Карагандинский экономический университет

Казпотребсоюза

Курсовая работа

на тему:

«Особенности отдельных видов перевозок в республике Казахстан»

подготовила:

Принял: Левичев А.С.

Караганда 2006 г.

план

Введение

Глава I Понятие договора перевозки

1.1.Обязаности перевозчика.

1.2. Права и обязанности пассажира.

ГлаваII Отдельные виды перевозок.

1. Перевозка транспортом пассажиров

2. Дого­вор фрахтования (чартера

3Перевозка железнодорожным транспортом.

4 Перевозка речным транспортом

5.договор перевозки груза

Заключение.

Литература

Ведение

Слово "транспорт" имеет много значений. С одной сто­роны под ним подразумевается совокупность перевозчиков (юридических и физических лиц), имеющих своим назначением перемещение людей и вещей в пространстве, что определя­ет его в настоящее время как одну из чрезвычайно важных отраслей экономики. С другой стороны, под словом "транс­порт" понимается особая отрасль производства.

Транспорт призван своевременно и качественно обеспечи­вать во внутренних и в международных сообщениях потреб­ности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность госу­дарства, формирование рынка перевозок и связанных с ними услуг, эффективное развитие предпринимательской деятель­ности. Государство осуществляет контроль за деятельностью транспорта, развитием его материально-технической базы, а также удовлетворяет основные потребности в составе госу­дарственных нужд.

Магистральные виды транспорта относятся к естественной монополии, что определяет особые условия их развития и фун­кционирования.

Отличительная экономическая особенность транспорта состоит в том, что он не создает каких-либо материальных объекта обеспечивает их перемещение в пространстве. Пере­возка людей и вещей рассматривается как продукция транс­портного производства.

Транспортные услуги включают в себя две составляющие: 1) транслокацию, то есть перемещение с одного места в дру­гое и 2) транспортно-экспедиционное обслуживание. Отсюда транспорт - это: пути сообщения, перевозочные средства (подвижной состав, суда, самолеты), средства тяги и терми­налы.

Говоря о транспортных услугах можно выделить следую­щие части: перевозочную; стивидорную, то есть осуществ­ление погрузочно-разгрузочных операций; тальманскую - про­дажу услуг, счета грузов; складскую - торговлю услугами хранения грузов, а также реализацию других вспомогатель­ных сопутствующих услуг (например, тары и упаковки, сорти­ровки грузов и т.д.).

Согласно ст. 1 Закона РК "О транспорте в Республике Ка­захстан" от 21 сентября 1994 г. "транспорт Республики Казах­стан - это зарегистрированный на ее территории железнодо­рожный, автомобильный, морской, внутренний водный, го­родской электрический, в том числе метрополитен, а также находящийся на территории Республики Казахстан магистраль­ный трубопроводный транспорт".

В отличие от прежнего законодательства (ст. 364 ГК КазССР), которое исключало применение положений главы 34 «Перевозка» к электрическому транспорту, в том числе мет­рополитену, ГК РК общие условия всех перевозок переводит на гражданско-правовое регулирование, предусмотренное главой 34 (ст.ст. 688-707 ГК).

Исключением является магистральный трубопроводный транспорт, который признается транспортом только в эконо­мическом отношении. Его продукция (газ или нефть) оформ­ляется не договором перевозки, а договорами купли-прода­жи или поставки. Специфика транспортировки по газо- и неф­тепроводам не дает основания относить эту транспортировку перевозкам. Правовая природа обязательств, возникающих при перемещении газа и нефти (и некоторых других продуктов; по трубопроводу, имеет иной характер, чем перевозка, именно: здесь совмещаются обязательства по передаче имущества и по оказанию услуг (транспортировка, хранение).

Надо также отметить, что почтовые перевозки самостоя­тельно не регулируются ГК, их регламентация будет осуществляться в законодательных актах о транспорте или вытекаю­щих из них правилах.

В главе 34 ГК международные перевозки грузов, пассажи­ров и багажа также не упоминаются.

2. Согласно ст. 3 ГК и п.2 ст. 688 ГК наряду с нормами гражданского права действуют законодательные акты о транс­порте, иные законодательные акты и изданные в соответствии с ними правила. Таким образом, предусмотрен принцип: об­щие условия перевозки регулируются совокупностью норма­тивных актов, образующих в целом систему транспортного законодательства. Она складывается из: а) норм общего за­конодательства, определяющих наиболее важные вопросы правового регулирования транспорта, независимо от видов транспорта и б) норм специального транспортного законода­тельства.

К числу общего законодательства относятся, в первую оче­редь, нормы гражданского, а также нормы административно­го, финансового, налогового, процессуального права. Так, например, ГК устанавливает ответственность сторон по пере­возкам, разрешает вопросы исковой давности и т.д.

Согласно п. 2 ст. 3 ГК норма гражданского права, содер­жащаяся в иных законах, должна соответствовать ГК1.

Специальное транспортное законодательство на основании п. 2 ст. 3 ГК не должно противоречить гражданскому законо­дательству, в случае коллизии приоритет имеет ГК.

Систему специального транспортного законодательства составляют:

1) законодательные акты о транспорте;

1. иные законодательные акты;
2. изданные в соответствии с законодательными актами пра­вила.

Законодательными актами о транспорте сегодня являются: - Закон РК "О транспорте в Республике Казахстан" от 21 сен­тября 1994 г. (с изменениями и дополнениями от *27* января 1996 г., 8 декабря 1998г., 24 декабря 2001 г.);

Указ Президента РК, имеющий силу Закона, "Об использовании воздушного транспорта и деятельности авиации Рес-3«блики Казахстан" от 20 декабря 1995 г. (с изменениями и до­полнениями от 16 января 2002 г.);

\_ Закон РК «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г.;

\_ Закон РК «О железнодорожном транспорте» от 8 де­кабря 2001 г.;

* Закон РК «О государственном регулировании гражданской авиации» от 15 декабря 2001 г.;
* Устав автомобильного транспорта Казахской ССР, утвер­жденный постановлением Совета Министров Казахской ССР  
  от 18 июня 1970 г.;
* Устав внутреннего водного транспорта СССР от 15 ок­тября 1955 г. (этот Устав применяется в части, не противоре­чащей нормам, содержащимся в главе 34 ГК «Перевозка»).

Большой нормативный материал составляют Указы Прези­дента, постановления Правительства РК по отдельным вопро­сам перевозок, тарифы, приказы и инструкции Министерства транспорта и коммуникаций РК, правила. Они не ограничивают­ся сферой действия, охватывающей работников данной отрас­ли транспорта, но предусматривает также правила общего характера. Важную роль в деле регулирования перевозок иг­рают постановления Пленума Верховного суда РК.

Согласно ст. 2 Закона о транспорте отношения, связанные с деятельностью транспорта, также регулируются транспор­тными кодексами, другими законодательными и нормативными актами РК.

Глава I Понятие договора перевозки.

Транспорт образует самостоятельную сферу экономической де­ятельности, живущую по особым правилам. Роль транспорта заключа­ется в оказании специфических услуг, направленных на перемещение товара или человека в пространстве. Транспортная деятельность не сопровождается созданием новых вещей (предметов материального мира). Ее ценность в том экономическом эффекте, который создается в результате перемещения груза, пассажира и багажа в согласованное место. Поэтому отношения по перевозке возникают при наличии по­требности в территориальном перемещении объектов или людей с по­мощью транспортных средств.

Транспорт — одна из самых высокомонополизированных отрас­лей человеческой деятельности, а отдельные его виды вообще облада­ют естественной монополией (железнодорожный транспорт). В связи с этим необходимы нормы, регулирующие отношения перевозки таким образом, чтобы были в полной мере защищены интересы участников данных правоотношений.

Основными нормативными документами, регулирующими отно­шения по перевозке, являются Гражданский кодекс РК, Закон респуб­лики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» от 21. 09. 1994г. а также специфические законы, регулирующие перевозку от­дельными видами транспорта.

