттарына сәйкес келуі керек. Құрама тасымалдар кезінде порттардағы аялдау ұзақтығы мүмкіндігінше аз болуы керек (мүмкін болса бір сағаттан артық емес). Паромдық порттардағы станциялардың тиісті инфрақұрылымын және тиісті паромдық кемелерді жасаумен қатар (төмендегі тармаққа қара), ол келесі іс-шаралардың көмегімен қол жеткізіледі:

– шекаралық бақылаудың қажетті іс-шараларына жоғарыда аталған талаптарды қолдану;

– паромдық өткелдерде және темір жол жолдарында қозғалыс кестелерін келістіру арқылы және кемелерді жүктеуді және/немесе құрамдарды құруды жеделдету мақсатында ақпаратты уақытылы ұсыну.

Құрама тасымалдар үшін пайдаланылатын паромдық кемелер келесі талаптарға сәйкес келуі керек:

– кемелердің өлшемдері мен типтері тасымалданатын жүк бірліктері мен вагондарға сәйкес келуі керек;

– паромдық кемелерге жүкті жылдам арту мен түсіруді жүзеге асыру, сонымен қатар жүк бірліктерін/вагондарын келесі темір жол тасымалдарының талаптарына сәйкес сақтау (құрама тасымалдар және жолаушы және/немесе автокөлік тасымалдарының қажеттілігі жағдайында бөлу);

– егер тасымалдау барысында жүк бірліктері вагондарда қалып қоятын болса, онда паромдық кемелер оңай қол жетімді болып, көп уақыт жұмсауды қажет ететін сұрыптау операцияларын жүзеге асыру қажеттілігін болдырмау. Жүктеудің габариті және оське жүтеме ҚТЖК ІІІ қосымшасында келтірілген желелерге арналған көрсеткіштерге сәйкес келуі тиіс;

– егер жүк бірліктерінің ауыстырып тиеу вагондардан бөлек жүзеге асыру қажет болса, онда мүмкін болатын автокөлік тасымалын жүзеге асыру үшін паромдық және темір жол терминалдарының арасында қысқа және сенімді автокөлік жолдары болуы керек.

Қазақстан үшін құрама көлік инфрақұрылымының маңызды объектілерінің бірі Каспий теңізіндегі Ақтау порты болып табылады. Қазақстанның оны ҚТЖК келісіміне қосуға талпынуы дәл осы жағдаймен түсіндіріледі.

Қазақстанда теңіз шекараларының болуы халықаралық-құқықтық реттеушінің бұл түрін екі жақты келісім ретінде пайдалану түсіндіреді. Қазіргі таңда әрекет етеді:

– Ресей Федерациясының Үкіметі мен Қазақстан Республикасы Үкіметінің арасындағы теңіз көлігі саласындағы әріптестік туралы 2007 Келісім;

– Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Әзірбайжан Республикасының Үкіметі арасындағы теңіз сауда кеме қатынасы саласындағы әріптестік туралы 2011 ж. Келісім;

– Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Түркіменстан Республикасының Үкіметі арасындағы теңіз көлігі саласындағы 2014 ж. Келісім.

Мысалы, Әзірбайждан Республикасымен Келісімге сәйкес, тараптар мынаған келіседі:

– келіскен тараптар мемлекеттерінің кемелерінің олардың мемлекеттерінің теңіз порттары арасындағы тасымалдарына қатысуға ықпал етуге, сонымен қатар паромдық тасымалдардың одан ары дамуына ықпал етуге;

– олардың мемлекеттерінің теңіз порттары арасындағы тасымалдың дамуын қиындататын кедергілерді жоюда, соның ішінде жүкті терминалдармен жүктеуде және қабылдауда әріптестік жасауға;

– келіскен бір тараптың мемлекеттерінің басқа келіскен тарап мемлекетінің кемелеріне теңіз порттарының арасындағы тасымалдарға және үшінші елдердің порттары арасындағы тасымалдарға кедергі келтірмеуге;

– келіскен тарап мемлекеттерінің теңіз порттарының акваториясына келіскен тараптар мемлекетінің жалауының астымен жүзетін, екі келіскен тараптардың халықаралық сауда теңізде жүзудің қолданылатын талаптарына жауап бермейтін кемелерінің кіруін шектеу;

– қатысушылар бірізгі келіскен, тараптардың мемлекеттері болып табылатын теңіз кеме қатынасы қауіпсіздігі мәселелері жөніндегі халықаралық келісімшарт талаптарының орындалуын қамтамасыз ету;

– мемлекеттердің бақылау органдарының өкілдеріне оларға жүктелген қызметтерді орындауына кедергі келтірмеуі тиіс.

Тасымалдау әртүрлі көлік түрлерімен тасымалданатын аралас тасымал тасымалдауды ұйымдастырудың негізі [72, 18 б.].

Келісімдердің бір де біреуінде аялдау уақытының ұзақтығына, тексеру жүргізуге, бақылау процедуралардың келісілгендігіне қандай-да бір талаптар жоқ

Айта кететін жайыт мынадай, ТМД-ның кейбір қатысушылары, атап айтқанда, Әзірбайжан Республикасы мен Түрікменстан Республикасы ҚТЖК ратификациялаған жоқ. Сондықтан оның қатысушылары болып табылмайды. Және бұл жерде олар өздеріне құрама көліктің инфрақұрылымдарын дамыту жөніндегі халықаралық міндеттемені алған жоқ. Жеке мемлекетаралық Қазақ-Әзірбайжан және Қазақ-Түрікмен Келісімдеріне тиісті ережелерді ендіру арқылы ғана ҚТЖК талаптарын орындауға болатыны көрініп тұр.

Негізінен, теміржол тасымалы жүк жөнелтушілер үшін бірқатар баға емес артықшылықтарға ие. «Ыңғайлылық бойынша» артықшылықтарға қысқа мерзімдер, жүйелілік және жеткізудің атаулылығы жатады. Теміржол кестесінің дәлдігі (Қытай мен Еуропа арасындағы маршруттардағы контейнерлік пойыздардың 99.7 %-ы дәл кесте бойынша жүреді), атаулылығы (Есіктен есікке дейін жеткізу) және теңіз көлігімен салыстырғанда шамамен үш есе аз жеткізу уақыты теміржол тасымалының кешенді артықшылығын қамтамасыз етеді [73].

Сондай-ақ, осындай ұқсастықпен, қазақстандық мемлекеттің темір жол шекаралық бекеттерінің, бақылау-өткізу бекеттерінің жұмыс істеуі туралы барлық екі жақты мемлекетаралық келісімдерінде нысаналы нысаналар болуы тиіс - бақылаудың жекелеген түрлерін өндіру үшін көлік құрал-жабдықтарының тұрақтылығының максималды ұзақтығы және тиісті тазарту, инновациялық тәсілдер мен инженерлік бақылауды ұйымдастыру.

Зертеулерімізді ары қарай жалғастыра келе, біздің жағдайға қатысты халықаралық автокөлік-жол жүк тасымалдарына тоқталу қажет деп санаймыз.

ЖЖТК 3 бабының негізінде осы Конвенцияны қолданған жағдайда тасымалдаушы өзінің әрекеттеріне де және өзінің агенттерінің, өзінің қызметкерлерінің, және тасымалдауды жүзеге асыру үшін қызметіне жүгінген барлық тұлғалардың әрекеттері мен олқылықтары үшін де жауап береді.

Ал бұл агенттер мен қызметкерлер басқа да тұлғалар өздеріне жүктелген міндеттің аясында әрекет етеді. ЖЖТК 17-бабының негізінде тасымалдаушы жүкті тасымалдауға қабылдап алған сәттен бастап оны тапсырғанша оның толығымен немесе ішінара жоғалуына немесе зақымдалуына жауапты болады, сонымен қатар тауарды мерзімінен кеш жеткізгенде Конвенция тасымалдаушының кінәсінің анық-қанығын декларациялайды (8.18), сондықтан да жүктің жоғалуының, оның зақымдалуының немесе жеткізілу мерзімінің кешіктірілуі тасымалдаушының кінәсіне байланысты емес ерекше тәуекелдермен немесе жағдайлармен байланысты орын алғанда бұл жерде жеткізуші жауапты болып саналады.

Мұндай жағдайлар мен тәуекелдерге форс мажор, жөнелтушінің немесе қабылдап алушының әрекеттері немесе олқылықтары, жүкке тән ақаулар, жүкті сырттан қараған кезде байқалмаған нәрсенің немесе орамның кемшіліктері, жүкті ашық жылжымалы құрамда тасымалдау және тағы басқалар (ЖЖТК 17-бап). Егер тасымалдаушы жүктің жоғалу немесе оның зақымдалу жоғарыда аталған жағдайлардың немесе ерекше тәуекелдердің бірінің немесе бірнешеуінің салдары болып табылғандығын дәлелдесе, онда мұндай жағдай сол салдардан орын алды деп танылады. Алайда, шағымданушы өз тарапынан керісінше дәлелдеуге құқылы (ЖЖТК 17, 18-баптар).

Жеткізу мерзімі келісімшарттың тараптарымен анықталуы мүмкін және жүк құжатында көрсетіледі. Егер де ол анықталмаса, жүктің кешігіп жеткізілуі тасымалдаудың ұзақтығы нақты жағдайларды ескере келе, тасымалдаушыға жеткізілуі тиіс уақыттан асып кеткен жағдайда орын алғанда танылады (ЖЖТК 19-бап). Жөнелтуші немесе қабылдап алушы келісімшартта келісілген немесе жол құжатында көрсеткілген мерзім өткен соң 30 күн ішінде немесе жүкті жеткізу уақыты келісілмесе тасымалдаушы жүкті қабылдаған кезден бастап 60 күннің ішінде жүкті жоғалды деп санауға және жеткізушіден оның толығымен жоғалуы ретінде өтемақы талап етуге құқылы (ЖЖТК 20-бап).

Шығынды өтеуге жататын соманың өлшемі оны тасымалдау үшін қабылдаған орындағы және уақыттағы құнына тең сомамен анықталады. Жүктің құнын қойманы кодтау арқылы немесе әйтпесе ағымдағы нарықтық бағаға (егер бар болса) немесе ұқсас шығу тегі мен сапасы бар тауарлардың әдеттегі нарықтық бағасына (егер бар болса) сілтеме жасай отырып анықтауға болады. Конвенция тасымалдаушының жауапкершілігінің аясын анықтайды. Жүктің құнынан бөлек, тасымалданатын төлемдер, кедендік алымдар мен баж салықтары, тасымалдауға байланысты басқа да шығындар өтелуге жатады. Басқа зиян өтелмейді. Жеткізу уақыты кешіккен кезде дәлелденген зиянды өтеу жүкті тасып өту төлемдерден аспайды. олардың өлшемі тасымалдау келісімшартында көрсетілген (ЖЖТК 23-бабы).

Жөнелтуші жүкті тасып өту төлемдеріне кәдімге үстемақы төлеген жағдайда жол құжатында тасымалдаушының жауапкершілігінің шегінен асатын жүктің құнын жариялайды және көрсетеді, және мұндай жағдайда жарияланған сома осы шекті алмастырады (ЖЖТК 24 -бабы).

Жүкті зақымдаған жағдайда тасымалдаушы жүктің құны бойынша есептелетін құнсыздандыруға сәйкес келетін соманы төлейді. Мұндай жағдайда өтемақының өлшемі бүкіл жүкті немесе оның бір бөлігін жоғалтқан кезде есептелетін сомадан асып кете алмайды (ЖЖТК 25-бабы).

Жүкті тасып өту төлемдерге келісілген үстемақыны төлегенде жөнелтуші жүк жоғалуы, зақымдалуы және мерзімінен кешіктіріліп жеткізген жағдайға келісілген мерзімде жеткізуге арнайы мүдделі сомасын белгілей алады (ЖЖТК 26-бабы).

Талапқа шағымданушы өтелуге жататын сомаға пайыз төлеуге иек арта алады. Есептеу тасымалдаушыға наразылықты жазбаша үлгіде жіберген күннен бастап жылына 5 %-бен есептеледі (ЖЖТК 27-бабы).

Тасымалдаушы зиян қасақана жөнсіз әрекетпен немесе міндеттерді орындауға жатпайтын әрекеттермен келтірілген болса, оның жауапкершілігін жоққа шығаратын немесе шектейтін Конвенцияның ережелеріне сүйенуге құқылы. Тысымалдаушының міндеттерді орындауға жатпайтын әрекеттерін істі карап жатқан сот қасақана жөнсіз әрекетке теңестіреді (ЖЖТК 29-бабы).

Қазақстан Республикасының заңнамаларына сәйкес, көлік процесіне қатысушылардың жауапкершілігі. Көлік процесіне қатысушылардың жауапкершілігі туралы нақты түсінік қалыптастыру үшін, ең алдымен, жауапкершілік туралы негізгі түсініктерге тоқталу керек.

Жауапкершілік дегенде өзіне жүктелген міндеттерді бұзған азаматтық құқықтық қатынастардың субъектісіне қолданылатын заңнамамен немесе келісімшартпен қарастырылған мүліктік өтемақыны немесе мүліктік ауыртпалықты (шығындарды өтеу, тұрақсыздық айыбын төлеу (айыппұлды, пеняны) түсінеміз.

Заңдық сілтемелердің бұзылуынан, міндеттердің орындамауын және дер кезінде анықталмағаны деп түсінуге болады.

Бірінші жағдайда (орындамау) борышкер істеуге міндетті болғанды мүлдем істемейді. Мысалы, тасымалдаушы жүкті тасымалдау үшін көлік құралын бермесе немесе жүкті жөнелтуші сол көлік құралын пайдаланбаса немесе жүкті тасымалдаудаға ұсынбаса.

Екінші жағдайда міндет орындалады, алайда тиісінше емес (уақытлы емес, ішінара, жеткіліксіз, міндеттің мазмұнымен анықталатын басқа шарттардың бұзылуымен). Тасымалдаушының немқұрайлылығының мысалы ретінде көлік құралдарын уақтылы жеткізбеу; бүлінген немесе сәйкес келмейтін көлік құралдарын тасымалдау немесе нақты жүктерді тасымалдау үшін қажетті жабдықтың жеткілікті мөлшерін бермеу; немесе жүктерді келісімге сәйкес жеткізе алмау, бірақ жетіспеушілік, жинақсыздық, зақымдану (бүліну) сияқты шығындарға әкеп соқтыруы мүмкін.

Азаматтық заңнаманың жалпы ережесі бойынша міндеттерді орындамағаны үшін жауапкершілік кінәсі болғанда орнайды, яғни борышкер бұзылуларға өзі

кінәлі болғанда. Осы аталғандармен қатар, тасымалдауға қатысты кінәсіне карамастан жауапкершілік қағидасы қолданылады, яғни, борышкер міндеттің бұзылуы дерегінің өзіне жауапты болады, бұзылуда оның жеке кінәсі болмаса да, яғни міндет борышкерге байланысты емес объективті жағдайлар бойынша тиісті түрде орындалмаса.

