



# ХАЛЫҚАРАЛЫҚ БИЗНЕС ҚҰҚЫҒЫ ЖӘНЕ ЗАҢНАМАЛЫҚ ОРТА: ТРАНЗАКЦИЯЛЫҚ КӨЗҚАРАС

Тауарларды тасымалдау



Халықаралық бизнес транзакциялары кезінде жүктерді тасымалдау мәселелері көптеген құқықтық салдарларды, құқықтық нормалармен реттелуді және тасымалдаудың жауапкершілігін қарастырады. Әлемде жүк тасымалдаудың бірнеше әдістері пайдаланылады. Олар: теңіз арқылы, әуе жолы арқылы, темір жолы арқылы және көлік жолы арқылы тасымалдау. Осылардың ішінде бүгінгі күні кең таралған – теңіз арқылы жүк тасымалдау әдісі.

## Жүк тасымалдау тарихы

XX ғасырға дейін тасымалдаушылар жүкті тасымалдау кезінде сапасының төмендеуіне, уақытында жеткізілуіне байланысты жауапкершіліктерді алған жоқ. Себебі ол кезге дейін тауардың толық жеткізілуі емес, тасымалдаушылардың аман қалу мәселесі туындап отырған кезең еді. XX ғасырдың басынан бастап жүк тасымалдаушылар мен жүкті жіберушілер және жүкті қабылдап алатындар арасында көптеген келіссөздер мен дау-дамайларды шешу бойынша нәтижелерге сәйкес тасымалдаушыларға да жауапкершіліктер жүктелетін болды.

1924 жылы жүк тасымалдаушылардың жауапкершіліктері бойынша ережелер мен талаптар қойылды. Соның бірі: Гаага ережелері. Гаага ережелері бойынша жүк жөнелтушілер тасымалдаушылардан қандай да бір жауапкершілікті талап ете алатын болды. Жүк тасымалдаушылардың жауапкершілігі екі жағдайда қарастырылады. Біріншісі теңіз тасымалы барысындағы істің тиянақтылығы. Екінші мәселе тауардың тасымалдаушымен жеткізілген кезіндегі тауардың құны. Бұл жерде тауар сатып алушыға жеткен соң оның бағасының өсіп кету мәселесі.

Әуе жолдары арқылы жүк тасымалдау екі эволюциямен реттеледі. Біріншісі – Варшава конвенциясы. Бұл конвенцияның нормалары бүгінгі күнге дейін орындалып келеді. Бұл конвенция бойынша тасымалдаушының жауапкершілігі адам басына 75 000\$, жүктің бір орнына 400\$. АҚШ-та жүк тасымалдаушының жауапкершілігі 1400\$ құрайды. Екіншісі – Монреаль конвенциясы. Бұл келісім бойынша тасымалдаушы өзінің салғырттығынан шығын әкелетін болса, жауапкершілік толығымен тасымалдаушыға жүктеледі.

Теңіз көлігімен жүк тасымалдау үш ереже бойынша жүргізіледі: Гамбургтік ережелер, Гаага ережелері және 1968 жылы осы екі келісімге толықтырулар енгізіліп, енді Гаага-Висбийлік ережелер деп аталады. Бұл ережелер бойынша жүк тасымалдаушының жауапкершілігі арта түсті. Бұрын Гаага ережесіне сай жүк бірлігіне – 500\$ алынса, Гаага-Висбийлік ережелер бойынша жүк бірлігіне – 1000\$ алынатын болды. Ал Гамбургтік ереже бойынша жауапкершілік одан да ұлғая түсті, сәйкесінше жүк жөнелтушінің құқықтары жан-жақты қорғалатын болды.

Темір жол көлігімен жүк тасымалдау мәселесі темір жол арқылы халықаралық тасымалдаулар туралы конвенциямен реттеледі. Бұл конвенцияға сәйкес, 1 кг жүк үшін 17 есеп бірлігі төленетін. Сондай-ақ осы конвенцияға сәйкес жолдағы шығындар есептеледі. Айталық, тасымалдаушы тасымал кезінде сұйық немесе шикізаттар көлемінің 2%-ға және құрғақ заттардың 1%-ға дейінгі көлемде азаюы барысында жауапкершіліктен босатылады.

Автокөлікпен жүк тасымалдау бойынша мәселелерді автомобильмен халықаралық жүк тасымалдау жөніндегі конвенция реттейді. Ол конвенцияға сәйкес 1 кг брутто салмақ үшін 25 алтын франк көлемінде тасымалдаушының жауапкершілігіне қойылады. Кейбір жағдайда тауар сатып алушыға бірнеше көлік жолымен жеткізілуі мүмкін. Бұл жағдайдағы тасымалдауды мультимодальдық тасымалдауға арналған ережелер қарастырады және жүк тасымалдаушылардың жауапкершілігі арта түседі. Атап айтқанда, 1 кг үшін 8,33 есеп бірлігі есептеледі. Есеп бірлігі халықаралық валюта қорының белгілеген есеп бірлігіне байланысты.

Әуе жолымен тасымалданатын жүк тасымалының қатынастарын Варшава конвенциясы қарастырады. Бұл конвенцияға сәйкес 1 кг жүк 25 алтын франкпен өлшенеді (долларға шаққанда шамамен 20\$).