Гражданский кодекс Республики Казахстан определяет понятия договоров перевозки грузов, пассажиров, а также договора фрахтова­ния, организации перевозок, перевозок в прямом смешанном сообщении, транспортом общего пользования ( ст.ст. 689-695 ГК РК). **Договор перевозки** - **это такой договор, в котором одна сторона, перевозчик, обязуется в срок доставить вверенный груз' пассажира, багаж, почту в пункт назначения** а другая сторона **клиент, обязуется оплатить вознаграждение оказанные транспортные услуги (внести провозную плату).**  Договор перевозки является *реальным, взаимным, возмездным,* договором.

*Элементы* договора перевозки.

*Сторонами* договора перевозки с одной стороны является пере­возчик, а с другой - клиент.

Перевозчиками могут быть юридические или физические лица, владеющие транспортным средством на праве собственности или на иных законных основаниях, предоставляющие услуги по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почты за плату или по найму и имеющие на это соответствующее разрешение или лицензию, выданную в уста­новленном порядке. Транспортом Республики Казахстан является за­регистрированный на ее территории железнодорожный, автомобиль­ный, морской, внутренний водный, воздушный, городской электриче­ский, а также находящийся на территории Республики Казахстан маги­стральный трубопроводный транспорт.

Клиентами являются грузоотправитель, грузополучатель, пасса­жир, фрахтовщик или фрахтователь. Хотя грузополучатель и не за­ключает договор с перевозчиком, но он как третье лицо наделен опре­деленными правами и обязанностями по договору перевозки, заклю­ченному грузоотправителем.

*Предметом* договора перевозки являются услуги по доставке гру­за, пассажира, багажа, почты.

*Срок* договора перевозки — это промежуток времени, в течение которого груз пассажир, багаж, почта должны быть доставлены в пункт назначения. В соответствии со ст.698 ГК перевозчик обязан дос­тавить груз в пункт назначения в сроки, определенные транспортным законодательством, а при отсутствии таких сроков — в разумный срок. В ряде случаев (например, в автомобильных перевозках) сроки достав­ки определяются соглашением сторон, а при его отсутствии — обычно принятыми сроками. При прямых смешанных перевозках сроки дос­тавки определяются по совокупности сроков, исчисляемых на основа­нии правил, действующих на соответствующих видах транспорта Срок доставки соблюден, если в пункте назначения груз выгружен средствами перевозчика или вагоны (суда) поданы под разгрузку средствами получателя до истечения установленного (согласованного! yа доставки.

*Цена* договора перевозки - плата, взимаемая за оказанные усустанавливается соглашением сторон, за исключением транспортом общего пользования, где плата определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном законодательными актами о транспорте (ст.697 ГК РК).

Работы и услуги, выполняемые по требованию грузовладельца не предусмотренные тарифами, оплачиваются по соглашению стор0 ' *Форма* договора перевозки зависит от характера перевозки и в» транспорта, и договор может заключаться в письменной *'* груза, багажа) и устной (перевозка пассажира).-

В соответствии со ст. 688 ГК перевозка грузов, пасса­жиров и багажа производится на основании договора перевоз­ки. Экономической целью перевозки является, как правило, потребность в перемещении грузов и людей, их транслокация из одного места в другое. Эти отношения транспортных орга­низаций, грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров, складывающиеся при осуществлении перевозок, основаны на договоре перевозки и регулируются этим договором. В главе 34 ГК «Перевозка» предусмотрена целая система договоров, регулирующих перевозку. Наряду с обычным договором перевозки груза (ст.ст. 689-690 ГК) в ГК перечис­ляются и другие договоры, регламентирующие перевозки: договор фрахтования (чартера - ст. 691); договоры об орга­низации перевозок (ст. 692); договоры между транспортны­ми организациями (узловые соглашения, договоры на центра­лизованный завоз (вывоз) грузов и др. - ст. 693); договор пря­мого смешанного сообщения (ст. 694); договор перевозки транспортом общего пользования (ст. 695).

Эти договоры имеют свою специфику, касающуюся пра­вового положения, субъектного состава, характеристики прав и обязанностей и по другим признакам, но у них общая цель регламентация перевозок. Таким образом, ГК регулирует целую систему договоров, опосредствующих перевозочные отношения.

ГК предусматривает виды договоров перевозки, опреде­ляя для них специальный правовой режим. Исходя из момента перехода прав и обязанностей, договоры перевозки подраз­деляются на реальные и консенсуальные.

По предмету договоры перевозки делятся: на договоры перевозки пассажира (перевезти пассажира в пункт назначе­ния, а в случае сдачи пассажиром багажа - также отправить багаж в пункт назначения); на договоры перевозки груза (объек­том реального договора является конкретный груз, а объек­том консенсуального договора является объем перевозок); договор фрахтования (чартер) (предмет - предоставление всей или части вместимости транспортного средства).

По субъективному составу различаются: договор перевозки пассажиров, где контрагентом перевозчика является пассажир; договор перевозки груза - контрагентом перевозчика являет­ся грузоотправитель; договор об организации работы по обес­печению перевозок - контрагентом являются транспортные организации.

Исходя из цели, к договорам перевозки можно отнести:

а) договоры, направленные на организацию перевозок, где целями являются определение объемов, сроков, качества перевозок и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки;

б)договоры, направленные на обеспечение перевозок гру­зов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие);

в) договоры, предусматривающие целью доставку гру3овпассажиров и багажа в пункт назначения. '

По форме договоры перевозки дифференцируются в договоры, оформленные транспортной накладной или коно­саментом; договоры в виде конклюдентных действий (приня­тие перевозчиком заявки или оплата от грузовладельцев, не­посредственное приобретение билетов в пассажирских транс­портных средствах и т.д.); договоры, заключаемые в устном и общем порядке.

4. Предусмотренный ст. 689 ГК договор перевозки груза является реальным, взаимным, срочным и возмездным договором, заключенным в письменной форме. Он является реальным, поскольку договор может считаться заключенным , только при условии, что груз уже вверен перевозчику. Одна­ко законодательство предусматривает и заключение консенсуальных договоров. Так, договор фрахтования (чартера) (ст. 691 ГК), договор перевозки по коносаменту будут консенсуальными, когда перевозчик обязуется доставить груз, кото­рый ему передал или передает отправитель.

Согласно ст. 10 Закона о железнодорожном транспорте договор перевозки груза является срочным договором. Он также является возмездным договором. Провозная плата -цена перевозки. ГК предусматривает, что провозная плата осуществляется согласно договору или тарифу.

Согласно ст. 10 Закона о транспорте по отдельным видам транспортных услуг в качестве специально проводимой поли­тики государства либо как средство преодоления монополис­тической деятельности в сфере транспорта могут устанавли­ваться регулируемые тарифы (единые в пределах государ­ства) в порядке, определяемом Правительством РК.

В ст. 688 ГК впервые вводится понятие "перевозчик" вза­мен "транспортной организации", под которой понималась спе­циализированная транспортная организация, входящая в тот или иной вид единого социалистического транспорта.

В ГК понятие "перевозчик" претерпело значительную эво­люцию. Такой процесс происходил и в законодательстве за­рубежных государств. Например, по англо-саксонскому, фран­цузскому и немецкому праву только собственник транспорт­ного средства заключал договор перевозки (shipowner - англ., Ship Herr - нем.; le bourgeois de Navire - фр.). Затем терми­нология частично изменилась. Как во французском, так и в не­мецком праве наряду с "судовладельцем" (armateur, Reeder) появился термин "фрахтователь" (freteur, Verfracht). Сходные изменения произошли в большинстве государств Северной Европы, в том числе и в Голландии. В США они назывались freight/contractors, на Европейском континенте -Transportubernem. Указанные лица занимались выполнением перевозок. В ряде случаев они не имели собственных транс­портных средств, но они фрахтовали их у других судовладель­цев, получая при этом разницу от фрахтовых ставок.

В Гаагских правилах 1921 г. был впервые введен термин "пе­ревозчик" (transporteur - франц., carrier - англ., transportowiec - польск.). А в Брюссельской конвенции 1924 г. о коносамен­тах (ст. 1, п. "а"), содержалось следующее определение: "термин "перевозчик" означает собственник (судна) либо фрах­тователь, который заключает договор перевозки с отправи­телем". Из этого определения следует, что любое лицо, которое заключило договор перевозки груза с отправителем либо берется за выполнение перевозки, является перевозчиком независимо от того, принадлежит ли транспортное сред­ство ему на праве собственности либо он пользуется транс­портным средством на основе иного правового титула.