Көлік процестеріне қатысатын адамдардың жауапкершілігі азаматтық құқықтың жалпы қағидаттарына сәйкес айқындалады.

Қазақстан Республикасы Азаматтық кодексінің 701-бабына сәйкес тасымалдауға байланысты міндеттемелерді орындамайтын немесе тиісінше орындамайтын тараптар, 701-бап талап еткендей, осы заңнамада, көлік қызметі туралы басқа да заңнамалық актілерде және олардың арасындағы келісімдерде айқындалған жауапкершілікті өзіне қабылдайды; бұдан басқа, тасымалдауға байланысты міндеттемелерді орындамайтын немесе тиісінше орындамайтын тараптар тасымалдаудың нақты міндеттемелері бар олар көлік қызметі туралы қолданыстағы заңнамамен анықталады.

Нақты материалдық залалды, сондай-ақ жоғалған кірісті өтеуге кепілдік беретін азаматтық жауапкершілік туралы ережелерден айырмашылығы, көлік қызметін реттейтін нормативтік құқықтық актілер көлік қызметіне қатысушылардың жауапкершілік бойынша міндеттемелерін белгілейді (ҚР Азаматтық кодексінің 350-бабы).

Тасымалдау жөніндегі міндетке қатысушылардың жауапкершілігі біржақты-нормативті болып табылады, яғни, заңнамамен белгіленген ережелер қолдануда міндетті болып табылады және өзгертілмейді. Қазақстан Республикасы Азаматтық кодексінің 701-бабының 2-тармағы, Қазақстан Республикасының Қазақстан Республикасы көлік туралы заңының 17-тармағында былай қарастырылған: тасымалдаушылардың жүк иелерімен (жүкті жөнелтушілермен және жүкті қабылдаушылармен) және жүкті тасымалдау кезінде мұндай келісімдердің мүмкіндігі көлік туралы заңнамалық актілермен қарастырылған жағдайларды қоспағанда жолаушылармен заңнамалық актілермен білгіленген жауапкершілікті шектеу немесе жою туралы келісімдерінің күші жоқ.

Сонымен қатар, тараптардың келісімі бойынша тасымалдаушының, және жүкті тасымалдау міндеттемесінің басқа субъектілерінің жауапкершілік деңгейі жоғарылауы мүмкін.

Сонымен, тасымалдау жөніндегі міндеттерді бұзғаны үшін жауапкершілікке мыналар тән:

- шығындардың бөр бөлігін өндіру құқығын шектеу;
- тасымалдаушының нормативтік жауапкершілігін азайтуға немесе жоюға тыйым салу;
- белгіленген жағдайда тараптардың келісімі бойынша оның өлшемі мен шектерін анықтау мүмкіндігі.

Жүктерді тасымалдау жөніндегі міндеттемелердің бұзылғаны үшін Қазақстан Республикасы Азаматтық кодексінің тасымалдаушының тасымалдаушының көлік құралдарын бермегені үшін және жөнелтушіні оларды пайдаланбағаны үшін (702-бап), сонымен қатар тасымалдаушыны жүкті немес

жол жүгін жоғалғаны, жетіспеушілігі және зақымдалуы (бұзылғаны) үшін жауапкершілігін қарастырады (705-бап). Олардың әрқайсысын қарастырамыз.

Көлік құралдарын бермегені үшін және берілген көлік құралдарын пайдаланбағаны үшін жауапкершілік өзара сипатқа ие: жүкті жөнелтуші тасымалдау үшін дүкті тапсыруы керек тасымалдаушының алдында жауап береді, ал тасымалдаушы жүгін тасымалдауы тиіс жүкті жөнелтушінің алдында жауап береді.

Тасымалдаушының міндеттерді бұзуы келесі формалардан көрінеді:

Біріншіден, көлік құралдарын жүктеуге бермеу. Тасымалдаушының көлік құралдарын беру жөніндегі міндеті орындалды деп танылуы үшін бұл тапсыру өтінімнің немесе басқа келісімшарттың сандық көрсеткіштеріне қатаң сәйкес келуі талап етіледі. Өтінімді (тапсырысты) тасымалдаушы орындамаған болып саналады, егер оның жүкті жөнелтуші мерзімінде бергеніне қарамастан, көлік құралдары тиісті мерзімде берілмесе немесе өтінімде (тапсырыста) қарастырылған мөлшерден аз берілсе.

Екіншіден, жүктеуге ақауы бар көлік құралдарын беру немесе нақты жүктерді тасымалдауға жарамсыз көлік құралдарын беру.

Тасымалдау ережелері тасымалдаушылардың жүкті қауіпсіз тасымалдауға қабілетті көлік құралдарында тасымалдау жөніндегі міндеттерін нақты көрсетеді, бұл ретте бұзушылықтар көлік құралдарын тиеуден бас тартқан жүк жөнелтушілерге жүкті тасымалдау жөніндегі өз міндеттемелерін орындағаны ретінде санкцияларға әкеп соғады. Мұндай жағдайларда жүк жөнелтушінің көлік құралдарын тиеу мақсаттары үшін тиеуден бас тартуға келісім-шарттық мүмкіндігі бар, бұл олардың тасымалдау міндеттемелерін толық емес және орындау шарттарымен сәйкес келмейтіндей етіп көрсетеді.

Жүкті жөнелтушінің өз міндеттерін бұзуы мына формада көрсетіледі:

а) берілген көлік құралдарын пайдаланбау. Тасымалдаушы берген көлік құралдары пайдаланылмаған деп танылады:

– жүктің жүктелі қажет болатын есептік тәуліктен асып кететін тұрып қалуына жол берген жағдайда;

– беріліп қойған көлік құралдарынан бас тартқан жағдайда, олардың соңына дейін артпай қалдырған кезде (мысалы, жүктің жоқтығына байланысты).

ә) өтінімде (тапсырыста) қарастырылған көлік құралдарынан бас тарту.

ҚР АҚ 702-бабында көлік құралын бермегені үшін және берілген көлік құралдарын пайдаланбағаны үшін жауапкершіліктің қандай-да бір нақты формасын қарастырмайды, жауапкершілікті белгілеу құқығын басқа заңнамалық актілерге және келісімшарттың тараптарына қалдырады. Қазақстан Республикасы көлік заңнамаларында бұл жауапкершілік айыппұл формасында белгіленген. Осы ретте тараптардың өз міндеттерін орындамауынан келтірілген шығындарды өтеу мүмкіндігі жоққа шығарылады. Шығындар туралы талаптар көлік туралы заңнамалық актілерде тікелей қарастырылған жағдайда ғана ұсынылуы мүмкін.

Көлік құралдарын бермегені үшін және берілген көлік құралдарын пайдаланбағаны үшін жауапкершіліктен босату.

ҚР АҚ 702-бабаның 2-тармағы орын алған жағдайда тасымалдаушы немесе жөнелтуші жауапкершіліктен босатылатын жағдайлардың мысалдық тізімін белгілейді.

Олардың қатарына мыналар жатады:

– еңсерілмейтін күш, сонымен қатар стихиялық сипаттағы басқа құбылыстар (қар басып қалу, су тасу, т.б.);

– көлік туралы заңнамалармен қарастырылған ретпен белгіленген белгіл-бір бағыттарда жүктерді тасымалдауды тоқтату немесе шектеу;

– заңнамалық актілермен қарастырылған басқа жағдайларда.

Көліктік заңнама жүкті тасымалдауға қабылданған өтінімді (тапсырысты) орындамағаны үшін мүліктік жауапкершілік көзделмейтін жағдайлардың толық тізімін белгілейді.

Басқа барлық, оған енбеген жағдайлар, ең болмаса олардың орын алуы тараптарға байланысты болмаса да, жөнелтушіні немесе тасымалдаушыны тасымалдауды ұйымдастыру жөніндегі әрекеттерді орындамағаны үшін жауапкершіліктен босатпайды. Демек, тасымалдаушылар мен жөнелтушілер көлік құралдарын бермегені үшін және оларды пайдаланбағаны үшін кінәсіне карамастан жауапты болады.

Тасымалдаушының жүктің немесе жол жүктің жоғалуы, жетіспушілігі, зақымдалуы (бұзылуы) үшін жауапкершілігі. Жоғарыда айтып өткеніміздей, көлік заңнамасын ерекшелетін жағдайлардың ішіндегі маңыздысы тасымалдаушылардың шектеуші жауапкершілігі қағидасы болып табылады. Қазақстанда қалыпты жағдайға транзиттік істің дамуна кедергі келтіретін проблемаларды шешу қажет. Республикада көлік инфрақұрылымының деңгейі жеткіліксіз жоғары деңгейде әртүрлі нысандардың тозуы 40-тан 95 пайызға дейін артып отыр. Көлік дәліздерін дамыту жүк тасымалының дамуының негізі. Осыған орай ЕЭО тасымалдау қатынастарында алдына қойып отырған мақсаттарына сәйкес, транзиттік-тасымалдау аясында жаңа сапалы деңгейге шығуды мақсат етіп отыр. Сондықтан бұл одақтың экономикалық кеңістігін интеграциялау қажет [74].

Азаматтық кодекстің 705-бабына сәйкес тасымалдаушылар жүкті тасымалдауға немесе көлікпен тасымалдауға қабылданған кезден бастап оны алушыға немесе уәкілетті тұлғаға жеткізгенге дейін оның сақталуын қамтамасыз етуге міндетті. Тасымалдаушының жүктің жетіспеушілігі үшін жауапкершілігі, егер ол мұндай жоғалту, жетіспеушілік немесе зақымдану оның тарапынан қандай да бір әрекеттің нәтижесі емес екенін дәлелдей алмаса туындайды. Жүкті немесе жол жүгін тасымалдау кезінде келтірілген зиян тасымалдаушы келесі өлшемде өтейді:

– жоғалған немесе жетіспейтін жағдайда – жоғалған немесе жетіспейтін жүк немесе жол жүгі құнының өлшемінде;

– жүктің немесе жол жүгінің зақымдалуы (бұзылуы) жағдайында оның құны азайған сома өлшемінде, ал жүкті немесе жол жүгін қалпына келтіру мүмкін емес болған кезде – оның құнының өлшемінде;

– тасымалдауға құндылығы жарияланып тапсырылған жүкті немесе жол жүгін жоғалтқан жағдайда – жүктің немесе жол жүгінің жарияланған құнының өлшемінде.

Жүктің немесе жол жүгінің құны оның сатып алушының есепшотында көрсетілген немесе келісімшартта қарастырылған бағасын басшылыққа ала отырып анықталады, ал есепшот болмаса немесе келісімшартта бағасы көрсетілмесе – онда салыстырмалы жағдайларда әдетте балама тауарларға алынатын бағаның негізінде анықталады.

Жүкті немесе жол жүгінің жоғалуы немесе жетіспеушілігі жағдайында тасымалдаушы өтемақы төлемімен бірге жоғалған жүктің немесе жол жүгінің тасымалының да төлемақысын қайтарады. Айта кету керек, бұл баптың ережелері Қазақстан Республикасының көлік туралы заңының 18-бабында да бекітілген. Кінәнің жоқтығын жағдайды бұзған тұлға дәлелдейді. Тасымалдаушы өзінің кінәсінің жоқтығын дәлелдегенше жоғарыда аталған салдарының (жүктің жоғалуы, жетіспеушілігі, бұзылуы, зақымдалуы) бірінің орын алуына кінәлі болып саналады.

Көлік заңнамасы тасымалдаушыларға жүкті алушыға уақтылы жеткізбегені үшін жауапкершілік жүктейді. Көлік заңнамасы олардың тиісті жөнелтілімдерін уақтылы жеткізбегені үшін жауапкершілік екі тарапқа да жүктелетінін белгілейді. Тасымалдаушының міндеттемелері одан заңда немесе екі қатысушы тараптың келісінде белгіленген кез келген белгіленген мерзім ішінде тасымалдауға қабылданған жүкті белгіленген межелі пунктке сақталған жағдайда жеткізуді талап етеді. Ереже әрбір жүктің ауысып тиелуі үшін нақты мерзімдерді белгілемейді, сондықтан да жүктер ауыстырып тиеу пункттерінде тұрып қалу жағдайы сирек болмайды. Осы ретте жеткізу мерзімдері бұзылған жоқ болып саналады.

Бұл жағдайдан шығатын жол көліктің барлық түрлеріне жүктердің ауыстырып тиеу пунктінде болуы мерзімдерін белгілеу және көлік заңнамасында осы мерзімдердің бұзылуы үшін санкцияларды көздеу болар еді. Ол санкциялар кінәлі тасымалдаушыдан өндіріліп алынар еді. Жүкті мерзімінен кеш жеткізу жүкті тасымалдаушының жүкті қабылдап алушыға айыппұл (пеня) төлеу міндетіне алып келеді. Сонымен қатар тасымалдаушы тасымалдаудың кідіруіне байланысты жөнелтушіде немесе қабылдап алушыда пайда болған шығындар үшін жауапты болады.

Көлік саласындағы өзара қарым-қатынастарды реттейтін әрекеттегі заңнама тасымалдаушының жүкті мерзімінен кешіктіріп жеткізгені үшін жауапкершілігін тікелей қарастырады. Алайда айта кету керек, негізінде көлік саласындағы құқық жүкті ауыстырып тиеу пункттеріне мерзімінен кеш жеткізгені үшін тасымалдаудың басқа қатысушыларына (бірлескен тасымалдаушыларға) жауапкершілік қарастырмайды, тек тасымалдаушылар мен жүкті алушылардың өзара қарым-қатынастарын регламенттейді, дей тұрғанымен, жүкті жеткізуде мерзімінен кешіктіріліп бірлескен тасымалдаушылар арасындағы өзара қарым-қатынаспен тікелей байланысты. Жүкті бір тасымалдаушы мерзімінен бұрын жеткізген жағдайда, меншік иесі

немесе жүк жөнелтуші шарт бойынша басқа жауапты тұлғаға талап қоюға және одан залалды өтеуді талап етуге құқылы.

Уақтылы жеткізбегені үшін жауапкершіліктен босату. Тасымалдаушы кез - келген кідірістер оның кінәсі емес екенін және басқа да еріксіз факторлардың әсерінен болғанын көрсете алса, мысалы, тау құлауы мен су тасқыны сияқты жауапкершілікті алып тастай алады.

Тұжырымдар мен ұсыныстар.