Қазіргі кезде теңіз тасымалы кең тарағандықтан, осы тасымал түріне тереңірек тоқталайық. Бұл тасымалдау жолын реттейтін Гаага ережелері Варшава конвенциясымен ұқсас болып келеді. Бұл жағдайда гималайлық анықтамалар қолданылады. Тасымалдаушы қатысатын өзге тараптар деген кім? соны біліп алу керек. Себебі гималайлық анықтамаларға сәйкес жүк жөнелтуші мен жүк тасымалдаушылардың ғана емес тасымалдауға қатысатын өзге де субъек-



тілердің құқығы қарастырылады. Өзге де қатысушылар дегеніміз кім? Ол дайын тауарды тасымалдаушыға дейін жеткізу кезінде қатысатын тағы бір тасымалдаушылар болуы мүмкін.

Мультимодальдық тасымалдау кезінде тасымалдаушы үшінші жақтың кесірінен немесе табиғи жағдайлардың қолайсыздығынан көлікті ауыстыруы мүмкін. Тауардың сатып алушыға жеткізілгеннен кейінгі жауапкершілік тауар сатып алушыға көшеді. Себебі кез келген сатып алушы тауарды қабылдап алғанда, оны жан-жақты тексеріп алу қажет. Варшава конвенциясы бойынша сатып алушы тауарды қабылдап алған соң, 14 күн ішінде ғана тасымалдаушыға тауардың сапасына қатысты наразылығын білдіре алады. Егер ұзақ мерзімді тауар тасымалдау кезінде пайда болған келісімдер бойынша, тауарды сатып алушы 2 жыл ішінде тасымалдаушыға наразылығын білдіре алады.

Теңіз көлігі арқылы тасымалдау 1983 жылы қабылданған Хартер заңдарымен де реттеледі. Бұл заң тек АҚШ-та ғана күшіне ие. Демек, тек АҚШ аумағындағы жүк тасымалдауларға ғана қатысты. Ал АҚШ компанияларының өзге мемлекеттік бизнес субъектілерімен болған қатынастарды Гаага ережелері реттейді. Гамбург ережелері де жүк тасымалдаушылардың қатынастарын реттеп отырады. Бұл ережелер БҰҰ теңіз көлігімен жүк тасымалдауға байланысты конвенциясы. Ереже 1978 жылы қабылданып, 1992 жылы өз күшіне енді. Бұл ережелерге сәйкес жүк тасымалдаушылардың ғана емес, жүк жөнелтушілер мен тасымалдауға қатысты өзге де субъектілердің құқықтары мен бостандықтары қорғалатын болған.

Жүк тасымалдау мәселесінде жасалатын негізгі құжат жөнелтпе құжат және коносамент. Коносаментті жөнелтпе құжаттардан ажырата білу керек. Коносамент жөнелтпе құжаттарға қарағанда өз иелеріне көптеген құқықтар береді. Коносамент жүкке немесе тауарға ие болу құқығы дегенді білдіреді. Коносамент жүк жөнелтушіде, тасымалдаушыда және жүкті қабылдап алушыда болуы тиіс. Коносаментте мына мәліметтер толтырылады: тауардың сипаттамасы, тауардың жағдайы, тасымалдаушы компания мен жүк жөнелтуші компания туралы, жүкті жөнелткен күн және тасымалдауға қатысқан субъектілер туралы мәдліметтер, жүкті жеткізу орны туралы ақпарат, коносаментті берген күн, сондай-ақ тасымалдауға кеткен шығын. Кейде қосымша ақпараттар жазылады. Ол ақпарат тасымалдау жағдайына байланысты болады. Мысалы, шыны, тез бұзылатын зат деген сияқты белгілер көрсетілуі мүмкін. Көбіне Гаага немесе Гаага-Висбийлік ережелердің нормаларын кейбір мемлекеттер өздерінің ұлттық заңнамаларына енгізеді. Соның ішінде, американдық Когса заңы. Осы заң бойынша жүк тасымалдаулар Коносамент арқылы жасалады.

Кейс. Westinghouse electric corporation компаниясы Panalpina компаниясымен АҚШ-қа трансформатор жеткізу бойынша келісімшарт жасасады. Панальпина компаниясы 1 жеткізілуге 50\$ жауапкершілік алатын болды. Жолда кеме дауылдың кесірінен шайқалып, трансформаторлар Прима компаниясының лазерлік құрылымдарының үстіне құлайды. Лазерлік құрылымдар жарамсыз болып қалады. Нәтижесінде, Прима компаниясы қалған екі компания үстінен арыз жазып шағымданады. Сот бұл істі қарай келе Westinghouse компаниясынан жауапкершілікті босатып, Панальпина компаниясына белгілі бір міндеттерді жүктейді. Панальпина соттың шешімімен келіспей, апелляцияға беріп, соттың шешімін өзгертуді талап етеді. Апелляциялық сот істі қайта қараудың нәтижесінде Панальпина компаниясы экспедиторлық компания болғандықтан, шығындарды өтеу жауапкершілігінен босатылды, яғни экспедиторлық компанияның жауапкершілігінің шектеулі екенін көреміз.

Кез келген жүк тасымалдаушы компания тасымалдау қызметін жасамас бұрын екі жағдайды анықтап алуы тиіс. Біріншіден, тасымалдау көлігін техникалық сараптамадан өткізу керек. Екінші, тасымалдау көлігінің жеткізілетін жолмен жүру қабілетінің болуын анықтауы керек.