Итак, понятие "перевозчик", употребляемое в ГК, соот­ветствует термину, применяемому в международном транс­портном праве, то есть означает лицо, которое от своего имени обязуется осуществить перевозку грузов, пассажиров и багажа.

Согласно ст. 1 Закона о транспорте в РК перевозчик - это юридическое или физическое лицо, владеющее транспорт­ным средством на праве собственности или на иных законных основаниях, предоставляющее услуги по перевозке пассажи­ров, багажа, грузов и почты за плату или по найму и имеющее на это лицензию или соответствующее разрешение, выдан­ное в установленном порядке.

На основании ст. 1 Закона о транспорте в качестве общего правила для перевозчиков, за исключением автоперевозчиков, введена система лицензирования деятельности, связанной с осуществлением перевозок грузов, пассажиров, багажа.

Так, Закон РК «О государственном регулировании граждан­ской авиации» предусматривает обязательное лицензирование в сфере гражданской авиации следующих видов деятельнос­ти: 1) перевозка пассажиров и грузов воздушным транспор­том; 3) авиационные работы; 3) услуги по техническому об­служиванию и ремонту авиационной техники; 4) аэропортовская деятельность; 5) перевозка опасных грузов (ст. 9). Закон РК «О железнодорожном транспорте» также говорит, что отдельные виды деятельности на железнодорожном транс­порте осуществляются на основе лицензии (ст. 10).

Порядок лицензирования определяется постановлением Правительства от 29 декабря 1995 г. «О реализации постанов­ления Президента Республики Казахстан от 17 апреля 1995 г.». Так, применительно к конкретным видам транспорта действу­ют: «Правила лицензирования перевозок пассажиров и грузов железнодорожным транспортом в Республике Казахстан» от 29 июля 1998 г., «Положение о порядке и условиях лицензи­рования международных перевозок пассажиров и грузов, опас­ных грузов автомобильным транспортом» от 25 декабря 1996 г.; «Положение о порядке и условиях лицензирования перевозок пассажиров и грузов воздушным транспортом и аэропортовской деятельностью, с обслуживанием воздушных судов, пас­сажиров и грузов в аэропортах Республики Казахстан» от 23 июля 1997 г.; а также ст. 9 Закона РК «О государственном регулировании гражданской авиации».

Выдача лицензии на осуществление деятельности по пере­возке пассажиров и грузов отдельными видами транспорта производится Министерством транспорта и коммуникаций Рес­публики Казахстан.

Субъектами лицензирования являются граждане, юридичес­кие лица Республики Казахстан, иностранные юридические лица, иностранные граждане, лица без гражданства и международ­ные организации.

Указом Президента РК «Об использовании воздушного про­странства и деятельности авиации» наравне с понятием «пере­возчик» введено понятие «эксплуатант» - юридическое или физическое лицо, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области, а также понятие «фрахтователь» - физическое или юридическое лицо, заключившее за плату договор с воздушным перевозчиком о передаче в его пользование всей вместимости или части вмес­тимости одного или нескольких воздушных судов на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа, груза, почты или других целей.

В Законе РК «О государственном регулировании гражданс­кой авиации» предусматриваются следующие виды перевоз­чиков: национальный, назначенный, флагманские перевозчики. Национальный перевозчик - воздушный перевозчик, зарегист­рированный в РК и имеющий лицензию эксплуатанта и лицен­зию на осуществление международных и (или) внутренних воз­душных перевозок. Назначенный перевозчик - воздушный перевозчик, назначенный от РК для осуществления воздушных перевозок в соответствии с условиями двухстороннего или многостороннего соглашения о воздушном сообщении. Флаг­манский перевозчик РК определяется Правительством респуб­лики из числа назначенных перевозчиков на конкурсной основе, которому предоставляется приоритет при эксплуатации меж­дународных авиамаршрутов.

Закон РК «О торговом мореплавании» вводит термин «фак­тический перевозчик», то есть перевозчик, который фактически осуществляет перевозку пассажиров, багажа и груза или ее часть (ст. 1). Данный термин является новеллой для транспор­тного законодательства РК. Введение этого термина связано с тем, что на морском транспорте в роли перевозчика может выступать как собственник судна, так и фрахтователь, аренду­ющий судно с экипажем (тайм-чартерный владелец) и без эки­пажа (бербоут-чартер).

В советской транспортно-правовой литературе многие счи­тали, что транспортировка не входит в состав транспортной экспедиции, так как при этом якобы происходит смешение двух самостоятельных договоров. Данное утверждение в настоя­щее время не соответствует законодательству РК. Конвен­ция КДПГ имеет силу закона и в РК. Согласно этой конвенции экспедитор, организующий дорожные перевозки, может быть перевозчиком и нести всю меру ответственности.

Таким образом, перевозчик - это не обязательно транс­портное предприятие, имеющее основной целью своей дея­тельности осуществление перевозок. Им может быть и граж­данин (индивидуальный предприниматель), а также, например, общественная организация, не имеющая в качестве своей цели извлечение прибыли, но осуществляющая предпринимательс­кую деятельность для достижения целей, ради которых такая некоммерческая организация была создана.

Второй стороной в договоре перевозки груза, т.е. кон­трагентом (партнером) перевозчика, является отправитель. Отправитель по ГК выступает в трех качествах: во-первых, как контрагент перевозчика, т.е. лицо, которое заключило с пе­ревозчиком договор на перевозку грузов; во-вторых, - лицо, которому выдается транспортная накладная (коносамент, то­варно-транспортная накладная или иной документ на груз, пре­дусматриваемый законодательными актами о транспорте), не­зависимо от того, кто фактически осуществляет отправку и погрузку груза, и, в-третьих, - лицо, имеющее право распоряжения грузом. Получателем является лицо, уполномоченное на получе­ние груза, т.е. имеющее право требовать, чтобы ему в пунк­те назначения был выдан груз. Таким лицом, которое может требовать, чтобы ему был выдан груз, и, следовательно, кто может называться получателем, будет тот, кто указан полу­чателем в транспортной накладной. Получателю еще до по­лучения груза известно, что груз будет следовать к нему, так как отправитель и получатель связаны между собой другим договором (обязательством). Этим особенностям правового положения получателя в большей степени соответствует кон­струкция договора перевозки как договора в пользу третьего лица, не участвовавшего в его заключении, но имеющего пра­во самостоятельно требовать исполнения по нему (ст. 391 ГК). 5. В транспортное законодательство впервые введен но­вый способ обеспечения исполнения обязательства - право удержания. Согласно п. 4 ст. 697 ГК перевозчик имеет право удерживать переданные ему для перевозки грузы и багаж в обеспечение причитающейся ему провозной платы и других платежей (ст. 292 ГК), если иное не установлено законода­тельством, договором перевозки или не вытекает из суще­ства обязательства.

Таким образом, под правом удержания подразумевается право перевозчика как владельца чужой вещи не выдавать ее получателю до исполнения причитающейся ему провозной платы и других платежей. Данное право распространяется только на одно условие договора, а именно -обязанность по оплате про­возной платы и других платежей, вытекающей из договора перевозки'.

Согласно ст. 95 Закона РК «О торговом мореплавании» перевозчик вправе удерживать груз до уплаты сумм или пре­доставления обеспечения даже в случаях сдачи груза на хра­нение на склад, не принадлежащий получателю, но только при условии немедленного уведомления владельцев склада об этом. ГК впервые предусматривает основные формы транс­портной документации. Обязательность документации пере­возок объясняется не только их массовым характером, но так же необходимостью учета и контроля за транспортными опе­рациями. Технические и экономические особенности отдель­ных видов транспорта в значительной степени влияют на со­держание перевозочных документов. ГК называет некоторые из них: в частности, транспортную накладную, коносамент, то­варно-транспортную накладную. Вместе с тем этот перечень не является исчерпывающим, законодательные акты могут предусмотреть и иные виды перевозочных документов.

Перевозка транспортом пассажиров и багажа также осуществляется на договорной основе. Договор перевозки пассажиров - это соглашение, по которому одна сторона -перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначе­ния, а другая сторона - пассажир обязуется уплатить плату за проезд (ст. 690 ГК).