Жоғарыда айтылғандарды қорытындылай келе, автокөлік көліктерімен жүктерді тасымалдау Ережесіне тура құқықтық нақтылауларды ендіруді ұсынамыз, атап айтар болсақ, Қазақстан Республикасынан бастау алатын халықаралық автокөлік тасымалдарын жүзеге асырғанда, жүкті жөнелтуші ЖЖТК сәйкес түзілген арнайы жүк құжатын рәсімдеу және тасымалдаушығы немесе өкіліне беру міндетін өзіне алғаны жөн болады деген ойға келуге болады [75, 3 б.]. Аталған жүк құжаты көлік құжаты болып табылады және тапсырыспен есеп айырысуға, көрсетілген көлік қызметтерін есепке алған жағдайда қызмет етуі мүмкін.

Егер біз ереженің көкейкесті редакциясына көз жүгіртетін болсақ (14-тармақтың 2 абзацы) «Тауарлық-көлік жүк құжатында көрсетілген мәліметтердің дұрыс болмауына, дәл еместігіне немесе толық болмауы салдарынан пайда болған зиянды жүкті жөнелтуші өтейді». Заңдық коллизияларды болдырмас үшін, жүкті тапсырмас бұрын қажетті құжаттарды CMR – жүк құжатына қосуға немесе тасымалдаушының құзырына беруге және кедендік және басқа да ресми әрекеттерді орындау үшін талап етілетін мәліметтерден хабардар етуге міндетті болатындығын бекітіп, анықтау керек екендігі дұрыс деп болады деп есептейміз.

Ұлттық құқықтың ЖЖТК Конвенциясынан айтарлықтай айырмашылығы бар. Ол жерде жүктің ішінара немесе толық жоғалғанына байланысты келтірілген зиян тасымалдаушыдан алынып тасталады. Өлуге жататын сома жүкті тасымалдау үшін қабылдаған орындағы және уақыттағы оның базалық құнынан есептеледі (ЖЖТК 23-бабы, 1-тармағы). Алайда, өтеу сомасы жетіспейтін салмақты 1 кг үшін 8,33 SDR –дан аса алмайды. Конвенцияға сәйкес, жүктің құны биржалық котировкалау негізінде анықталады, ондай болмаса, ағымдағы нарықтық бағадан анықталады, ол аталғандардың екеуі де болмаса, шығу тегі мен сапасы тура сол секілді тауардың кәдімгі құны негізінде анықталады.

ЖЖТК сәйкес, сақтандырылмаған жүктің жоғалуының шығындары кез-келген жағдайда жүк иесіне өтеледі. Мысалы, жүк иесі құны 50 000\$ болатын жүкті тасымалдауға тапсырады және оны сақтандырғысы келмейді. Егер де жүк тасымалдарындағы негізгі құжат болып табылатын тауарлық-көлік CMR-жүк құжатында жүктің құны жарияланбаса, онда жүк жоғалған немесе зақымдалған жағдайда тасымалдаушы зиянды салмақ бойынша өтейді: 1 кг үшін 8,33 SDR –дан артық емес. егер жүктің егесі жүк құжатында жүктің қанша тұратындығын көрсетсе, онда жүкті жоғалтқан жағдайда тасымалдаушы көрсетілген құн өлшемінде жауапты болады.

Тасымалдаушыны осындай қолайсыз салдардан қорғау үшін халықаралық практикада тасымалдаушының жауапкершілігін сақтандыру қарастырылған.

Шетелдік сақтандыру практикасы көрсетіп отырғандай, жүк иесіне сақтандыру қорғауына егер де жүктің құны 1 кг-ға 8,33 SDR-дан асатын кезде ғана жүгінудің мәні болады. Егер жүктің нақты құны аталған сомадан төмен болса, онда жөнелтуші жүкті сақтандыруда толық бас тарта алады, өйткені ЖЖТК бойынша тасымалдаушының жауапкершілігін жүк бұзылған немесе жоғалған жағдайда жабады.

Біздің елде жүктің құны сатушының есепшотында немесе жеткізу келісімшартында көрсетілген құнның аясында анықталады.

Сөйтіп, Қазақстан заңнамасы тасымалдаушыларды шектеуші шеңберге қояды, жүк жоғалған, жетіспеген немесе зақымдалған жағдайда жөнелтушінің алдында тасымалдаушының толық материалдық жауапкершілігін бекітеді. Сонымен қоса, мұндай жауапкершілік тасымалдаушының кінәсі дәлелденгенде орнайды. Басқаша айтқанда, жүк үшінші тұлғалардың кінәсі бойынша жоғалса немесе зақымдалса (ұрланған жағдайда) онда заңнама тасымалдаушының жүк иесінің алдындағы барлық жауапкершілігін алып тастайды.

Қазақстан Республикасының мақсаттылығын бағалаудың бірқатар құралдарын ұсына отырып, қарастырылып отырған мәселенің жекелеген мәнді тұстарын қарастыруды жөн санап отырмыз. Жоғарыда айтылғандарды ескере отырып, пәннің және зерттеудің объектілерінің аспектілеріне назар аудару қажеттілігі туындап отыр.

Елдегі ұлттық көлік саясатының мақсаты қазақстандық көлік жүйесін халықаралық көлік кешеніне интеграциялауды арттыру, бұл Қазақстанның транзиттік әлеуетін дамытуды қамтамасыз ету болып табылады. Алға қойылған міндеттерді іске асыру үшін не қажет, ең алдымен, көлік саласындағы нормативтік құқықтық актілерді мемлекетаралық стандарттарға бейімдеу қажет. Қазақстан аумағы арқылы өтетін халықаралық көліктік дәліздерді жетілдіру және жетілдіру үшін мұның барлығы Қазақстан Республикасының халықаралық көлік дәліздерін дамыту тұжырымдамасында.

Халықаралық деңгейде тасымалдау Қазақстан Республикасы мен халықаралық құқықтың басқа да субъектілері және (немесе) Қазақстан аумағы арқылы транзитпен тасымалданатын барлық көлік түрлеріне жүк және жолаушыларды жөнелту болып табылады.

Қазақстан Республикасының Салық кодексінің 224-бабы бойынша, көлік бірыңғай халықаралық тасымалдау құжаттары негізінде тасымалдауды орналастыру кезінде халықаралық саналады, және тауарларды экспорттық магистралды мұнай құбыры жүйесінің көлік жағдайда отыр - экспортталатын тауарларды сатып алушыға беру немесе кез келген басқа тұлғаның дәлелін қамтамасыз тиісті құжаттар, кедендік декларацияны қатаң көрсете отырып, белгілі тауар-материалдық құндылықтарды тікелей жеткізуді жүзеге асырады кедендік-экспорт режимінде тиісті түрде берілетін жүк нысаны. Қазақстанның бұл тұрғыда халықаралық конвенцияларды ратификациялау негізінде жаһандық транзиттік мәселелерді шешуі негізді [76, 109 б.].

Көлік құралын тіркеу қауіпсіздік талаптарына, еңбекті қорғау стандарттарына, қоршаған ортаны қорғау саласындағы еңбек заңнамасының нормаларына, сондай-ақ халықаралық/мемлекеттік стандарттардың

ерекшеліктеріне сәйкестігін қамтамасыз ететін заңда белгіленген процеске сәйкес жүзеге асырылуға тиіс. Тасымалдау туралы шарттарды жасаудың бірыңғай ережелері мен ережелері Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексінің 688-707-баптарында, көліктік құқық туралы нормативтік актілермен, халықаралық келісімдермен немесе Қазақстан Республикасының өзге де негізгі заң актілерінен басқа, Қазақстан Республикасының аумағында тасымалдау жүйесі ҚР Азаматтық кодексімен, бұл жағдайда «34-тарау. Тасымалдау», 688, 689, 691, 692, 693, 694, 697, 698, 699, 702- 703, 705, 706-баптарымен реттеледі. Бұл жағдайда Қазақстан Республикасының көліктегі нормативтік актілеріне сәйкес жасалған аралас тасымалдаудың қатысушылары арасындағы өзара қатынастарды реттейтін, реттейтін және ұйымдастыруды реттейтін 694-бабының заңды мүддесі (жүкқұжаттың бірыңғай лотына сәйкес жүзеге асырылады) конвенциялармен реттеледі және тараптардың келісімімен белгіленеді [9].

Халықаралық көліктік келісімшарттардың ерекшелігі оның орындалу барысында негізгі заң әртүрлі жанжал қағидаттарының негізінде қолданылады. Мәселен, тауарларды жөнелту кезінде олар Қазақстан Республикасының заңымен реттеледі, олар соңғы пунктке жеткізуді тағайындау еліне жеткізеді. Халықаралық тасымалдауға қолданылатын заң тасымалдаушымен шығарылған көлік құжатында көрсетілуі мүмкін.

Мұнда маңызды нормативтік құқықтық актілердің бірі Қазақстан Республикасының «Қазақстан Республикасының халықаралық шарттары туралы» 2005 жылғы 30 мамырдағы №54 заңы болып табылады, онда Қазақстан Республикасының Конституциясына, Қазақстан Республикасының Конституциясына, жалпыға танылған қағидаттары мен нормаларына сәйкес Қазақстан Республикасының халықаралық шарттары жасалады, енгізіледі, өзгертіледі және тоқтатылады. Халықаралық құқық, халықаралық шарттың ережелері, шарттардың құқығы туралы Вена конвенциясы.

Демек, заңнамада, ең алдымен, мыналар:

1) Көліктің түрлеріне тәуелділіктегі көліктегі құқықтық реттеудің неғұрлым маңызды мәселелерін айқындау жөніндегі нұсқауларды ұсынатын ұлттық және халықаралық заңдардың жалпы нормалары;

2) Көліктік заңнаманың жекелеген құқықтық нормалары көрсетілген.

Жалпыға бірдей қабылданған заңдарға фискалдық және әкімшілік құқықтың азаматтық, процессуалдық заңдарының құқықтық нормалары жатады. Мысалы, Қазақстан Республикасының азаматтық кодексі Тараптардың тасымалдауға жауапкершілігін айқын анықтайды және шектеулердің мерзімі туралы сұрақтарды шешеді.

2-тармақтың талабы бойынша ҚР-ның Азаматтық кодексінің 3-тармағы, басқа заңдарда қамтылған азаматтық-құқықтық нормалар осы Кодексті сақтауға тиіс. Көлік саласындағы қолданыстағы заңнама азаматтық заңдарға қайшы келмеуге тиіс, ал жанжал жағдайлары Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексіне артықшылық береді.

Әрине азаматтық-құқықтық шарттар негізінде тасымалдау қатынастарын құқықтық реттей отырып, тасымалдаушылардың ұлттық салық төлеу нормаларын негізге ала отырып жүзеге асыруы да көптеген мәселелердің тиісінше

шешілуін ретке келтіреді. Бұл жерде тасымалдаушы салықтарды және бюджетке төленетін төлемдерді төлеуші ретінде салық төлеуші болып табылады [77].

Келесі мәселе, автомобиль тасымалының қазіргі жағдайы. Біз жоғарыда атап өткендей «тасымалдау шарты» абстрактілі және жүктерді, жолаушыларды және багажды тасымалдауға байланысты әртүрлі қатынастарды реттеуге арналған. Сондықтан автомобиль тасымалы тек көлік түрі негізге алынады, тасымалданатын жүктер жалпы ережелерге бағынады. Бұл тұрғыда Қазақстан Республикасының автомобиль жолдары туралы заңнамасымен автокөлікпен жүктерді тасымалдау қағидаларын ескереміз. Заңнама жалпы автомобиль жолдарын мемлекеттік басқарудың құқықтық негізін қарастырады [78]. Автомобиль тасымалына қатысты Қазақстан Республикасы көпжақты келісімдердің көпшілігіне қосылды. Олар халықаралық автомобиль тасымалы мәселелері жөніндегі конвенциялар. Халықаралық автомобиль шарты туралы Конвенция халықаралық нормалардың жиынтығы жолаушылар мен багажды тасымалдау жария құқық және халықаралық жеке құқық нормаларының бірігуі ретінде қарастыруға мүмкіндік береді [79]. Аталған Конвенцияны толықтыратын Еуропалық келісім БҰҰ одан әрі біріздендіруге үлес қосатын жол қозғалысы туралы келісім [80].

Өзара автомобильдерді жүзеге асырудың регламенттеуші тәртібін бекітетін Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Норвегия Корольдігі Үкіметінің арасындағы халықаралық автомобиль тасымалдары туралы 2010 жылғы 26 ақпандағы келісім нақты құрылған екіжақты халықаралық-құқықтық акт. Келімінің 8-бабы егер рұқсаттың өзінде өзгеше ескерілмесе әрбір тасымалға бір рұқсат қажет және ол тасымалдаушыға екі жаққа да жол жүруді жүзеге асыруға мүмкіндік беретіндігін бекітті [81].

Сонымен қатар бұл тасымалдауды халықаралы реттеу құралы Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Сербия Республикасының Үкіметі арасындағы 2015 жылғы 28 тамыздағы халықаралық келісім [82]. Бұл тараптар автомобиль қатынасы саласында мемлекеттік көлік саясатын іске асыру қажеттілігіне байланысты Қазақстан Республикасының шетелдермен халықаралық ынтымақтастығын бекітетін, екі ел арасында құқықтық негіз құру үшін қажет болатын халықаралық автомобиль қатынасы саласындағы ынтымақтастықты дамыту және автомобиль тасымалдарын жүзеге асыру тәртібін оңайлатуға бағытталған. Саралау аясында бұл келісімнің жұмыс істейтіндігіне көз жеткіздік. Себебі келісімнің мәтіні жалпы, халықаралық стандарттарға және Уағдаласушы Тараптардың заң талаптарына жауап береді. Осы келісімнің 11 бабы «қабылдайтын тарап мемлекетінің ұлттық заңнамасында көзделген білікке түсетін жүктемеге, барынша рұқсат етілген жалпы массаға немесе габаритке байланысты салмақтық және габариттік шектеулер асып кеткен жағдайда, тасымалдаушыда осы тарап мемлекетінің тиісті құзыретті органы берген арнайы рұқсаты болуы қажеттігін» бекітеді, бірақ ұлттық заңнамamızда, нақтырақ айтсақ «Автомобиль көлігі туралы» заңнамamız салмақтық және габариттік деген терминдерді қарастырмайды. Сондықтан бұл анықтамалар енгізілуі қажет деп санаймыз. Әрине тасымалдау қатынастарында ұлттық заңнамалар мен халықаралық заңнамалардың жеткілікті деңгейде болуы

құқықтық реттеу деңгейінің көрсеткіші. Ғалым О.Н. Садиқов: «көлік саласында болуы оның жекелеген түрлері туралы заңнамалық актілер жүйесінің болуы көліктің жекелеген түрлерінде тасымалдауды ұйымдастырудағы маңызды көліктік технологиялық және құқықтық ерекшеліктерге байланысты, ал сондай ақ осы саладағы нормативтік реттеудің үлкен көлемі болатындығын айтып кеткен [83, 369 б.]

Әрине тасымалдау қарқынды даму үшін және халықаралық тасымалдауды дамыту үшін жүктерді тасымалдау кезіндегі жауапкершілікті күшейту қажет.

Заңи жауапкершілік құқықбұзушыға мемлекеттік-еріксіз әсер етудің маңызды құралы болып табылады. Қазіргі кезде азаматтық құқық ғылымында заңи жауапкершілік түсінігі азамат немесе заңды тұлғаның міндеттемені орындамау немесе тиісінше орындамау нәтижесінде, немесе заттық құқықтарды бұзу нәтижесінде бұзылған құқықтарды қорғау [84, 208 б.]. Заңи жауапкершіліктің халықаралық жеке құқық шеңберінде де мәселелері бірқатар ғалымдармен зерттелді [85, 208 б.], [86, 208 б.]. Дегенмен отандық және шетел әдебиеттерінде халықаралық жеке құқықтық қатынастардағы заңи жауапкершіліктің жалпы және біркелкі түсінігі жоқ, халықаралық жеке құқықтағы құқықтық қатынастардың ерекшелігі олардың халықаралық коммерциялық айналымға қатысуында әртүрлі мемлекеттің кәсіпкерлік субъектілерінің қатысуы. Тасымалдау қатынастарының да халықаралық айналымға шығуы осы халықаралық жеке қатынастармен байланысты. Бұл жерде айта кететін мәселе, халықаралық жеке құқықтық қатынастардағы жауапкершілікті қолдану тек құқық нормаларының санкциялары негізінде ғана емес, жеке құқықтық қатынастар қатысушыларының ерік білдіруі негізінде жеке-құқықтық шарттар негізінде де қолданылуы мүмкін [87, 140 б.].

Біз жоғарыда атап өткеніміздей, тікелей мультимодальды тасымалдар көлік заңнамасымен реттеледі, әр түрлі көлік түрлері осы қызметті жүзеге асыру үшін барлық маршруттарында бірыңғай құжаттарды пайдаланады. Қазақстанның Азаматтық кодексінің 694-бабы көліктің бірнеше түрімен тауарларды тасымалдау кезінде көлік ұйымдарының іс-қимыл тәртібін белгілейді. Ұқсас ережелерді басқа жерлерде де табуға болады, өйткені мультимодальды тасымалдау заңмен реттеледі; әр көлік түріндегі ұйымдар арасында келісімдерге қол қою арқылы әр көлік түріндегі ұйымдар арасындағы тікелей аралас байланысты жеңілдететін ұқсас құжаттар бар.

Алайда, «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Қазақстан Республикасы Заңының 12-бабы [3] осы талаптарға, оның ішінде заңға тәуелді актілерге қатысты ережелерге бағдар ретінде тікелей қайшы келеді. Сонымен қатар, көлік және коммуникация министрлігі осы талаптарды бұзатын және заң бұзушыларға қарсы сот ісін жүргізуге әкелуі мүмкін сілтеме нормаларын қамтитын тікелей мультимодальды тасымалдау туралы ережені бекітті [88]. Осы Қағидалар тікелей аралас тасымалдарды ұйымдастыру тәртібін айқындайды және жүк алушылар, тікелей аралас тасымалдау операторы, жүк жөнелтушілер және өзге де адамдар арасында тікелей аралас тасымалдауды жүзеге асыру кезінде туындайтын қоғамдық қатынастарды реттейді. Қағидаларда олар реттейтін қатынастар саласының мынадай негізгі ұғымдары қамтылады, тікелей

аралас тасымалдау шарты жүк жөнелтушімен (жүк алушымен) тікелей аралас тасымалдау операторының шартын білдіреді, оның негізінде оператор ақылы түрде жүкті тікелей аралас тасымалдауды жүзеге асыруға немесе жүзеге асыруды қамтамасыз етуге міндеттенеді; тікелей аралас тасымалдау құжаты тікелей аралас тасымалдау шартын (коносамент, көліктік жүкқұжат және басқалар), оператордың жүкті өз қарауына қабылдауы, сондай-ақ оның шарттың талаптарына сәйкес жүкті жеткізу міндеттемесі; тікелей аралас тасымалдау операторы – өз атынан тікелей аралас тасымалдауды ұйымдастыруды жүзеге асыратын тұлға; жүк жөнелтуші – оператормен жүкті тікелей аралас тасымалдау шартын жасасқан тұлға; жүк алушы – жүкті алуға уәкілеттік берілген тұлға; тасымалдаушы – жүкті тасымалдауды жүзеге асыратын тұлға; тікелей аралас тасымалдау операторымен жасалған шарт негізінде жеке немесе өзге де заңды негіздерде пайдаланылатын көлік құралымен жүкті жеткізу; жүкті ауыстырып тиеу-жүкті тікелей бір көлік құралынан екіншісіне немесе қойма арқылы тасымалдауға байланысты тиеу-түсіру операциялары [88].

Тікелей аралас тасымалдауға қатысушылар арасында жаңа қатысушы оператор пайда болды, ол іс жүзінде кең өкілеттіктерге ие негізгі тұлғаға айналды. Халықаралық аралас жүктерді тасымалдау тәжірибесі оператормен жалғыз жауапты тұлға ретінде тасымалдаудың артықшылықтарын көрсетті, өйткені ол өз бетінше шешім қабылдайды және маршрут, көлік түрі және тасымалдаушыны таңдау, жүкті тасымалдау тәсілдері, сондай-ақ қажетті көлік құжаттарын және қабылдаудан бастап аяқтағанға дейін тиеу, түсіру, сақтау операцияларын ресімдеуге жауапты. Халықаралық көлік қатынастарында субъектілердің 1980 жылғы Халықаралық жүк тасымалдау туралы Конвенцияға сәйкес әрекет ететіндігі өзіне назар аударады [59]. Осы Конвенцияға сәйкес аралас тасымалдау операторы өз атынан немесе оның атынан әрекет ететін басқа тұлға арқылы аралас тасымалдау шартын жасасатын және агент ретінде емес, шарт тарабы ретінде немесе аралас тасымалдау операцияларына қатысатын жүк жөнелтушінің немесе тасымалдаушылардың атынан әрекет ететін және шарттың орындалуы үшін жауапкершілікті өзіне алатын тұлға болып табылады. Анықтамадан оператор тасымалдауды өз бетінше жүзеге асыра алатындығын түсіну керек. Бұл жағдайда оператордың мәртебесі тасымалдаушының мәртебесіне теңестіріледі [89, 699 б.]. Шындығында, ол солай. Сондай-ақ оператор тасымалдауды жүзеге асыруды қамтамасыз етуге, яғни тасымалдауды нақты тасымалдаушыларға тапсыруға құқылы. Бірақ бұл жағдайда оператор келісімшарттың тарапы-тасымалдаушы болып табылады. Дегенмен, аралас тасымалдау операторының жауапкершілігіне қатысты кейбір айырмашылықтар бар. Егер оператор тасымалдауды дербес жүзеге асыратын болса, онда оған тасымалдаушы ретінде жауапкершілік жүктеледі. Оның Конвенциядағы жауапкершілігі осылай реттеледі (15-бап). Тікелей аралас қатынаста жүктерді тасымалдау әртүрлі көлік түрлерімен орындалатындықтан, сұрақ туындайды: құқық бұзушының жауапкершілік шараларын анықтау кезінде көлік заңнамасының қандай актілерін басшылыққа алу керек. Ғылыми әдебиеттерде бұл жағдайда «желілік» жауапкершілік принципін қолдану туралы күмән бар, оған сәйкес тасымалдау операторы көлік түрін реттейтін заңнаманың

нормаларына сәйкес жауап береді. Заң әдебиетінде бұл туралы болжамдар бар «...аралас (аралас) тасымалдау жағдайында аралас тасымалдау операторының желілік жауапкершілік принципінен бас тарту және көлік түріне қарамастан аралас тасымалдау операторы үшін бірыңғай жауапкершілік режимін белгілеген кезде бірыңғай жауапкершілік принципін бекіту сәтті шешім болады». Мұндай ұсынысты Азаматтық құқық қағидаларына сәйкес деп тануға бола ма? Бұл тәсілде бір пойызда немесе бір кемеде тасымалданатын бірдей жүктің жоғалуы немесе зақымдануы үшін бұл тасымалдаудың аралас тасымалдаудың бір бөлігі болып табылатындығына немесе болмайтындығына байланысты әр түрлі жауапкершілік туындайтыны белгілі болды.

Сондай-ақ, қарастырылып отырған Ережелерде тікелей аралас қатынаста тасымалдауды жүзеге асыруға байланысты барлық маңызды мәселелер көрсетілмегенін атап өткен жөн. Атап айтқанда, оларда жүктерді көліктің бір түрінен екіншісіне ауыстырып тиеу мәселелеріне назар аударылмаған, жаппай жүктерді, ыдыс-аяқ және жекелеген данамен берілетін (штук) жүктерді тасымалдау туралы мәселе реттелмеген және т.б.

Алайда, Ереженің 17-тармағында ережелермен реттелмеген бөлікте тасымалдау процесін басқару қолданыстағы заңнамаға сәйкес жүзеге асырылатындығы қарастырылған тасымалдауға қатысатын көліктің әрбір түрінде [84] жауапкершіліктің ерекшеліктері шарттық қатынастың субъективті құрамының өзімен байланысты. Мұнда әртүрлі көлік түрлеріне жататын бірнеше тасымалдаушылардың осындай тасымалдауға қатысуы көзделеді. Сонымен қатар, ДДҰ-ның тасымалдау бойынша міндеттемелерін тиісінше орындамауы-олардың әрқайсысына мүмкін. Жүктерді тікелей аралас қатынаста тасымалдау кезінде тасымалдаушылардың жауапкершілігі мәселесі даулы сипатта болады. Құқықтық әдебиеттерде бұл мәселені шешудің үш негізгі тәсілі бар. Бірінші санаттың өкілдері оны ортақ жауапкершілік ретінде анықтайды. Екінші санатты жақтаушылар жүктерді тікелей аралас қатынаста тасымалдау кезінде көлік кәсіпорындарының үлестік жауапкершілігі туралы айтады. Үшінші санаттағы өкілдер жауапкершілік үлестік және ортақ болуы мүмкін деп санайды. Бұл жерде сұрақ туындайды: тасымалдауға ортақ және үлестік жауапкершілік санаттарын қолдану қаншалықты заңды.

Тікелей аралас қатынастағы жүктерді тасымалдауға ортақ немесе үлестік жауапкершілік толық көлемде қолданылмайды деген пікірмен келісу керек. Егер тікелей байланысқа қатысатын теміржолдардағы ортақ жауапкершілікті мойындайтын болсақ, онда барлық теміржолдар жүк иесінің алдында жауапты деп санау керек. Шындығында, бұл әрине олай емес. Заң сыртқы жағынан тек үш жолды жауапты деп таниды: басқарма жолы, тағайындалған жол және зиян келтіргені үшін кінәлі жол. Бұл шектеу ортақ жауапкершіліктің сипатына сәйкес келмейді. Сондықтан заң бойынша жүк иесі тасымалдау шартынан туындайтын талаптарды қоя алатын жолдардың әрқайсысының жауапкершілік негіздерін басқасынан іздеу керек. Жөнелтуші бірінші тасымалдаушымен тасымалдау шартын жасағандықтан, жөнелтуші жөнелту жолына өзінің контрагенті ретінде талап ету құқығын сатып алды. Бұл жолдың жауапкершілігі шарттан (ex contractus) туындайтын міндеттемеге негізделеді. Егер келтірілген зиян

теміржолдардың біріне берілуі мүмкін болса, онда жүк иесі келісімшарттық негізден емес, құқық бұзушылықтан (*ex delicto*) туындайтын өз талабын оған жүгіне алады. Сонымен, контрагент ретінде де, құқық бұзушы ретінде де қарастырылмайтын баратын жолға қойылатын талапты қайтару мүмкіндігі тек заңның арнайы бұйрығына (*obligatio ex lege*) негізделген. Ортақ жауапкершілік принципіне сәйкес несие берушілер әрбір борышкерге кез келген қарыз сомасы үшін толық және ішінара ортақ жауапкершілік жүктей алады. Сонымен қатар, қолданыстағы заңнама несие берушілерге тек соңғы тасымалдаушыларға қарызды өндіріп алу туралы талап қоюға мүмкіндік береді. Осылайша, бірлескен жауапкершіліктің бір элементі бар деп айтуға болады - бір борышкердің қарызы үшін жауапкершілік және тек соңғы тасымалдаушы қарыздың жалпы сомасымен тең бөлінеді. Әрбір тасымалдаушының оның қатысуы шеңберіндегі рөлін нақты анықтай отырып, барлық қатысушы тараптар арасында ортақ жауапкершілік бар деген қорытындыға келуге болады. Сонымен қатар, нақты жауапкершілік тек түпкілікті тасымалдаушыға жүктелетіндіктен, тасымалдау міндеттемелерін бұзған тасымалдаушылардың нақты жауапкершілігі осы соңғы тасымалдаушы оларға талап қойғаннан кейін туындауы мүмкін екенін есте ұстаған жөн. Алайда, талап қоюға байланысты іс-әрекеттер екінші реттік сипаттақа ие болады, өйткені олар жүкті тікелей аралас қатынаста тасымалдау шартының шеңберінен асып кетеді. Олардың жекелеген элементтері туралы ғана айтуға болады, олар белгілі бір ескертулермен тікелей аралас қатынаста тасымалдау кезінде тасымалдаушылардың жауапкершілігі туралы мәселені шешуде тәжірибеде қолданылуы керек. Тарихтың кеңестік кезеңінде жүктерді тікелей ауыспалы қатынаста тасымалдау кезінде шарттық міндеттемелерді орындамағаны үшін бірінші тасымалдаушы кез келген жағдайда жауапты болуы керек деген пікір де айтылды. Бұл ұстанымды Н.А. Духно қолдайды. Тасымалдау жөніндегі міндеттемелерді орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін коносамент берген нақты тасымалдаушы жауапты болып табылады [90, 4 б.]. Автордың пікірінше, жауапкершіліктің бұл түрі жүкқұжаттарды беру болып табылады: жүк тасымалдаушылар осы жүкқұжаттарды пайдаланатын кейінгі тасымалдаушылар жасаған әрекеттер үшін толық жауапкершілікті өз мойнына алады. Ғылыми әдебиеттер бұл құқықтық ұстанымды басқарудың әкімшілік-жоспарлы жүйесі кезінде таралған бірыңғай тасымалдаушы теориясына негізделген деп қолдайды; атап айтқанда, бұл тасымалдаушы тікелей және тек олармен аралас қарым-қатынаста болған барлық басқа жүк тасымалдаушылардың атынан әрекет етті. Тікелей аралас тасымалдау кезінде шешім қабылдаушылар жүк иелері алдындағы келісімшарттық міндеттемелерін қай тасымалдаушы орындауға міндетті екендігі туралы маңызды мәселеге тап болуы керек: бұл ауыртпалықты кім көтереді.