Из легального определения договора перевозки пассажи­ра следует, что этот договор является взаимным, возмезд­ным и консенсуальным. Если договор перевозки пассажиров осуществляется транспортом общего пользования, то данный договор относится к разряду публичных (ст. 387 ГК).

Договор перевозки пассажира является двусторонним. Зак­лючая договор, перевозчик вступает в обязательство с опре­деленным лицом, называемым пассажиром. Пассажиром счи­тается лицо, перевозимое на транспорте, не входящее в со­став служебного персонала (экипажа) и имеющее проездной билет.

В тех случаях, когда пассажир берет в кассе проездной билет, а затем (иногда даже через несколько дней) занимает место, договор пассажирской перевозки не может быть ква­лифицирован иначе, как консенсуальный. Однако существует и другой порядок, при котором договор считается заключен­ным фактом занятия места, как это принято на городском транс­порте или путем совершения конклюдентного действия (опус­кание монет в турникет-автомат), когда сам факт нахождения гражданина в пределах турникета означает наличие договора пассажирской перевозки между ним и перевозчиком. Так, со­гласно ст. 65 Закона РК «О железнодорожном транспорте» по договору перевозки пассажира железнодорожным транс­портом перевозчик обязан предоставить пассажиру место в поезде согласно проездному билету. Перевозчик, не предо­ставивший пассажиру место согласно проездному документу (билету) либо отказавшийся от продолжения перевозки, обя­зан за свой счет доставить пассажира в пункт назначения или возместить все убытки, причиненные пассажиру ненадлежащим исполнением договора. Возможно заключение договора пассажирской перевозки и в устной форме (например, при поездках в индивидуальных таксомоторах).

Письменной формой договора перевозки пассажира явля­ется проездной билет, а для багажа - багажная квитанция. Форма проездного билета и багажной квитанции устанавлива­ется законодательными актами о транспорте. Новеллой здесь является то, что форма документов для городского транс­порта устанавливается законом, а не решениями местных ис­полнительных органов, как это было раньше.

Здесь следует указать на одно обстоятельство, касающе­еся договора пассажирской перевозки, а именно, что пасса­жир как гражданин пользуется правами стороны в обязатель­стве в соответствии с ГК, а также иными законодательными актами, в частности, Законом РК "О защите прав потребите­лей", и изданными на основании их правовыми актами.

Несколько иное положение у пассажира при круизных пе­ревозках. Здесь договор на перевозку пассажиров с пере­возчиком заключает туристическая фирма, а проезд осущест­вляется по туристическим путевкам. В этом случае для пасса­жира перевозчик окажется фактическим перевозчиком, а не договорным. Согласно ст. 121 Закона «О торговом морепла­вании» в отношении перевозки пассажира, осуществляемой фак­тическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия (бездействие) фактического перевозчика, его работ­ников или агентов, действовавших в пределах своих обязанно­стей (полномочий). В случае, если ответственность несут пе­ревозчик и фактический перевозчик, их ответственность явля­ется солидарной.

Согласно договору перевозки, перевозчик обязуется пе­ревезти пассажира до пункта назначения. Перевозчик обязан предоставить пассажиру указанное в билете место на транс­портном средстве. Пассажиру предоставлено право в любое время отказаться от договора перевозки. Так, пассажир впра­ве отказаться от договора морской перевозки до отхода суд­на, а также после начала рейса - в любом порту, в который судно зайдет для посадки или высадки пассажиров. При отказе пассажира от исполнения договора морской перевозки до от­хода судна ему возвращается вся сумма, уплаченная за про­езд и перевоз багажа, а после начала рейса - часть суммы, уплаченная за проезд и провоз багажа в размере, пропорцио­нальном расстоянию, на которое перевозка пассажира не была осуществлена.

***1.1.Обязанности перевозчика:***

1. При системе *заявок (заказов)* грузоотправителей утвердить план  
перевозки грузов (на железнодорожном транспорте - месячный развернутый план, на речном транспорте - декадные заявки). Подача заяв­ки обеспечивает завязку процесса транспортировки груза. Утвержденный план является обязательным для исполнения обеими сторонами.  
2. Подать транспортные средства в *количестве,* согласованном с  
грузоотправителем, в обусловленный *срок* и в *определенном месте.* В  
установленных случаях и по согласованию с отправителем допускает­  
ся подача перевозочных средств в большем количестве, чем указано в  
заявке. Условия и порядок подачи перевозочных средств (на подъез­дных путях или причалах, принадлежащих грузоотправителю, или на  
путях и причалах общего пользования) устанавливаются специальными правилами, которые действуют на отдельных видах транспорт  
Так, на железнодорожном транспорте порядок подачи вагонов на  
подъездные пути определяется договором на эксплуатацию подъезд­ных путей или договором на подачу и уборку вагонов с учетом размеров среднесуточной погрузки или выгрузки. Подача вагонов под погрузку средствами грузоотправителя на пути общего пользования производится по предварительным уведомлениям или через определенные  
интервалы времени. Место подачи транспортных средств зависитособенностей их эксплуатации и технических возможностей перевозчика и отправителя. Исправное состояние перевозочных средств должна быть обеспечивать сохранность груза в процессе транспортировки средство подается очищенным от остатков или промытым и продезинфицированным и т.п. При этом получатель груза *вправе* отказаться от поданных транспортных.в не пригодных для перевозки соответствующего груза. Обязанности по выгрузке распределяются между участниками обязательства перевозки в зависимости от места погрузки. Транспортные органами самостоятельно осуществляют погрузку и выгрузку в местах общего пользования. В иных местах (склады, причалы и др.) погрузоч­но-разгрузочные работы выполняются соответственно отправителем и получателем за их счет. Транспортная организация может принять на себя выполнение этих работ по особым соглашениям с клиентурой. Необходимые для погрузки и выгрузки вспомогательные материалы или специальные приспособления предоставляются грузоотправите­лем, если иное не установлено правилами перевозок или соглашением сторон. Транспортная организация обычно не отвечает за не сохран­ность груза, если его утрата (повреждение, порча) произошла вследст­вие обстоятельств, связанных с действиями отправителя при погрузке. Лишь при морских перевозках за правильное размещение, крепление и сепарацию грузов на судне во всех случаях отвечает перевозчик.

5. Доставить груз (пассажира) в срок в пункт назначения. Требу­ется не только соблюдения срока доставки, но и обеспечения сохран­ности перевозимого груза. Перевозчик отвечает за сохранность груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи получателю. Он обязан принимать все возможные и зависящие от него меры по обеспечению сохранности груза. После принятия к перевозке груз хранится в пункте отправления, а также в период транспортировки бесплатно.. Произвести разгрузочные работы в установленные законодательством или договором сроки, не допуская сверхнорма,  
тивного простоя транспортного средства под разгрузкой.

Очистить транспортное средство от остатков груза и снять с  
него трафареты, навешенные грузоотправителем. Если грузополучатель не исполняет данную обязанность, перевозчик  
вправе не принимать транспортное средство до полной очи­  
стки, предъявив при этом неустойку за сверхнормативный  
простой транспортного средства под разгрузкой, или само­  
стоятельно за счет грузополучателя очистить транспортное  
средство от остатков перевозимого груза и взыскать неустойку за возврат неочищенного транспортного средства.

**1.2Права и обязанности пассажира**:

Пассажир обязан:

1) предъявить документ, удостоверяющий личность, при при­обретении проездного документа, при посадке в транспорт­ное средство и проверке в пути следования, за исключением проезда в на транспорте городского и пригородного сооб­щения;

1. иметь проездной документ;
2. соблюдать общественный порядок, правила пользования  
   транспортно и вокзальными помещениями, а также бережно  
   относиться к имуществу перевозчика.