Қолданыстағы көлік заңнамасына сәйкес, аралас жүктерді тасымалдауға байланысты кез келген шағымдар тасымалдау кезінде келтірілген залалға байланысты жүк иелерінің кез келген шағымдарына қарамастан, оларды тасымалдаған тасымалдаушыға қойылуы керек. Заңның осы нормасын дәл осылай тұжырымдай отырып, заң шығарушы зиян келтірушінің жауапкершілік қағидасынан бас тартты. Кейбір заңгерлер клиенттің мүдделерінің бұл жағдайын

актайды, өйткені олардың пікірінше, мұндай уақыт оған ең ыңғайлы-тасымалдаушылардың қайсысы келісімшарттық міндеттемелерді бұзғанын анықтаудың қажеті жоқ. Алайда, егер жүк иесі болып табылатын тасымалдау шартының әлсіз жағының мүдделерін қорғау қағидасына сүйене отырып, ол үшін таңдау құқығын нормативті түрде бекіту дұрысырақ болар еді деген пікірді ескеру қажет: кімге талап немесе талап қою керек - соңғы тасымалдаушыға немесе бұзушылыққа жол берген тарапқа. Заңнаманы аталған түзетудің маңыздылығы көлік заңнамасы әр түрлі көлік түрлерінде орын алатын бір типті бұзушылықтар үшін жауапкершілік мөлшері туралы мәселені әрдайым бірдей реттей бермейтіндігінде. Әрі қарай тасымалдауды қамтамасыз ететін оператордың жауапкершілік режимін қарастырыңыз. Бұл жағдайда оператор жүк тасымалдауды тапсыра отырып, олармен шарт жасасқан нақты тасымалдаушылар пайда болады. Бұл жерде, шамасы, тасымалдауды тиісті түрде қамтамасыз етпеген оператор тарапынан да, жүк жүретін өз учаскесінде бұзушылықтарға жол берген нақты тасымалдаушылар тарапынан да бұзушылықтар орын алуы мүмкін. Өзіне байланысты себептер бойынша жүк тасымалдауды ұйымдастыру жөніндегі өз міндеттемесін орындамаған оператор тарапынан бұзушылықтар болған жағдайда, ол жүк иесінің алдында тікелей жауапты болуға тиіс. Жүкті немесе оның бір бөлігін тасымалдауды жүзеге асыру нақты тасымалдаушыға жүктелген және ол бұзушылыққа жол берген жағдай сізге қиынырақ көрінеді.

Алайда, М.В. Демченко атап өткендей, қарастырылып отырған мәселені шешудің бұл нұсқасы нақты тасымалдаушы болып табылатын осы зиян келтірушінің жауапкершілігі мәселесін түпкілікті шешудің күрделенуіне әкеледі [91, 405 б.]. Сондықтан бұл жүйені жеңілдету үшін операторға және нақты тасымалдаушыларға тасымалдау операторының жауапкершілігі туралы ережелер олардың әрқайсысы жүзеге асыратын жүк тасымалының бөлігі шеңберінде нақты тасымалдаушыларға қолданылатыны туралы келісімдер жасауға мүмкіндік беретін норманы заңнамалық актілерде бекіткен жөн. Әрі қарай, ҚР Азаматтық Кодексінің 703-бабына сәйкес, жүктің жоғалғаны, бүлінгені, жетіспегені үшін тасымалдаушылар тікелей аралас қатынаста жүк жөнелтушінің (жүк алушының) алдында бірлесіп жауап береді. Егер кешіктіру тасымалдаушылардың кінәсінен болмағанын дәлелдемесе, кешіктіруге соңғы тасымалдаушы жауапты болады.

Е.О. Мухаевтың пікірінше, ортақ жауапкершілік кезінде кредитор борышкерлердің кез келгенін толық көлемде де, борыштың кез келген бөлігінде де жауапқа тартуға құқылы [92, 70 б.]. Қолданыстағы заңнамаға сәйкес, жүктерді жеткізу кешіктірілген жағдайда, несие беруші тек соңғы тасымалдаушыға шағымдануға құқылы. Демек, бірлескен жауапкершіліктің бір элементі бар - бір борышкердің жауапкершілігі, содан кейін маңызды ескертумен: тек соңғы тасымалдаушының жауапкершілігі және қарыздың толық көлемінде. Жоғарыда айтылғандардың негізінде жүктерді тікелей аралас қатынаста тасымалдау субъектілерінің құқықтық жауапкершілігінің баяндалған проблемаларын назарға алу және көлік саласындағы заңнамалық актілерді үйлестіру жөнінде шаралар қабылдау орынды деп санаймыз.

ҚОРЫТЫНДЫ

Диссертациялық зерттеулер нәтижесі бойынша қысқаша қорытындылар. Қазақстан Республикасы ұлттық көлік саясатының қағидаларын басшылыққа ала отырып, қазіргі кезеңде Каспий теңізі арқылы тасымалдарды дамыту мен интермодальды тасымалдарды ұйымдастыру өзекті мәселе болып табылады. Жүктердің теңіз тасымалдары саласындағы халықаралық келісімдер туралы да айтып өтпеске болмайды. Қазіргі таңда негізгі үш құжат әрекет етеді:

1) 25.08 1924 ж. Брюссельде қол қойылған Коносамент туралы кейбір ережелерді унификациялау туралы Халықаралық конвенция (Гаага ережесі);

2) 1968 ж. және 1979 ж. Хаттамалармен өзгертілген Коносамент туралы кейбір ережелерді унификациялау туралы Халықаралық конвенция. Негізгі мәтінге өзгерістер ендірген соң Конвенцияны Гаага-Висби Ережесі ретінде белгілі болды;

3) 1978ж. БҰҰ жүктерді теңізбен тасымалдау туралы Конвенциясы (Гамбург ережесі).

Мысалы, Иран Ислам Республикасы Гаага ережесіне қол қойды, ал Ресей Федерациясы 1998 жылы Гаага-Висби ережелеріне қосылып, 1968 және 1979 жылғы хаттамаларға қол қойды. Қазақстан Республикасы 2008 жылдан бастап Гамбург ережелерінің қатысушысы болып табылады.

2009 жылы Роттердамда мүдделі мемлекеттердің кездесуінде БҰҰ «жүктердің ішінара немесе толық халықаралық теңіз тасымалы туралы» Нью-Йорк Конвенциясы 2008 ж. қол қоюға ашылды. (Роттердам ережесі). Конвенцияның мақсаты – көліктің басқа түрлерін пайдалана отырып теңіз тасымалдары келісімшарттарының орындалуын қолдайтын міндетті күші бар, жалпыға ортақ режимді құру. Конвенция Гаага-Висби және Гамбург ережелерін алмастыруды көздейді. Қазіргі таңда Конвенцияның қатысушылары тек 3 ел болып табылады, ал құжат күшіне енгенше 20 мемлекеттің акті қажет болады.

Еуразия континентінің дәл ортасында, Еуропа, Шығыс және Оңтүстік-шығыс Азия секілді нарығы шапшаң дамушы алпауыт мемлекеттер арасынан қоныс тепкен Қазақстан экономикасы негізінен мемлекеттің жоғары тасымалдау мүмкіншіліктеріне қатысты болып табылады. Ұлттық көлік жүйесінің дамуына еліміздің үлкен территориясы, халықтың орналасу тығыздығының шикізат және өндіріс ресурстарының көптеп шоғырлануы маңызды рөл атқаруда.

Сонымен қатар, Еуразиялық континентте экономиканың дамуының объективтік шарттары Қазақстан арқылы өтетін транзиттің көлемінің өсуіне және Еуропа мен Азия арасындағы тауар тасымалының көлемінің артуына әкеледі. Сонымен қатар, Қазақстан территориясы арқылы мемлекеттік классификациялану құрамына кіретін еуразиялық негізгі маршрут өтеді. Транзиттік тасымал көлемі қазіргі таңда тұрақсыз және төмендеу тенденциясына ие.

Халықаралық тасымалдың халықаралық тәжірибесінің көрсетуіне сай бәсекеге қабілетті көлік маршруты техникалық және құқықтық мәселелерді шешумен ғана шектеліп қалмайды. Бұл ұйымдастырушылық және

экономикалық сипаттағы өзге де физикалық емес кедергілерді жою үшін маңызды болып табылады, оның негізгілері:

1) Қазақстан арқылы өтетін трансқұрылықтық бағыттыр бойынша тасмалдау саясатын жетілдіруде халықаралық деңгейдегі келісімдердің болмауы бәсекеге қабілеттілікке айтарлықтай кедергі келтіруі;

2) Бағыт шекарасындағы транзиттік тасымалдарды жүзеге асыруда келісілген бірегей тарифтік саясаттың болмауы;

3) Тасымалдау процесін ұйымдастыру және басқару бойынша транзиттік қазіргі заманғы көліктік технологияларды енгізуді жеткіліксіз пайдалану;

4) Тауарларды тасмалдау технологиясы жетілдірілмегендігіне байланысты шекаралық өткелдерде және шекаралық операцияларды қамтамасыз ететін айқын өзара қызметтердің болмауына әкеліп соғады;

5) Көліктің барлық түрлерінің транзиттік жүк тасымалының мемлекеттік статистиканың болмауы (темір жол ведомстволық статистикасын қоспағанда), республиканың транзиттік потенциалын тұрақты тиімді пайдалануға, бағалауға және талдауға мүмкіндігік бермейді;

6) Қазақстанның көлік дәліздері, сондай-ақ баламалы бағыттар арқылы транзиттік тасымалдау кезінде отандық транзиттік дәліздердің бәсекеге қабілеттілігі арттыру үшін жұмыстар және республикалық көлік магистралы арқылы қосымша жүк тасымалын тартуды дер кезінде жүзеге асыруға қажетті мониторингтің жүргізілмеуі;

7) Бәсекеге қабілетті басқару шешімдерін, транзит және кеден рәсімдерін жеңілдету саласында жедел ақпарат алмасуды дамытуға ведомствоаралық үйлестірудің болмауы кедергі болып отыр;

8) Қазақстан Республикасының аумағынан транзитпен шетелдік тасымалдаушылардың жолында физикалық және табиғи бөгеттер туралы уақтылы ағымдағы ақпараттың болмауы, Қазақстанның транзиттік дәліздердің бәсекеге қабілеттілігін арттыруға ықпал ететін және шетелдік тасымалдаушылардың өз тартымдылығын азайту ғана емес, олардың уақтылы түзету үшін елеулі кедергі болып табылады;

9) Республиканың транзиттік әлеуетін тиімді пайдалану, дамыту және жетілдіру жөніндегі дәйекті мемлекеттік саясатты жүзеге асыру үшін жауапты органның болмауы.

Қазақстан Республикасының көлік жүйесін реформалау мақсатында Қазақстан Республикасының Көлік стратегиясын қабылдады.

Стратегия мақсаты толық экономиканың көлік қызмет көрсетулеріне және халықтың қажеттіліктерін қанағаттандыруға қабілетті көлік-коммуникациялық кешенін дамыту болып табылады.

Берілген мақсатқа сүйене отырып, ұзақ мерзімді көлік жүйесіне сәйкес әлеуметтік-экономикалық және геосаяси басымдықтарына байланысты мемлекеттік стратегиялық міндеттері анықталды:

– барынша көлік үрдістерінің тиімділігі мен мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру арқылы отандық, транзит және экспорттық-импорттық трафиктің соңғы өнімінің құнын тасымалдау компонентінің төмендеуіне қол жеткізу,

сондай-ақ қазіргі заманғы технологияларды қолдану мен көлік және транзиттік әлеуетін тиімді жүзеге асыруды арттыру;

- бірыңғай экономикалық кеңістік және аймақаралық қарым-қатынастарды дамыту, сондай-ақ көлік инфрақұрылымын дамыту және тиімді пайдалану арқылы әлеуметтік тұрақтылықты қамтамасыз ету деңгейінде көлікке қолжетімділігін қамтамасыз етуді нығайту;

- инновациялық технологиялар мен инфрақұрылымды кластерлік дамыту арқылы Қазақстанның көлік жүйесінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру;

- көлік үрдістерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету, көлік секторында апаттар санын және ауырлығын азайту;

- халықаралық стандарттарға сай экологиялық стандарттарды белгілеу және олардың орындалуын қадағалау мақсатты мемлекеттік саясат есебінен энергия ресурстарын ұтымсыз пайдалануға экологиялық қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

- көлік секторында қолайлы инвестициялық ахуал жасау.

Автомобиль жолдары мен жол бойындағы сервис объектілеріне АГР ережелері табиғатта ұсыныс болып табылады.

Еуразиялық экономикалық одақ жағдайында:

- жол және жол бойы қызмет көрсету объектілеріне қажетті талаптар;

- жолдар мен жол бойындағы қызмет көрсету объектілерін орнатудың нақты тәртібі (тек қана реттелетін, жол бойындағы объектілердің орналасқан жері);

- Еуразиялық экономикалық одақ автокөлік транзиттік дәліздерін құқықтық анықтау, тиісінше жоқ және транзиттік дәліздердің тізбесі және даму бағдарламасы (бұл осы саладағы ұсыныстарды әзірлеу үшін тікелей бағыттағы алғышарт болып табылады, бірақ бұл мәселе осы зерттеу нысанының мәні болып табылмайды).

Біз осы кезеңде жолдардағы ұлттық заңды «Автокөлік жолдарының қауіпсіздігі» ТР ТП-мен үйлестіру керек деп есептейміз. Мысалы, Қазақстан Республикасының Автомобиль жолдары туралы Заңына (20-бабы, 1-тармақ) сәйкес жол қызмет көрсету объектілері - қонақ үйлер, мотельдер, кемпингтер, жанармай құю станциялары, қызмет көрсету пункттері, азық-түлік және сауда нүктелері. 1 тараудың 7-тармағына сәйкес автожолдарға қызмет көрсету объектілері оңға қарай орналасуы мүмкін. Және жол бойындағы белгіде (осы тармақ Заңның 9-бабының 2-тармағына қайшы келеді). Сонымен қатар, Еуразиялық экономикалық одақтың Техникалық регламентінде жол белгілерінің шегінде, тек қана жол бойындағы қызмет көрсету нысандарын ғана орналастыруға болады деп анықтама беріп өткен:

- Автобустардың тоқтау тұрақтары, оның ішінде павильондар, автокөліктерді қысқа мерзімді тоқтату алаңдары, тұрақ көлік құралдарымен сауықтыру алаңдары, шұғыл қоңырау шалу құрылғыларымен және басқа да құрылыстарды тоқтату пункттері;

- Мотельдер, кемпингтер, қонақ үйлер;

– Бензин станциялары және т.б. жолдарда жол пайдаланушыларға қызмет көрсетуге арналған жолдарда қызмет көрсету және қызмет көрсету объектілері тек жол бойында орналасуы мүмкін.