Пассажир имеет право:

1. осуществлять поездки на любом транспорте;
2. приобрести проездной документ до станции назначения по  
   пути следования транспорта;
3. получить место согласно приобретенному проездному документу;
4. транспортное средство при приемке груза к перевозке, а также несоответствие оттисков пломб оттискам, указаный в сопроводительных документах и другие обстоятельства) При наличии данных признаков грузоотправитель имеет право требовать от перевозчика сдачи груза с его проверь и выдачи коммерческого акта с отражением результатов проверки. Коммерческий акт является основанием предъявления к перевозчику требований, связанных с утратой, повреждением и порчей принятого к перевозке груза, происшеших по вине перевозчика. Срок исковой давности по данным требованиям к перевозчику составляет один год. провезти с собой бесплатно одного ребенка в возрасте до семи лет, если он не занимает отдельного места и с оплатой 50% стоимости билета, если такому ребенку предоставляет­ ся отдельное место или если он не достиг возраста 15 лет, за  
   исключением проезда в такси;
5. провозить бесплатно ручную кладь в пределах норм и габа­  
   ритов, установленных правилами перевозки пассажиров на  
   определенном виде транспорта;
6. сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу;
7. возвратить проездной документ до начала перевозки и по­  
   лучить обратно уплаченную за перевозку сумму за вычетом  
   предусмотренных сборов.

Пассажир имеет и иные права и несет иные обязанности, преду­смотренные законодательством Республики Казахстан.Осуществление перевозки различными видами транспорта имеет свои специфические особенности, и отношения по перевозки регули­руются дополнительно определенными нормативными документами.

**ГлаваII Отдельные виды перевозок.**

**1. Перевозка транспортом пассажиров**

Перевозка транспортом пассажиров и багажа также осуществляется на договорной основе. Договор перевозки пассажиров - это соглашение, по которому одна сторона -перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначе­ния, а другая сторона - пассажир обязуется уплатить плату за проезд (ст. 690 ГК).

Из легального определения договора перевозки пассажи­ра следует, что этот договор является взаимным, возмезд­ным и консенсуальным. Если договор перевозки пассажиров осуществляется транспортом общего пользования, то данный договор относится к разряду публичных (ст. 387 ГК).

Договор перевозки пассажира является двусторонним. Зак­лючая договор, перевозчик вступает в обязательство с опре­деленным лицом, называемым пассажиром. Пассажиром счи­тается лицо, перевозимое на транспорте, не входящее в со­став служебного персонала (экипажа) и имеющее проездной билет.

В тех случаях, когда пассажир берет в кассе проездной билет, а затем (иногда даже через несколько дней) занимает место, договор пассажирской перевозки не может быть ква­лифицирован иначе, как консенсуальный. Однако существует и другой порядок, при котором договор считается заключен­ным фактом занятия места, как это принято на городском транс­порте или путем совершения конклюдентного действия (опус­кание монет в турникет-автомат), когда сам факт нахождения гражданина в пределах турникета означает наличие договора пассажирской перевозки между ним и перевозчиком. Так, со­гласно ст. 65 Закона РК «О железнодорожном транспорте» по договору перевозки пассажира железнодорожным транс­портом перевозчик обязан предоставить пассажиру место в поезде согласно проездному билету. Перевозчик, не предо­ставивший пассажиру место согласно проездному документу (билету) либо отказавшийся от продолжения перевозки, обя­зан за свой счет доставить пассажира в пункт назначения или возместить все убытки, причиненные пассажиру ненадлежащим исполнением договора. Возможно заключение договора пассажирской перевозки и в устной форме (например, при поездках в индивидуальных таксомоторах).

Письменной формой договора перевозки пассажира явля­ется проездной билет, а для багажа - багажная квитанция. Форма проездного билета и багажной квитанции устанавлива­ется законодательными актами о транспорте. Новеллой здесь является то, что форма документов для городского транс­порта устанавливается законом, а не решениями местных ис­полнительных органов, как это было раньше.

Здесь следует указать на одно обстоятельство, касающе­еся договора пассажирской перевозки, а именно, что пасса­жир как гражданин пользуется правами стороны в обязатель­стве в соответствии с ГК, а также иными законодательными актами, в частности, Законом РК "О защите прав потребите­лей", и изданными на основании их правовыми актами.

Несколько иное положение у пассажира при круизных пе­ревозках. Здесь договор на перевозку пассажиров с пере­возчиком заключает туристическая фирма, а проезд осущест­вляется по туристическим путевкам. В этом случае для пасса­жира перевозчик окажется фактическим перевозчиком, а не договорным. Согласно ст. 121 Закона «О торговом морепла­вании» в отношении перевозки пассажира, осуществляемой фак­тическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия (бездействие) фактического перевозчика, его работ­ников или агентов, действовавших в пределах своих обязанно­стей (полномочий). В случае, если ответственность несут пе­ревозчик и фактический перевозчик, их ответственность явля­ется солидарной.

Согласно договору перевозки, перевозчик обязуется пе­ревезти пассажира до пункта назначения. Перевозчик обязан предоставить пассажиру указанное в билете место на транс­портном средстве. Пассажиру предоставлено право в любое время отказаться от договора перевозки. Так, пассажир впра­ве отказаться от договора морской перевозки до отхода суд­на, а также после начала рейса - в любом порту, в который судно зайдет для посадки или высадки пассажиров. При отказе пассажира от исполнения договора морской перевозки до от­хода судна ему возвращается вся сумма, уплаченная за про­езд и перевоз багажа, а после начала рейса - часть суммы, уплаченная за проезд и провоз багажа в размере, пропорцио­нальном расстоянию, на которое перевозка пассажира не была осуществлена. Морское законодательство РК предусматривает случаи отказа от исполнения договора перевозчиком, когда отказ от исполнения договора не связан с нарушением условий догово­ра. Так, перевозчик вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки пассажира при наступлении следующих не зависящих от него обстоятельств: 1) военных или иных дей­ствий, создающих угрозу захвата судна; 2) блокады порта (пун­кта) отправления или порта (пункта) назначения; 3) привлечения судна для государственных нужд; 4) гибели судна или его зах­вата; 5) признания судна непригодным для плавания; 6) чрезвы­чайных ситуаций природного и техногенного характера; 7) в иных случаях, предусмотренных законодательными актами Рес­публики Казахстан. Перевозчик, отказавшийся от исполнения договора морской перевозки, при наступлении вышеназванных обстоятельств обязан за свой счет доставить пассажира по его требованию в порт (пункт) отправления или возместить пассажиру понесенные им расходы (ст. 114 Закона).

Договор пассажирской перевозки является возмездным, оплата осуществляется на основании соглашения или тарифа. Лица, которые в виде исключения имеют право на бесплатный проезд, не могут рассматриваться как участники договора; они - пассажиры, право которых на проезд обусловлено не дого­вором с перевозчиком, а законодательством, предписываю­щим перевозчику перевозить их бесплатно или предоставлять им иные льготы по оплате проезда. В этих случаях расходы транспорта возмещаются за счет источников финансирования, которые определяются органами, устанавливающими льготы на транспортные услуги (ст.13 Закона «О транспорте в РК»).

Законом РК «О торговом мореплавании» впервые опреде­ляются периоды перевозки для багажа, каютного багажа и собственно пассажира. Пассажир, ожидающий посадку на мор­ском вокзале, причале или ином портовом сооружении, еще не вступил в стадию перевозки и, возможно, не вступит, если откажется от поездки или рейс не состоится по причинам, от него не зависящим. Следовательно, перевозка не включает в себя период, в течение которого пассажир находился на мор­ском вокзале, причале или ином портовом сооружении (п. 2 ст. 113 Закона).

На основании ст. 113 Закона «О торговом мореплавании» перевозка пассажира и багажа включает в себя следующие периоды: 1) в отношении пассажира и его каютного багажа -период посадки, высадки и нахождения пассажира, а также каютного багажа на борту судна. В перевозку пассажира и багажа включается период доставки морским путем с берега на судно, либо наоборот, если ее стоимость включена в сто­имость билета или если судно для вспомогательной перевозки предоставлено в распоряжение пассажира перевозчиком; 2) в отношении каютного багажа, сдаваемого пассажиром для доставки на судно или на причал (вокзал) в порту (пункте) на­значения, - период с момента принятия каютного багажа пе­ревозчиком, его работником или агентом до его выдачи на борту судна или в порту (пункте) назначения; 3) в отношении багажа - период с момента принятия багажа перевозчиком, его работником или агентом на берегу либо на борту судна до момента выдачи багажа пассажиру или упомянутому на по­лучение багажа лицу.

В ГК пассажиру как стороне в договоре предоставлен ряд прав: перевозить детей с собой бесплатно или на иных льгот­ных условиях; перевозить бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм; сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу (ст. 112 Закона РК «О торговом мореплавании», ст. 67 Закона РК «О железнодорожном транспорте», ст. 13 Закона РК «О транспорте в РК»).

Договор перевозки багажа является двусторонним и воз­мездным, в любом случае он квалифицируется как реальный, поскольку считается заключенным с момента передачи багажа перевозчику с одновременной выдачей пассажиру багажной квитанции. Договор этот следует считать акцессорным при­менительно к договору пассажирской перевозки, так как он может быть заключен лишь при наличии у гражданина проезд­ного билета. Этой особенностью данный договор отличается от договора грузобагажа, по которому гражданин может сдать личные вещи к перевозке, даже не будучи пассажиром.

Ответственность перевозчика за перевозку багажа и пасса­жира имеет существенные различия, кроме того, при пере­возках сверх установленной бесплатной нормы провоза бага­жа может выдаваться отдельная багажная квитанция. Пасса­жир (отправитель) при сдаче багажа, грузобагажа обязан объявить их ценность (ст. 68 Закона РК «О железнодорож­ном транспорте»).

**2. Договор фрахтования (чартера)**

В ГК закреплен новый вид договора перевозки - дого­вор фрахтования (чартера), который может заключаться на всех видах транспорта. Ранее он регулировался Кодексом тор­гового мореплавания (КТМ) как собственно договор перевоз­ки, который подразделялся на договоры: 1) с условием пре­доставления судна и 2) без такого условия (ст. 120 КТМ, ст. 54она РК «О торговом мореплавании»). Ст. 691 ГК гласит: по договору фрахтования (чартера) одна сторона (фрахтовщик)обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа и грузов.

Морское законодательство РК предусматривает два вида договоров фрахтования: договор фрахтования судна с экипа­жем (тайм-чартер) (ст.ст. 124-132 Закона «О торговом мо­реплавании») и договор фрахтования судна без экипажа (бер-боут-чартер) (ст.ст. 133-143 Закона «О торговом мореплава­нии»).

Договор фрахтования - это двусторонне обязывающий, консенсуальный, срочный и возмездный договор. Сторонами этого договора являются рахтовщик и фрахтователь. Фрах­товщик - это сторона, предоставляющая транспортное сред­ство на определенный срок для перевозки. Причем зафрах­тованные транспортные средства должны использоваться для перевозки пассажиров, багажа и грузов. Исходя из этого, стан­дартные проформы чартера построены с учетом того, что на транспортном средстве будет осуществляться перевозка. Этот эксплутационный признак отличает договор фрахтования от договора имущественного найма.

Фрахтователь - это лицо (физическое или юридическое), имеющее потребность в перевозках пассажиров, багажа и грузов. Он фрахтует всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств, оплачивает установленную договором сумму. Целью договора является перевозка пас­сажиров, багажа и грузов. Тарифы на договор фрахтования (чартера) не действуют, а применяется договорная цена. Сле­дует подчеркнуть, что в данном случае речь идет не о тари­фах на перевозки, а о размере платы за фрахтование (чар­тер) транспортных средств.

Договор фрахтования (чартера) является консенсуальной разновидностью договора перевозки, так как его заключение не свидетельствует о приеме груза к перевозке и не дает возможности распоряжаться грузом.

В числе документов, удостоверяющих договор перевоз­ки, перечисленных в п. 2 ст. 689 ГК, договор фрахтования (чар­тера) отсутствует, так как порядок заключения договора фрах­тования, а также форма договора и его виды устанавливаются законодательными актами о транспорте. Требует ответа воп-Рос: какими нормами законодательства следует руководствоваться при заключении договора фрахтования (чартера). От­вет на этот вопрос содержится в главе 29 "Имущественный наём (аренда)" ГК и прежде всего в параграфе 5 "Аренда транспортных средств" с предоставлением услуг по управле­нию и фактической эксплуатации. Но ГК в этом случае, регули­руя договор аренды транспортного средства на время, не предусматривает фрахтование на один или несколько рейсов. Согласно ст. 591 ГК фрахтователь имеет право в рамках осуществления коммерческой эксплуатации арендованного транспортного средства без согласия фрахтовщика от своего имени заключать с третьими лицами договоры перевозки и иные договоры, если они не противоречат целям использования транспортного средства, указанным в договоре аренды, а если такие цели не установлены - назначению транспортного сред­ства. Статьи 125 и 134 Закона «О торговом мореплавании» пре­дусматривают, что в случае, если тайм-чартером не предус­мотрено иное, фрахтователь имеет право заключить от свое­го имени субтайм-чартер или суббоут-чартер.

Таким образом, специфика чартерной перевозки заключа­ется в том, что перевозчик не получает от пассажира (грузо­отправителя) никакого вознаграждения. Выдача перевозочно­го документа на чартерный рейс специально сопровождается отметкой на нем об отсутствии какой-либо оплаты. В данном случае пассажир (грузоотправитель) оплачивает весь пакет услуг фрахтователю. В стоимость пакета входят как перевоз­ка, так и ряд других услуг (скажем, гостиница, питание и т.п.). Поэтому возврата каких-либо сумм пассажир может требо­вать лишь от фрахтователя, который оплачивает рейс или часть вместимости транспортного средства. В этом и заключается экономическая суть чартера.

Отсюда следует вывод, что перевозочные отношения воз­никают между фрахтователем и пассажиром (грузоотправи­телем). Наличие договора перевозки дает основания привлечь фрахтовщика к ответственности и одновременно дает возмож­ность перевозчику использовать транспортное законодательст­во. Вот почему статья Указа Президента РК "Об использова­нии воздушного пространства и деятельности авиации Респуб­лики Казахстан" предусматривает, что осуществление чартер­ных воздушных перевозок регулируется этим законом.

9. В отличие от прежнего новый ГК не содержит нормы о транспортном планировании. Ныне планирование перевозок, как правило, носит технико-экономический, а не административно правовой характер. Вместо обязательных норм плана перевозок в ст. 692 ГК предусмотрено заключение на всех видах транс-3 та длящихся договоров об организации перевозок, когда есть необходимость осуществления систематических перевозок По договору организации перевозок перевозчик обязу­ется в установленные сроки принимать, а грузоотправитель -предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозок определяются объе­мы, сроки, качество перевозок и другие условия предостав­ления транспортных средств и предъявления грузов для их пе­ревозки, а также иные условия организации перевозок, не пре­дусмотренные законодательными актами.

Эти договоры упорядочивают отношения сторон по оказа­нию разнообразных транспортных услуг и создают необходи­мые и достаточные предпосылки для вступления его участни­ков в перевозочные договоры имущественного характера, в частности, конкретные договоры перевозки грузов. Условия перевозок грузов, согласованные в длительном договоре об организации перевозок грузов, считаются включенными в до­говор перевозки груза, если стороны не достигли соглашения об ином. В случае, если условия договора перевозки груза противоречат условиям длительного договора об организа­ции перевозок грузов, применяются условия договора пере­возки груза. Согласно п. 3 ст. 56 Закона «О торговом море­плавании» условия длительного договора об организации мор­ских перевозок грузов, не включенные в коносамент, не явля­ются обязательными для третьего лица, если оно не является фрахтователем.

К длящимся договорам относятся: навигационные догово­ры на внутреннем речном и длительные - на морском транс­порте; специальные договоры на воздушном транспорте; го­довые договоры - на автомобильном транспорте. На основа­нии этих длящихся договоров на железнодорожном, речном, автомобильном и воздушном транспорте подаются заявки (за­казы) на перевозку грузов, в которых имеются сведения о транспортных потребностях в осуществлении перевозок.

10. В статье 693 ГК определены формы взаимоотношений между самими транспортными организациями, которые теперь называются договорами по обеспечению перевозок грузов, такими договорами являются узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие. Например, на практике до сих пор применяются "Правила централи­зованного завоза (вывоза) грузов автомобильным транспортом.

*3* ***Перевозка железнодорожным транспортом.***

Отношения по перевозкам грузов железнодорожным транспортом регулируются Законом «О железнодорожном транспорте» от я 12 2001г. и Временным Уставом железных дорог, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 18.01.1996г.