Халықаралық және республикалық маңызы бар жалпыға ортақ автомобиль жолдарын бұру аймағында сыртқы (көрнекі) жарнаманы орналастыру ережесіне тез арада өзгерістер енгізу қажет деп санаймыз.

Ол ұлттық оператордың жарнамалық объектілердің орналасуын анықтауда Еуразиялық экономикалық одақтың Техникалық регламенттерінің ережелеріне сәйкес басшылыққа алуға тиіс нақты Қосымша Регламентті Бағдарламаны әзірлеуді талап етеді.

Жоғарыда айтылғандарды аяқтай отырып, біз автомобиль көлігімен тауарларды тасымалдау ережелерін нақты құқықтық түсіндіру енгізуді ұсынамыз құқығы, әсіресе оның ішінде халықаралық автомобиль қозғалысына, Қазақстан Республикасына жолынан бастау алатын, жүк жөнелтуші тасымалдаушының немесе оның CMR өкілі арнайы тіркеу және беру туралы міндеттемелерін қабылдауға тиіс деп санайды, сондай-ақ көлік құжатының болуы және тасырушыны ескере отырып есептеу үшін қызмет ете алады.

Ереженің ағымдағы редакциясын қарасақ (14-тармақтың 2-тармақшасы) «Жүк жөнелтілімінде көрсетілген мәліметтердің дұрыс емес, анық емес немесе толық емес болуы нәтижесінде келтірілген залал жөнелтуші тарапынан қайтарылады».

Құқықтық қақтығыстардан аулақ болу үшін жүк жөнелтушісі CMR жүк жөнелтіліміне тіркеуге немесе тасымалдаушыға қажетті құжаттарды тапсыруға және тауарларды беру алдында кедендік және өзге де формальдылықтар үшін сұратылған ақпаратты хабарлауға міндетті.

Ұлттық заң ХТШК конвенциясынан айтарлықтай ерекшеленеді, жүктің жартылай немесе толық жоғалуы салдарынан келтірілген зиян үшін тасымалдаушының жауапкершілігін алып тастайды. Өтеуге жататын сома тауарларды тасымалдау орны бойынша және тасымалдау кезінде қабылданған кездегі базалық құнынан есептеледі (ХТШК-нің 23-бабының 1-тармағы). Алайда, өтемақы сомасы 1 кг салмағы бойынша 8.33 SDR аспауы керек. Конвенцияға сәйкес тауарлардың құны айырбас бағасының негізінде немесе олардың болмауы жағдайында ағымдағы нарық бағасының не болмаса сол түрдегі және сапалық тауарлардың қарапайым құнының негізінде айқындалады.

CMR-қа сәйкес, тіпті сақтандырылмаған жүктерді жоғалтудан келген шығындар кез-келген жағдайда жүк иесіне өтеледі. Мысалы, жүк иесі жүкті 50 мың долларға сатып алып, оны сақтандыруды қаламайды. Тауардың құны жүктерді тасымалдауда негізгі құжат болып табылатын CMR жүк шот-фактурасында жарияланбаса, тасымалдаушы салмағы бойынша шығынды өтейді: 1 кг-ға 8,33 SDR-дан аспайды. Егер тауар құжаттында қанша мөлшері көрсетілген болса, онда жоғалған жағдайда тасымалдаушы көрсетілген шығыстар мөлшерінде жауап береді.

Әрине тасымалдау қатынастарына қатысты заңнамалардың қабылдануы көптеген мәселелерде туындайтын сұрақтарға сәйкесінше жауап алуға мүмкіндік береді. Мысалы көп жағдайларда жүктерді жеткізу мерзімдері нақты

көрсетілмей жатады және ол тараптар арасындағы даулардың туындауына әкеліп соқтырады. Осыған байланысты автомобиль көлігімен жүктерді тасымалдау кезінде шарттарда жеткізу мерзімі көрсетілмесе, бұл жүретін жол шақырымына байлағысты айқындауы тиіс. Егерде ол 250 километрді құрайтын болса, жүк бір тәулік ішінде жеткізілуі тиіс, ал гере одан аатын болса, әр толық не толық емес 250 километрге жарты тәуліктен қосылып отырады [93]. Бұл норманың қабыдануы жүктерді тасымалдау кезінде жеткізу мерзіміне байланысты туындайтын мәселерде өз шешімін тапты.

Әрине ғалымдардың зерттеулерінде көрсетілгендей, автомобиль көлігіне назар аударудың бұл ауысуы жалпы әлемдік тенденцияларға сәйкес келеді. Мәселен, мысалы, АҚШ-та соңғы 25 жылда ішкі тасымалдардағы жүк айналымы екі есе өсті, ал батыс Еуропада автомобиль көлігінің қарқынды дамуына байланысты сол кезеңде жалпы жүк айналымы шамамен екі есе өсті.

Тасымалдаушыны халықаралық тәжірибеде осындай жағымсыз салдардан қорғау үшін халықаралық практикада тасымалдаушыға жауапкершілікті сақтандыру қамтамасыз етіледі. Шетелдік сақтандыру практикасында көрсеткендей, сақтандырудың қорғауға өтінім иесі тек қана тауарлардың құны 1 кг үшін 8,33 SDR-дан асқан жағдайда ғана маңызды болады. Егер нақты шығын көрсетілген сомадан аз болса, онда жіберуші жүкті сақтандырудан тыс бола алады, өйткені CMR тасымалдаушысының жауапкершілігі жүктің бүлінуі немесе жоғалуы жағдайында шығындарды өтейді. Біздің елде тауардың құны сатушының есеп шотына немесе жеткізу туралы келісімде көрсетілген шығындар шегінде анықталады.

Осылайша, Қазақстандық заңнамада тасымалдаушыларға тасымалдау барысында жүктін жоғалуы, зақымдануы немесе жетіспеушілігі орын алмауы үшін толық материалды жауапкершілікті бекітетін шектеулі негізде орналастырады. Дегенмен, мұндай жауапкершілік тасымалдаушының кінәсі дәлелденген кезде туындайды. Басқаша айтқанда, жүктің жоғалуы немесе зақымдануы, үшінші тұлғалардың заңсыз әрекеттері (ұрлық жағдайында) болған жағдайда заңнама жүк иесінің тасымалдаушының жауапкершілігін алып тастайды.

Көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін сақтандыру - асымалдаушының азаматтық жауапкершілігін қоса алғанда көлік құралының пайдаланылуына байланысты үшінші тұлғаларға келтірілген зиянды өтеу жөніндегі міндетіне байланысты тұлғаның мүліктік мүдделеріне зиян келтіргені үшін ішінара немесе толық өтемақы мөлшерінде сақтандыру төлемдерін көздейтін сақтандыру түрлерінің жиынтығы.

Азаматтық-құқықтық жауапкершілікті сақтандыру – бұл сақтандыру төлемдерін тұлғалардың мүліктік мүдделеріне келтірілген залалды өтеу үшін үшінші тұлғаларға келтірілген зиянды өтеу жөніндегі міндеттеріне қатысты ішінара немесе толық өтемақы мөлшерінде сақтандырудың барлық түрлерін, 9-тармақшада көрсетілген жағдайларды қоспағанда, Заңның 6-бабы 3-тармағының 11) тармақшасы қолданылады.

Жоғарыда айтылғаннан бастап, Қазақстан Республикасының заңнамасы тасымалдаушыға тасымалдау келісімшарт бойынша өзінің жауапкершілігін

сақтандыруға және жүк жөнелтушіге жүкті сақтандыруға мүмкіндік береді. Тасымалдаушының жауапкершілігінің жоғары деңгейі сақтандыру төлемдерінің мөлшерін көбейтіп, сәйкесінше, бірінші сақтандыру түрі кәсіпкерлік ортасы үшін өте тартымды емес екенін атап өткен жөн. Жүкті сақтандыру бойынша тиісті шаралар тасымалдаушылар үшін ерекше қызығушылық тудырмайды, өйткені бәрінен бұрын жоғары өтімді активтерді және арзан құнды жүктер жоғалады. Тауардың құнына сақтандыру төлемдерін енгізу бағаны көтереді және нарықтың тартымдылығын төмендетеді. Бұдан басқа, сақтандыру компаниялары франшизаларды белсенді пайдаланады, егер шығын мөлшері оның мөлшерінен аз болса, сақтандырушы өтемақы төлемейді.

Біз ХТШК қағидалары бойынша тасымалдаушының жауапкершілігін шектеу олардың иелерінің жүк сақтандыру қызметтерінің нарығын дамытуға зор ынталандыру бола алатынына сенімдіміз. Сонымен қатар, біз тасымалдаушының жауапкершілігінің кез-келген түрінің жоқтығын болдырмауға тиіс деп санаймыз.

Каспий маңы өңірінің мемлекеттері сол сәтте әртүрлі халықаралық келісімдердің қатысушылары болып табылатындығын, сонымен қатар, аралас тасымалдарды ұйымдастыруда заңдық қиындықтар туындайтындығын ескере келе, мұндай ахуалдар жүкті жөнелтушілер мен тасымалдаушылардың құқықтық және физикалық тәуекелдерін арттырады. Ағымдағы жағдайларды басшылыққа ала отырып, Қазақстан Республикасының мүдделі мемлекеттердің кездесуінде БҰҰ «жүктердің ішінара немесе толық халықаралық теңіз тасымалы туралы» Нью-Йорк Конвенциясына (Роттердам ережесі) 2008 ж. қосылу мүмкіндігін іздестіруді дұрыс болады деп санаймыз. Мұндай құжатқа қол қоюдың басты міндеті әртүрлі көлік түрлерімен ортақ көлік құжаты бойынша халықаралық тасымалдаумен байланысты пайда болатын барлық мәселелерді шешу және мүмкін болатын барлық дау-дамайларды реттеу болып табылады.

Интермодальды тасымалдарды дамыту қажеттілігіне назар аударып келе, Қазақстан Республикасының 1994 жылғы пулға берілген және халықаралық тасымалдар үшін пайдаланылатын контейнерлерге қолданылатын кедендік режим туралы Конвенцияға қосылуы туралы мәселені жетілдіру ұсынылады. Осы ретте бос контейнерлерді тасымалдауды пайдалану және қысқартудың тиімділігін арттыруға бағытталған контейнерлік пулдарды құруға жәрдемдесу мәселесін ескеру керек. Алайда, бұл құжатқа қол қою Еуразиялық экономикалық одақ аясындағы қағидалар мен келісімдерге қарама-қайшы келмеуі керек. ТМД елдері арасынан Қазақстан Республикасы Конвенция мүшесі болып табылады.

Халықаралық сауданың негізгі мәселелерінің бірі босконтейнерлермен салыстырғанда жүктелген контейнерлер айналымының алға озып өсуі болып қала беруде.

Контейнерлік пул туралы Конвенция жекелеген контейнерлерді «эквивалентті компенсация» жаңа концепциясымен уақытша әкелуді реттейтін негізгі талаптарды толықтырады. Демек, ертерек әкелінген контейнер белгілі-бір уақыт кезеңінен кейін, кері қарай алып кетуге болмайды, ал оның орнына балама типтегі басқа контейнер әкетіледі. Бұл қағида ертеректе алып кеткен контейнерді алып келуге қатысты да қолданылады.

Пулдың қатысушылары халықаралық жүк тасымалдарының барысында өзара контейнерлермен алмасу керек. Пулдың құзырына белгілі-бір контейнер санын берген әрбір қатысушы белгілі-бір уақыт кезеңінде оларға пулды орнатуға берілген контейнерлердің саны мен оның құзырындағы пул контейнерлері санының арасындағы теңгерімді қамтамасыз етуі керек. Ол үшін қатысушылар бір-біріне 12 ай уақыт кезеңінде осы теңгерімді қамтамасыз етуге қажетті мөлшердегі әрбір типтегі контейнерлерді бір-біріне жөнелтуге міндеттеледі. Бұл кезең күнтізбелік уақытпен сәйкес келуі міндетті емес, оны кедендік органдар ұзартуы мүмкін.

Осы ретте пулдың бұл қатысушысы контейнердің нақты иесі болып табылатындығы немесе оны лизинг немесе жалға алу шартымен пайдаланытындығы, контейнерлік оператордың агенті ретінде әрекет ететіндігі маңызды емес. Пул қатысушысы оны пайдалануды бақылау мүмкіндігіне ие болуы керек.

Пулдың контейнерлерін әкелуге, әкетуге және іште пайдалануға әкелу баж салықтары мен алымдарын төлеу секілді кедендік талаптар мен шектеулер, экономикалық сипаттағы әкелуге тыйымдар немесе шектеулер, ішкі тасымалдарда пайдалануға қатысты шектеулер, кепілдікті қамтамасыз ету жөніндегі талаптар қолданылмайды.

Эквивалентті компенсациямен контейнерлерді міндетті алып кету шарттарын ауыстыру жүктелген және бос контейнерлер лектерін оңтайландыруға мүмкіндік береді. Пул қатысушылары кедендік органдардың тексеру жүргізу шартын қамтамасыз ететін пул қатысушылары арасында алмасу үшін контейнерлердің қозғалысын көрсететін есепті жүргізіп отыруы керек. Пулдың құзырына берілетін контейнерлерде маркілеу жабылуы керек. Ол әрбір жеке контейнерді сәйкестіндіруге мүмкіндік береді. Контейнердің жеке сәйкестендіру нөмірі кедендік органдарға контейнер тиесілі пулды анықтауға мүмкіндік береді.

Қазіргі таңда электронды құжат айналымы мәселесі көкейкесті болып отыр. Сондықтан да біз Электронды жүк құжатына (e-CMR) қатысты халықаралық жол тасымалдарының келісімшарты туралы Конвенцияның Қосымша хаттамасына қосылуға кеңес береміз.

Посткеңестік мемлекеттердің ешқайсысы бұл хаттаманы әлі ратификацияламаған. Сонымен қатар электронды жүк құжаттарын ендіру электронды сауданы дамытудың және заманауи ақпараттық технологиялармен тығыз байланысқан жаңа көліктік, қоймалық, кедендік технологияларды ендірудің міндетті шарты болып табылатындығы сөзсіз.

МДП жүйелерінің мүмкіндіктерін де мейілінше толық пайдалану керек, атап айтар болсақ, TIR-EPD веб-қосымшалары арқылы берілген Электронды алдын-ала ақпараттың (ЭАА) сәйкестік нөмірлерімен ұлттық жүйе арқылы берілген жүк туралы электронды алдын-ала ақпараттың (ЭАА) сәйкестік нөмірлерінің форматтарын унифицикациялау керек. Кедендік органдардың аппараттық құралдарында ЭАА көрсетуді ждөңілдету;

Едәуір жаппай маршруттарда МДП (e-TIR) кітапшасының электронды форматын ендіруге кеңес беріледі, соның ішінде Каспий теңізі арқылы паромдар

мен контейнер тасушыларды пайдалану арқылы. Бұлай жасау интермодальды тасымалдау барасында көлік түрі өзгерген кезде құжат айналымын айтарлықтай жеңілдетеді.

Осы диссертациялық зерттеудің шеңберінде докторант жүк тасымалдаудың жекелеген түрлерін құқықтық реттеудің маңызды мәселелеріне ерекше назар аударуға тырысты.

Көлік қызметтерінің бәсекеге қабілеттілігін арттырудың маңызды бағыттары бірыңғай жол жүру құжаттары бойынша әртүрлі көлік түрлерімен жүк тасымалдау технологияларын қолдану болып табылады –трансмодальды тасымалдау, сондай-ақ бір диспетчерлік пункттен әртүрлі көлік түрлерімен жүзеге асырылатын белгілі бір маршруттар жүйесін ұйымдастыру-амодальды тасымалдау [94]. Әрине зерттеуді талдай келе, Б.И.Пугинскийдің тасымалдау келісімшарттарының жүйесін қарастыра отырып, «қатынастардың ерекше және тәуелсіз деңгейі жүктің нақты партияларын тасымалдауға шарттар жасайды. Бұл әрбір жеке жөнелтілімге берілетін тасымалдау шарттары» [95, 247 б.] деген пікірімен келісе отырып, «тасымалдау міндеттемесін көлік міндеттемелерінің өзегі деп атауға болады» деген пікірін де қолдаймыз [96, 345 б.].

Көлік шарттары, олар іс жүзінде көлік саласында қолданылатын азаматтық-құқықтық шарттар деп түсініледі (әдетте, көлік ұйымдарының қатысуымен). Бұл тұжырымдама шарттық міндеттемелердің әртүрлі түрлерін қамтиды: тасымалдау, көлік экспедициясы, сүйрету, көлік құралдарын жалдау (уақытша жалдау), құрылыс мердігері (теміржол кірме жолдарының құрылысы) және т. б. барлық көлік шарттары деп аталатын жүйенің ядросы, орталық буыны әдетте белгілі бір жүкті тасымалдау шарты болып табылатын тасымалдау шарты болып саналады. Нақты келісім-шарт модельдері, яғни тасымалдаушы жөнелтуші өзіне сеніп тапсырған жүкті межелі жерге жеткізуге және оны беруге міндеттенетін, ал жүкті алуға уәкілетті тұлғаға (алушыға), ал жөнелтуші жүкті тасымалдау үшін белгіленген төлемді төлеуге міндетті болатын шарттар.

Жүктерді тасымалдау шарттарының ішінде автомобиль тасымалы ірине алдыңғы қатарда, дегенмен де транзиттік тасымалдардағы отандық тасымалдаушылардың үлесін ұлғайту үшін қазақстандық тасымалдаушылардың санын 2030 жылға дейін 25 мың бірлікке дейін ұлғайту қажеттігі және жылжымалы паркті 7 жылға дейін ұлғайту мақсатында 2030 жылға дейін көлік құралдарын алғашқы тіркегені үшін алымнан босату туралы ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінде көлік саласының проблемалық мәселелерін талқылау бойынша жүктерді автомобильмен тасымалдау бойынша кезекті кеңесінде аталып өтті [97].

Бүгінде отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін кәдеге жарату алымының мөлшерлемелерін қайта қарауды, жүктерді тасымалдау географиясын кеңейтуді, рұқсат беру жүйесінің талаптарын бақылауды ұйымдастыруды, жүктерді экспорттау кезінде шығындарды өтеу сомасын ұлғайтуды, рұқсат беру жүйесін бұзатын шетелдік тасымалдаушылар үшін айыппұлдарды ұлғайтуды көздейтін шаралар кешені әзірленді [98].

Қазақстанның негізгі тасымалы ретінде автомобиль көлігі туралы заңы осы аталған көлік түрімен тасымалдау қатнастарының негізгі қағидаларын бекітуіде

тасымалдау заңнамаларының ұлттық заңнамалар негізінде аталған қатынастарға қатысушылар мүдделері мен құқықтарын қорғаудың кепілі [99].

Тасымалдаудың аралас түрін дамыту халықаралық тасымалда қолданудың тиімділігін тәжірибе көрсетіп отыр. Соған байланысты жүктерді аралас тасымалдау туралы халықаралық Женева Конвенциясы қолданылады. Конвенция халықаралық аралас тасымалдау, аралас тасымалдау операторы, аралас тасымалдау шарты, аралас тасымалдау құжаты сияқты терминдерге анықтама берді. Конвенция жүк жоғалған немесе бүлінген жағдайда аралас тасымалдау операторының жауапкершілік шегіне ерекше назар аударады [100]. Конвенция келіспеушіліктерді реттеудің талап қою тәртібін көздейді. Конвенция нормалары императивті болып табылады.

Ғалымдар қазіргі кезде заңнамаларды, соның ішінде тұрақты заңнамаларды өтпелі кезең талаптарына сәйкестендіруіміз қажеттігін атап өтуде [101, 683 б]. егерде біз жүктерді тасымалдау шарттарының азаматтық құқықтық нормалармен реттелінетін шарттар негізінде жүзеге асырылатынын ескерсек, қазіргі кезде Қазақстанның азаматтық заңнамаларын кешенді және концептуальды модернизациялау қажеттілігі туындап отыр. Бұл көлік қызметіндегі кеңес азаматтық құқық конструкциялары мен институттарынан нақты түрде бас тартуды қарастырады. Бұл Евро Одақтың жеке құқығымен жақындасуды болжайды, яғни бұл ғылыми доктринаға және салыстырмалы -құқықтық саралауға негізделген, шет мемлекеттердің тәжірибесіне ғылыми негізделген концепциялар негізінде жаңа заң жобаларының жасалуы [102, 69 б.].

Мемлекеттік бағдарламалар осы тасымалды жақсарту аясында қабылдап жатқан заңнамалары да мемлекеттің тасымалдау аясындағы ұлттық және халықаралық заңнамаларды қабылдауы құқықтық реттеу аясындағы ауқымды жұмыс. Әрине әлі де болса көптеген халықаралық нормалар қабылдануы керек. Әсіресе транзит және теңіз тасымалын күшейту мемлекетіміздің бәсекеқабілеттілігі арттырып, экономикамыздың тұрақтануына және өсуіне негіз болады.

Жүктерді тасымалдау шарты ғылыми ортада үнемі зерттеуді қажет ететін тақырып және құқықтың аталған сегментіндегі құқықтық реттеуді зерттей келе, аз да болса үлес қосуға осы тақырып аясында зерттеулер жүргіздік. Біздің ойымызша жүк тасымалдарының барлық категорияларын дамыту және құқықтық реттеу сарапшылық және ғылыми қоғамдастықтың пікіріне құлақ түре отырып, табысты жүргізілген реформаларға байланысты болады.

Зерттеулер көрсеткендей біз бүгін Қазақстанның ұлттық көлік жүйесінің дамуы үшін даму үшін құқықтық және экономикалық контекстінде бірнеше көлік түрлерінің аралас және мультимодальды тасымалдарын қамтамсыз ету деп санаймыз. Жүк тасымалының көлемінің ұлғаюы Қазақстанның халықаралық нарықта көлік қызметі бойынша бәсеке қабілеттілігінің артуына әкеледі. Бұл ретте мультимодальдық қағида бойынша тасымалдардың едәуір өсуі көлік артериялары желісінің және олардың халықаралық транспорт жүйесіне интеграциялану дәліздерінің дамуына ықпал ететін болады.

Қазақстанның алдында мемлекеттік көлік саясатын жетілдіру міндеттері түр. Тасымалдау тетіктерін дамыту тетіктерді нормативтік-құқықтық, халықаралық-құқықтық актілерді қабылдау арқылы жетілдіруге болады.

Қазақстанда жұмыс істейтін «Автомобиль көлігі туралы», «Автомобиль жолдары туралы» заңдардан басқа, «Жол қозғалысы туралы», «Теміржол көлігі туралы», «Теңізде жүзу туралы», «Су көлігі туралы», «Көлік туралы» заңдар бар. Бұл заңдарға қосымша «Магистральдық құбыр туралы», «Транзит туралы», «Қауіпсіздікті қамтамасыз ету және кепілдіктер туралы» заңнамалар қажет.

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Көлік комитеттері өз көліктерін тығыз үйлестіруге тиіс. Елдің көлік жүйесін әлемдік көлікке интеграциялау халықаралық ынтымақтастықты тереңдетуге ықпал етеді. Халықаралық көпжақты және екіжақты көлік келісімдерін жүзеге асыруда көлік бағытындағы ұйымдар шарттық байланыстар әлі жолға қойылмаған елдермен байланыстарды орнатуы және тасымалдау қызметіндегі бақылаудың мемлекеттік жүйесін құру қажет. Қазақстан аумағындағы отандық және шетелдік операторлардың қызметін цифрландыру арқылы бұл бақылау жүйесін неғұрлым тиімді ету шараларын бекіту қажет.

Аумақтары арқылы елеулі транзиттік жүк тасымалы өтетін мемлекеттермен тарифтік-кедендік саясаттың бірыңғай тәсілдерін әзірлеген жөн, Қазақстан Республикасының қатысуымен жүктерді тасымалдау процесін ұйымдастыру мен басқару ережелерін біріздендіруге болады. Әрбір шекарадан өткізу пункті жеделдетілген және жеңілдетілген рәсімдердің арқасында ол арқылы тауарлардың өтуі жылдам, жоғары жылдамдықпен жүзеге асырылатындай етіп жасалуы керек. Қазақстан Республикасының көліктік-транзиттік әлеуетін күшейту үшін тарту орынды болар еді. Халықаралық көлік дәліздерінің бойында көлік инфрақұрылымы объектілерін дамытуға және орналастыруға нақты инвестициялар. Бұл үшін сервистік қызмет көрсетуді неғұрлым жедел дамыту үшін жағдайларды қамтамасыз ету қажет, ол үшін қосымша логистикалық орталықтарды, жүк және жолаушылар терминалдарын, соңғы байланыс құралдарын, кәсіби станцияларды көбірек салу, прокатқа техникалық қызмет көрсету және жөндеу қажет.

Сонымен қатар докторлық диссертация жағдайында:

1) Қазақстан Республикасының және халықаралық заңнамаларға салыстырмалы талдау жүргізілді;

2) Жүк тасымалдарының әдістемесі зерделенді және анықталды, заң ғылымның аталған саласының ерекше тұстары айқындалды;

3) Халықаралық көлік жүйесінің ұлттық жүйеге ықпалы зерттелді және анықталды;

4) Жүк тасымалдарының жекелеген түрлерін реттеудің заңды сипаты анықталды;

5) Жүк тасымалдау операцияларын реттеу саласындағы әрекет етуші заңнамаларды жетілдіруге бағытталған ғылыми-негізделген кеңестер мен ұсыныстар жасалды.

ҚОЛДАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ:

- 1 Қазақстан Республикасы Президенті Қ.К.Тоқаевтың Қазақстан халқына жолдауы «Әділетті мемлекет. Біртұтас ұлт. Берекелі қоғам» // <https://www.akorda.kz/kz/memleket-basshysy-kasym-zhomart-tokaevtyn-kazakstan-halkyna-zholdauy-181416>;
- 2 Салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер туралы (Салық кодексі) Қазақстан Республикасының кодексі 2017 жылғы 25 желтоқсандағы №120-VI ҚРЗ // <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1700000120>;
- 3 «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» 1994 жылғы 21 қыркүйектегі ҚР Заңы// <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z940007000> ;
- 4 Теміржол көлігі туралы Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 8 желтоқсандағы №266 Заңы // <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z010000266>;
- 5 Халықаралық әуе тасымалдарының кейбір қағидаларын біріздендіруге арналған конвенцияны ратификациялау туралы Қазақстан Республикасының Заңы 2015 жылғы 19 наурыздағы №297-V ҚРЗ // <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1500000297>;
- 6 Қазақстан Республикасы Конституциясы 4-бабының 3-тармағын ресми түсіндіру туралы Қазақстан Республикасы Конституциялық кеңесінің қаулысы 2000 жылғы 11 қазан №18/2// <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/S000000018>;
- 7 Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов. - М.: Изд-во «Юридическая литература», 1967. -184 б.;
- 8 Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов. -М.: Госюриздат, 1959. -176 б.;
- 9 Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексі (ерекше бөлім) Қазақстан Республикасының 1999 жылғы 1 шілдедегі №409 Кодексі// <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K990000409>;
- 10 Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставам автомобильного транспорта союзных республик. – М.: Юрид, лит, 1978.-232 с.
- 11 Витрянский В.В. Договор перевозки. - М.: Статут. 2001. -526 б.;
- 12 Гражданское право: В 2т. Т. II, полутом 2. Учебник/под ред. Е.А. Суханова. - М.; Волтерс Клувер, 2000.- 544 б.;
- 13 Щукин В.В., Колядин Д.Г. «Принципы тарифной политики в сфере железнодорожных пассажирских перевозок в ссср и России» Транспортное дело России, №3, 2014, 35-38 б.;
- 14 Богданова Т.В., Реутов Е.В. «Использование механизма сорегулирования в сфере грузовых железнодорожных перевозок» Транспортное дело России, №5, 2016, 127-129 б.;

- 15 Ахрем Т.П. «Источники правового регулирования перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом» Актуальные проблемы российского права, №2, 2012, 114-123 б.;
- 16 Терентьев В.В. «Безопасность автомобильных перевозок: Проблемы и решения», Труды Международного симпозиума «Надежность и качество», Т.1, 2017, 133-135 б.;
- 17 А.П. Сергеев, Ю.К. Толстой, Гражданское право: Учебник. Ч. II. - М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008.- 611 б.;
- 18 Атальянц А.Г., Дементьева А.С. и Некрасова И.Е. «ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕВОЗОК», Достижения науки и образования, №2 (82), 2022, 22-26 б.;
- 19 Забих Ш.А. Воздушное право Республики Казахстан. Монография. - Алматы: Издательство «Қазақ университеті».- 2021. -310 б.;
- 20 Духно Н.А., Землин А.И., Транспортное право. Общая часть : учебник. - М. : Юридический институт МИИТа, 2017. - 259 б.;
- 21 Садилов О.Н., Гражданское право: Учебник. Том II – «Контакт», «ИНФРА-М», 2007 [электронный ресурс] СПС Гарант;
- 22 Гуревич Г.С. К вопросу о правовой природе договора перевозки грузов // Ученые записки Кишиневского государственного университета. -Т.67. Кишинев, 1964;
- 23 Егоров А.Е. Обязательство по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке и договор железнодорожной перевозки грузов// диссертация ... к.ю.н. : 12.00.03 Москва, 2007. - 146 б.;
- 24 Брагинский М.И., Витрянский В.В., Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта, Книга 4. – М: Изд-во «Статут», 2003- 847 б.;
- 25 Егизаров В.А. Транспортное право: Учебник (4-е изд. перераб. и доп.) – М.: ЗАО Юстицинформ, 2007- 296 б.;
- 26 Залесский В.В. Транспортные договоры. Учебно-практическое пособие. - М.: Издание г-на Тихомирова М.Ю., 2004. - 312 б.;
- 27 Сарсембаев М.А., Международно-правовые и национально-правовые основы стимулирования транспортно-транзитного потенциала Казахстана: Монография. – Нур-Султан: Типография «Индиго Принт», 2020. – 428 б.;
- 28 Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. Издательство: Водтрансиздат. - М., 1954. -179 б.;
- 29 Михайлов Ф.Н., Балыкина К.А., «МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА», E-Scio, №3 (66), 2022, 286-292 б.;