Грузоотправитель и грузополучатель обязаны обеспечить перевозку отдельных видов грузов в сопровождении своих представителей (проводников), если это предусмотрено Временным Уставом Желез­ных дорог.

Охрана общественного порядка и борьба с преступностью на же­лезнодорожном транспорте обеспечивается органами внутренних дел.

Договор оформляется *накладной,* которая является основным пе­ревозочным документом. Она сопровождает груз на всем пути его сле­дования и на станции назначения выдается грузополучателю вместе с грузом (отсюда ее название — *грузосопроводительный документ).* Юридическое значение накладной в том, что: а) она является *обяза­тельной письменной формой договора;* б) *доказывает* факт заключе­ния договора и воплощает его содержание; в) *легитимирует* лицо на предъявление претензий и исков к транспортной организации, выте­кающих из ненадлежащего исполнения договора перевозки. Накладная составляется грузоотправителем, который отвечает за все последствия неправильности, неточности или неполноты указанных в ней сведе­ний. Дорога имеет право, но не обязана проверять достоверность этих сведений.

Договор считается *заключенным* с момента выдачи грузоотправи­телю квитанции о приеме груза на основании железнодорожной на­кладной. Перевозчик совершает на накладной соответствующую от­метку, а в удостоверение приема груза к перевозке выдает отправите­лю грузовую квитанцию. Квитанция имеет доказательственное значе­ние в отношении факта заключения договора перевозки и служит ос­нованием для предъявления требования к железной дороге в случае Утраты груза, К числу иных перевозочных документов также относятся Дорожная ведомость, вагонный лист, передаточная ведомость при пе­ревозках прямым смешанным сообщением. Все они являются документами первичного учета и имеют доказательственное значение.

Изменение договора перевозки, в том числе переадресовка груза, -уществляются по соглашению сторон в соответствии с правилами перевозок. Переадресовка груза, находящегося под таможенным контролем, проводится при наличии согласия соответствующего тамо­женного органа. В случаях, когда дальнейшая перевозка угрожает безопасно движения и сохранности груза, перевозчик имеет право произвести перегрузку груза с уведомлением рузоотправителя (грузополучатель) По договору об организации перевозок грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузоотправитель предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме.

С момента уведомления о прибытии груза в пункт назначения права и обязанности клиента по договору перевозки переходят к rnзополучателю. Он вправе потребовать от грузоотправителя возмещения расходов и убытков, выплаченных перевозчику вследствие неправ. вильных действий грузоотправителя.

Грузоотправители могут предъявлять грузы к перевозке на местах общего и не общего пользования. Перевозка грузов может осуществ­ляться повагонными, мелкими, малотоннажными, групповыми или маршрутными отправками.

Грузоотправитель обязан до предъявления груза к перевозке под­готовить его к транспортировке таким образом, чтобы обеспечивались безопасность, сохранность груза и подвижного состава, контейнеров при перевозке. Качество предъявляемых к перевозке скоропортящихся грузов, а также их тара и упаковка должны отвечать требованиям Пра­вил перевозок грузов, стандартов или технических условий на продук­цию и обеспечивать сохранность груза в течение сроков транспорта­бельности, установленных грузоотправителями в удостоверении о ка­честве (или экспертом в сертификате).

Требования к качеству продукции, таре и упаковке перевозимых железнодорожным транспортом грузов должны предусматриваться в

стандартах и технических условиях на продукцию и согласовываться с

Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. При подаче транспортных средств по уведомлениям начальник

станции обязан уведомить грузоотправителя не позднее, чем за 2 часа

до подачи вагонов.

Уведомления о времени подачи вагонов под погрузку не требует­ся, если погрузка обеспечивается вагонами, поданными под выгрузку-Порядок уведомления о времени подачи вагонов под погрузку средствами грузоотправителя устанавливается начальником станции, при этом он должен предусмотреть использование в первую очередь радио-, телефонной, телеграфной и почтовой связи. Грузоотправитель может избрать один из способов уведомления, о чем он извещает на­чальника станции.

При задержке подачи вагонов под погрузку свыше 2 часов после срока, указанного в уведомлении, станция обязана вновь уведомить

правителя о времени предстоящей подачи вагонов в установке

грузы должны быть уложены в вагоне равномерно, плотно и при необходимости надежно закреплены, чтобы не было сдвига, падения, я на двери, потертости или повреждения их при перевозке, а так обеспечивалась сохранность вагона при погрузке.

Время приема груза к перевозке удостоверяется наложением капарного штемпеля станции в накладной.

Погрузка, выгрузка (разгрузка) грузов осуществляется перевозчика или грузоотправителем (грузополучателем) в порядке и сроки, усмотренные перевозок или договорами. Грузоотпра­витель обязан подготовить груз к перевозке таким образом, чтобы обеспечивать безопасность движения, сохранность груза и подвижного состава.

Железная дорога обязана доставить груз в пункт назначения в ус­тановленный срок, который зависит от расстояния, вида отправки, скорости перевозки и других условий. Различаются перевозки грузо­вой и большой скоростью, а также перевозки пассажирскими поездами и грузобагажом. Срок доставки исчисляется с 24 часов дня приема гру­за к перевозке, а если груз был принят к перевозке ранее намеченного дня погрузки, то с 24 часов дня, в который груз должен быть погру­жен. Груз считается доставленным в срок, если на станции назначения он выгружен средствами железной дороги или если вагон (контейнер) подан под выгрузку средствами грузополучателя до истечения уста­новленного срока доставки.

О прибытии груза на станцию назначения перевозчик обязан уве­домить грузополучателя в срок не позднее двенадцати часов дневного времени суток, следующих за днем прибытия груза. В порядке, ука­занном в правилах перевозок, если иное не установлено договором об организации перевозок. Грузополучатель обязан осуществить приемку фуза, прибывшего в его адрес, освободить подвижной состав и обес­печить его очистку.

Грузы выдаются на станции назначения грузополучателю, указан­ному в накладной. Грузополучатель расписывается в дорожной ведо­мости в получении груза. Накладная выдается грузополучателю под Расписку в дорожной ведомости с указанием последней даты выдачи груза, номера и даты доверенности, а также номера расчетного счета и наименования отделения банка, которые грузополучатель может про­являть штемпелем. Время оформления выдачи груза удостоверяется 1аложением календарного штемпеля станции в накладной.

Грузы, адресованные гражданам, выдаются грузополучателя предъявлении документов, удостоверяющих их личность и место, под расписку в дорожной ведомости с указанием даты получения груза, номера паспорта или документа, его заменяющего.

При передаче груженых вагонов, в том числе вагонов, загсу\* ных контейнерами, стороны обязаны по наружному осмотру удостовериться в исправности кузова вагона (контейнера), наличии пломб соответствия оттисков на них данным, указанным в вагонном лист При перевозке грузов на открытом подвижном составе стороны должны убедиться в отсутствии следов утраты груза.

Коммерческий акт составляется для удостоверения следующих обстоятельств:

а) несоответствия между наименованием, массой, количеством  
мест груза или багажа в натуре и данными, указанными в перевозоч­  
ном документе;

б) порчи и повреждения груза или багажа;

в) обнаружения груза или багажа без документов, а также доку­ментов без груза или багажа;

г) возвращения железной дороге похищенного груза или багажа;

д) не передачи железной дорогой на железнодорожный подъезд­  
ной путь груза в течение 24 часов после оформления в товарной кон­  
торе (кассе) выдачи груза по документам. В этом случае коммерческий  
акт составляется только по требованию грузополучателя.

Данные в коммерческом акте указываются на основании перево­зочных документов, отвесов, книги перевески на вагонных весах и др. Коммерческие акты составляются в трех экземплярах только на бланках установленной формы и заполняются на пишущей машинке или чернилами четко, без помарок, подчисток и каких-либо исправле­ний. На каждом акте проставляется строчный штемпель станции. Пер­вый экземпляр акта направляется в соответствующую службу дороги, второй выдается грузополучателю по его требованию, а третий хра­нится в делах станции.