30 Сапега В.А., «ОБЪЕКТ ПЕРЕВОЗКИ КАК ВИДООБРАЗУЮЩИЙ ПРИЗНАК КЛАССИФИКАЦИИ ДОГОВОРОВ ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ» Правовая политика и правовая жизнь, №4, 2021, 69-78 б.;

31 Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі №540 бұйрығы;

32 Мороз С.П., О систематизации транспортного законодательства Республики Казахстан// Вестник Института законодательства Республики Казахстан №4 (12) 2008 // <https://cyberleninka.ru>;

33 Теміржол көлігі туралы Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 8 желтоқсандағы №266 Заңы// <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z010000266>;

34 Тулеугалиев Г.И. Международное транспортное право. - Алматы, Данекер, 2001-351 б.;

35 <https://primeminister.kz/ru/news/transportnaya-otrasl-kazahstana>;

36 Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 15 шілдедегі №339-IV Заңы//<https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z100000339>;

37 Қазақстан Республикасының Конституциясы. Конституция 1995 жылы 30 тамызда республикалық референдумда қабылданды// <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K950001000>;

38 Казанская Л.Ф., Богомолова А.В., «Повышение эффективности грузовых перевозок на фоне роста конкуренции», Известия Петербургского университета путей сообщения, №4 (33), 2012, 157-165 б.;

39 Азанов Б.К. Разработка концепции права и Единого правового пространства Евразийского экономического союза // Международный научный журнал Вестник Казахско-Русского международного университета. - Ақтобе, 2016. - №3. - 71-80 б.;

40 Қазақстан Республикасының Заңы Еуропа-Кавказ-Азия дәлізін дамыту жөніндегі халықаралық көлік туралы негізгі көптарапты келісімді бекіту туралы // <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P010000197>;

41 Богданова Т.В., Реутов Е.В. «Использование механизма сорегулирования в сфере грузовых железнодорожных перевозок», Транспортное дело России, №5, 2016, 127-129 б.;

42 «Қазақстан-2050» Стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты // <https://primeminister.kz/assets/media/azastan-2050-strategyasy>;

43 Зинченко Кристина Дмитриевна. «К ВОПРОСУ О ПОНЯТИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ» Colloquium-journal, №15 (67), 2020, 126-128б.;

44 Қазақстан Республикасының Көлік стратегиясы <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P050000075> ;

45 Мороз С.П., «О систематизации транспортного законодательства Республики Казахстан», Вестник Института законодательства и правовой информации Республики Казахстан, №4 (12), 2008, – 38-43 б.;

46 Азанов Б.К., Договор о Евразийском экономическом союзе: комплексный правовой анализ (Раздел III. Органы Союза. Раздел IV Бюджет Союза., Часть вторая Таможенный союз. Раздел VI функционирование таможенного союза) // Евразийский юридический журнал. – Москва, 2014. - №9(76). – 16-28 б.;

47 Азанов Б.К., Договор о Евразийском Экономическом Союзе: комплексный правовой анализ: заключительная часть // Евразийский юридический журнал/ 2014. - №10 (77) – Москва, –11-25 б.;

48 «Автомобиль жолдары туралы» Қазақстан Республикасының Заңы, 17 шілде 2001 ж. https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=51024144;

49 Лончакова Ю.А., Договор автомобильной перевозки грузов в системе транспортных договоров: дис. ... к.ю.н. -М., 2009. – 62 б.;

50 Халықаралық құрамдастырылған тасымалдардың аса маңызды желілері және тиісті объектілері туралы еуропалық келісімге (ҚТЖК) Қазақстан Республикасының қосылуы туралы Қазақстан Республикасының Заңы 2002 жылғы 31 қаңтар N 290-ІІ Қазақстан Республикасы Парламентінің Жаршысы, 2002 ж., №3, 25-құжат «Егемен Қазақстан» 2002 жылғы 6 ақпан №27;

51 Азанов Б.К., Теоретико-правовой анализ и обоснование юридической формы надгосударственного/конфедеративного объединения в контексте развития Союза ЕАЭС // Сборник научных трудов по материалам международной научно-практической конференции «Соотношение публичных и частных интересов в условиях унификации таможенного законодательства, изд. Троицкий мост, г. Санкт-Петербург; – 2017. – 8-12 б.;

52 Азанов Б.К., Рекомендаций по применению принципов и основ международного экономического права для стабильного развития и устойчивого роста Союза ЕАЭС // Вестник Ингушского научно-исследовательского института гуманитарных наук им. Ч.Э. Ахриева- 2017. -№1. РФ, Ингушетия г.Магас, – 76-87 б.;

53 Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексі (жалпы бөлім) 1994 жылғы 27 желтоқсандағы №268-ХІІІ Кодексі // <https://adilet.zan.kz/kaz/docs>;

54 Магомедова М.М., Магомедов Р.Ф., «Требования, предъявляемые к транспортным организациям и грузам», Вестник науки, Т.3, №5 (14), 2019, – 241-243 б.;

55 Қазақстан Республикасының Сақтандыру қызметі туралы Қазақстан Республикасының 2000 жылғы 18 желтоқсандағы №126 Заңы // <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z000000126>;

56 Құрлықішілік мемлекеттердің транзиттік саудасы туралы конвенцияны ратификациялау туралы Қазақстан Республикасының 2007 жылғы 20 наурыздағы №238 Заңы;

57 Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 5 июля 1978 года) // https://online.zakon.kz/Document/?doc_id;

58 Письмо Министерства иностранных дел Республики Казахстан от 3 февраля 2014 года №17-3/345 «Относительно Конвенции о договоре международной перевозки грузов» // <https://online.zakon.kz>;

59 Конвенция ООН О Международных смешанных перевозках грузов 1980г. // https://www.un.org/ru/documents/decl_conv;

60 «Көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру туралы» Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 1 шілдедегі №446 Заңы // adilet.zan.kz;

61 Федеральный закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Принят государственной Думой 3 апреля 2002 года // <https://www.consultant.ru/document>;

62 Лобынцева О.А., Девятина Д.Ш., Бодров А.С., «Меры безопасности и организация перевозок опасных грузов автомобильным транспортом», Мирская наука, №1 (46), 2021, 154-156. б.;

63 О ратификации Конвенции о международной гражданской авиации Постановление Верховного Совета Республики Казахстан от 2 июля 1992 года // <https://adilet.zan.kz/>;

64 Халықаралық әуе тасымалдарының кейбір қағидаларын біріздендіруге арналған конвенцияны ратификациялау туралы Қазақстан Республикасының Заңы 2015 жылғы 19 наурыздағы №297-V ҚРЗ // <https://adilet.zan.kz/kaz/docs>;

65 Сарсембаев М.А., Юридическое решение казахстаном проблем международных транзитных перевозок в свете мирового опыта// Вестник Института законодательства РК №1, (55) – 2019;

66 Астановский Г.Б., Смирнов В.Т., Контейнерные перевозки на железнодорожном транспорте.- М.: Юридическая литература, 1976;

67 Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 27 наурыздағы №353 бұйрығы «Қазақстан Республикасының халықаралық қатынастағы автомобильмен тасымалдауларында рұқсат беру жүйесін қолдану қағидалары// <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/>;

68 Автокөлік жолдарының қауіпсіздігі мен жолаушыларға қызмет көрсету // <https://www.uniface.kz/index>;

69 Еуразиялық экономикалық одақтың техникалық регламенттерінің (Кеден одағының техникалық регламенттерінің) тізбесі туралы Еуразиялық экономикалық комиссия Алқасының 2019 жылғы 2 сәуірдегі №52 шешімі // <https://adilet.zan.kz/kaz>;

70 Еуропа-Азия қатынасындағы құрамалы тасымалдауларды ұйымдастыру және пайдалану аспектілері туралы келісімге қосылу туралы Қазақстан Республикасы Үкіметінің Қаулысы 1999 жылғы 9 тамыз №1117 // <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P990001117>;

71 О принятии технических регламентов Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» и «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» Решение Таможенного союза от 15 июля 2011 года // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/H11T0000710>;

72 Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М., Грузовые перевозки разными видами транспорта, – М., - 1971;

73 Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Әзербайжан Республикасының Үкіметі арасындағы Теңіз сауда кеме қатынасы саласындағы ынтымақтастық туралы келісімді бекіту туралы Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2012 жылғы 11 сәуірдегі №444 Қаулысы // <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1200000444>;

74 Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС // <https://roscongress.org/materials>;

75 Асаул Н.А. «Государственное регулирование в сфере автомобильных перевозок», Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике, №5 (72), 2017, – 3-6 б.;

76 Сарсембаев М.А., Қазақстанның транзиттік әлеуетін жүзеге асырудың халықаралық-құқықтық формалары және жаһандық транзиттік мәселелерді шешуге қатысуы // Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің хабаршысы. Құқық сериясы. - Астана (Қазақстан Республикасы), - 2018. - №3 (124). – 109-114 б.;

77 Лушникова М.В., Сидоренков Д.А., «Налоговое право евразийского экономического союза: от гармонизации к унификации и наднациональному регулированию», Вопросы современной юриспруденции, №10 (60), 2016, – 122-126 б.;

78 «Автомобиль жолдары туралы» Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 17 шілдедегі №245 Заңы // <https://adilet.zan.kz>;

79 Жолаушылар мен жүктерді халықаралық автомобильмен тасымалдау туралы конвенцияны бекіту туралы Қазақстан Республикасының Заңы 2000 жылғы 22 ақпан №38-II // <https://adilet.zan.kz>;

80 1968 жылғы 8 қарашада Венада қол қою үшін ашылған Жол жүрісі туралы конвенцияны толықтыратын Еуропалық келісімді ратификациялау туралы Қазақстан Республикасының 2011 жылғы 10 қаңтардағы №382-IV Заңы // <https://adilet.zan.kz>;

81 Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Норвегия Корольдігінің Үкіметі арасындағы Халықаралық автомобиль тасымалдары туралы келісімді ратификациялау туралы Қазақстан Республикасының Заңы 2017 жылғы 30 қазандағы №102-VI ҚРЗ// <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1700000102>;

82 Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Сербия Республикасының Үкіметі арасындағы Халықаралық автомобиль қатынасы туралы келісімді ратификациялау туралы Қазақстан Республикасының Заңы 2017 жылғы 5 мамырдағы №61-VI ҚРЗ// <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1700000061>;

83 Садиков О.Н., Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций -М., 1997. – 704 б.;

84 Носиров Х.Т., К вопросу о содержании юридической ответственности в частноправовых отношениях. Актуальные проблемы частного права. Научные труды НИИ частного права Каспийского университета. Выпуск 3/Алматы: Казахстанский Международный Арбитраж, 2023. – 472 б.;

85 Менглиев Ш.М., Договорная ответственность в международном частном праве // Власть Закона. 2014. №2 (18);

86 Гетьман-Павлова И.В., Международное частное право: Учебник для магистрантов/ 4-е изд, перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, 2013. – 959 б.;

87 Намаев Т.Ф., Особенности ответственности в частном праве// Правовая политика и правовая жизнь. 2012. №2. – 140-141 б.;

88 Автомобиль көлігімен жолаушылар мен бағажды тасымалдау қағидаларын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы №349 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2015 жылы 3 шілдеде №11550 тіркелді // <https://adilet.zan.kz>;

89 Ларин О.Н., Амарсана О., «Структурирование объекта комбинированных перевозок», Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество, №3-2, 2020, – 698-700 б.;

90 Духно Н.А., Правовое регулирование перевозок грузов в прямом смешанном сообщении : монография / Н.А. Духно, В.М. Корякин. - М. : Юридический институт МИИТа, 2010. – 112 б.;

91 Демченко М.В., Особенности перевозки в прямом смешанном сообщении и ответственности перевозчика // Право и политика. 2008. - №2. – 488 б.;

92 Мухаев Е.О., Анализ законодательных актов, регулирующих перевозки грузов в прямом смешанном сообщении в Республике Казахстан // Вестник КазНУ. №4. - 2013. – 70-74 б.;

93 Автомобиль көлігімен жүктерді тасымалдау қағидаларын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі №546 бұйрығы// <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500012463>;

94 Мырзахметов А.И., Экспортно-транзитная деятельность Республики Казахстан и ее влияние на развитие транспортной системы страны // <https://www.dissercat.com>;

95 Пугинский Б.И., Коммерческое право России. -М.: Юрайт, 2000. – 247-248 б.;

96 Коммерческое право : учебник для вузов / Е.А. Абросимова [и др.] ; под общей редакцией Е.А. Абросимовой, В.А. Белова, Б.И. Пугинского. - 6-е изд., перераб. и доп. - Москва : Издательство Юрайт, 2023. – 590 б.;

97 Беспалов Ю.Ф., Договорное право: учебное пособие. -М.: ЮНИТИ ДАНА: Закон и право, 2012. – 551 б.;

98 <https://dknews.kz/ru/v-strane/218621-obsuzhdeny-voprosy-mezhdunarodnyh-gruzovyh-perevozok>;

99 Автомобиль көлігі туралы Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі №476 Заңы// <https://adilet.zan.kz>;

100 Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г.) // http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conv_transport.shtml;

101 Маковский А.Л., Новые гражданские кодексы государств-участников СНГ: стабильность и переходной период регулирования//Кодификации гражданского права (1922-2006).-М.:Статут, -2010. – 683-691 б.;

102 Карагусов Ф.С., Модернизация гражданского кодекса Республики Казахстан откладывать нельзя/ Актуальные проблемы частного права. Научные труды НИИ частного права Каспийского университета. Выпуск 3/ отв.ред. М.К.Сулейменов. Алматы: Казахстанский Международный Арбитраж, 2023. – 472 б.