В коммерческом акте должно быть точное и подробное описание состояния груза и тех обстоятельств, при которых обнаружена неис­правность. В акте должны быть указаны также обнаруженные при проверке груза обстоятельства, которые могли явиться причиной воз­никновения выявленной недостачи, порчи или повреждения груза-Никаких предположений и выводов о причинах неисправности перевозки или виновности грузоотправителя и железной дороги в акт вносить не допускается. Вce вопросы, помещенные в графах бланка акта, должны давать точные ответы. Не допускается прочерчивание, а также проставление кавычек вместо повторения требующихся данных. С **в** коммерческом акте должно быть указано, правильно ли погружен, размешен и закреплен груз, а также имеется ли защитная маркировка для грузов, перевозимых на открытом подвижном составе. При правильной погрузке, размещении и креплении груза в акте указывается какое нарушение было допущено. Коммерческий акт подписывает начальник станции (его заместитель) заведующий грузовым двором и приемосдатчик станции, а также грузополучатель, если он участвовал в проверке. Кроме того, при необходимости к проверке груза и подписи акта могут быть привлече­ны и другие работники железной дороги

***4 Перевозка речным транспортом.***

**На территории республики имеется 20 грузовых и грузопас­сажирских речных причалов,** а **также торговый морской порт Ак-**тау.

На речном транспорте перевозки различаются по видам флота — осуществляемые самоходным и несамоходным флотом, а также на су­дах смешанного плавания «река—море». Выделяются также прямые и местные (осуществляемые портовым флотом) перевозки. При местных перевозках перевозчиком является порт, во всех остальных случаях — пароходство. *Система документов, их правовое значение* и *порядок заключения* договора перевозки груза на внутреннем водном транспор­те близки к применяемым на железнодорожном транспорте. Анало­гично решаются и вопросы исполнения сторонами обязанностей по договору. Основное же различие между ними состоит в следующем. Прежде всего, для речной перевозки установлены сроки приема грузов к перевозке. Если груз адресован в пункт, где у пароходства нет поме­щений, пригодных для хранения данного груза, а грузополучатель к моменту прибытия груза за ним не явился, хотя и был своевременно извещен, груз может быть доставлен пароходством за счет грузополу­чателя в ближайший пункт, где имеются необходимые складские по­мещения. При отсутствии такой возможности пароходство обязано Уведомить грузоотправителя о неявке грузополучателя и потребовать от отправителя указаний, как поступить с грузом. За время ожидания Судном выгрузки и приема груза, а также за время ожидания распоряжения отправителя с него взыскивается штраф за простой судна, а в случае доставки груза в. другой пункт — расходы по выгрузке, сборы, хранение груза в пункте вынужденной выгрузки, а также расходы дополнительной перевозке и реализации груза.

*Перевозки морским транспортом* классифицируются на: а) *щ* ренние перевозки между портами одного моря (в малом каботаже)- -внутренние перевозки между портами разных морей (в большом кабо таже); в) перевозки в заграничном сообщении. Выделяются также ще стные перевозки (в пределах порта и его акватории).

Морская перевозка традиционно регулируется диспозитивньццИ нормами, а потому договор приобретает здесь особое значение. Пере возчиком обычно является пароходство (иногда порт). *Договор мор. скоп перевозки грузов* может быть заключен: а) с условием предостав-ления для перевозки всего судна, его части или определенных судовых помещений (трюмов) и б) без такого условия. В первом случае заклю. чается *договор фрахтования судна* или *чартер.* Во втором случае до-говор оформляется *коносаментом.*

Чартер применяется при перевозках значительных партий или массовых грузов, а коносамент — при небольших по объему перевоз­ках. Коносамент составляется перевозчиком на основании погрузоч­ных документов, подписывается капитаном судна и выдается отправи­телю. Он является строго формальной ценной бумагой, распоряжение которой означает передачу товара. В этом отличие коносамента от на­кладной: он не просто сопровождает груз, а является *товарораспоря­дительным* документом. Коносамент как ценная бумага может быть именным, ордерным и предъявительским. Реквизиты коносамента де­лятся на обязательные (они перечислены в законе) и факультативные, которые включаются по соглашению сторон. К числу обязательных относятся: а) наименование судна, если груз принят к перевозке; б) наименование перевозчика; в) место приема или погрузки груза; г) наименование отправителя; д) место назначения груза, а при наличии чартера место назначения или направления судна; е) наименование получателя в именном коносаменте или лица, приказу которого коно­самент выдан (ордерный коносамент), или указание на предъявитель­ский характер коносамента; ж) наименование и характеристика груза-з) размер вознаграждения перевозчика (фрахта) и) время и место вы­дачи коносамента; к) число экземпляров коносамента и л) подпись капитана. Документ, не содержащий хотя бы одного из названных Ус ловий, не считается коносаментом. Коносамент обычно составляется в двух экземплярах, один из которых остается у перевозчика и следуй грузом, а другой выдается отправителю и служит основанием для П лучения груза, а также платежей по договору с его получателем.

6. **договор перевозки груза**

Предусмотренный ст. 689 ГК договор перевозки груза является реальным, взаимным, срочным и возмездным дого-, вором, заключенным в письменной форме. Он является ре-! альным, поскольку договор может считаться заключенным , только при условии, что груз уже вверен перевозчику. Одна­ко законодательство предусматривает и заключение консен-суальных договоров. Так, договор фрахтования (чартера) (ст. 691 ГК), договор перевозки по коносаменту будут консенсу-альными, когда перевозчик обязуется доставить груз, кото­рый ему передал или передает отправитель.

Согласно ст. 10 Закона о железнодорожном транспорте договор перевозки груза является срочным договором. Он также является возмездным договором. Провозная плата -цена перевозки. ГК предусматривает, что провозная плата осуществляется согласно договору или тарифу.

Согласно ст. 10 Закона о транспорте по отдельным видам транспортных услуг в качестве специально проводимой поли­тики государства либо как средство преодоления монополис­тической деятельности в сфере транспорта могут устанавли­ваться регулируемые тарифы (единые в пределах государ­ства) в порядке, определяемом Правительством РК.

В ст. 688 ГК впервые вводится понятие "перевозчик" вза­мен "транспортной организации", под которой понималась спе­циализированная транспортная организация, входящая в тот или иной вид единого социалистического транспорта.

В ГК понятие "перевозчик" претерпело значительную эво­люцию. Такой процесс происходил и в законодательстве за­рубежных государств. Например, по англо-саксонскому, фран­цузскому и немецкому праву только собственник транспорт­ного средства заключал договор перевозки (shipowner - англ., Ship Herr - нем.; le bourgeois de Navire - фр.). Затем терми­нология частично изменилась. Как во французском, так и в не­мецком праве наряду с "судовладельцем" (armateur, Reeder) появился термин "фрахтователь" (freteur, Verfracht). Сходные изменения произошли в большинстве государств Северной Европы, в том числе и в Голландии. В США они назывались freight/contractors, на Европейском континенте -Transportubernem. Указанные лица занимались выполнением перевозок. В ряде случаев они не имели собственных транс­портных средств, но они фрахтовали их у других судовладель­цев, получая при этом разницу от фрахтовых ставок.

В Гаагских правилах 1921 г. был впервые введен термин "пе­ревозчик" (transporteur - франц., carrier - англ., transportowiec - польск.). А в Брюссельской конвенции 1924 г. о коносамен­тах (ст. 1, п. "а"), содержалось следующее определение: "термин "перевозчик" означает собственник (судна) либо фрах­тователь, который заключает договор перевозки с отправи­телем". Из этого определения следует, что любое лицо, которое заключило договор перевозки груза с отправителем либо берется за выполнение перевозки, является перевозчи- ' ком независимо от того, принадлежит ли транспортное сред­ство ему на праве собственности либо он пользуется транс­портным средством на основе иного правового титула.

Итак, понятие "перевозчик", употребляемое в ГК, соот­ветствует термину, применяемому в международном транс­портном праве, то есть означает лицо, которое от своего имени обязуется осуществить перевозку грузов, пассажиров и багажа.

Согласно ст. 1 Закона о транспорте в РК перевозчик - это юридическое или физическое лицо, владеющее транспорт­ным средством на праве собственности или на иных законных основаниях, предоставляющее услуги по перевозке пассажи­ров, багажа, грузов и почты за плату или по найму и имеющее на это лицензию или соответствующее разрешение, выдан­ное в установленном порядке.

На основании ст. 1 Закона о транспорте в качестве общего правила для перевозчиков, за исключением автоперевозчиков, введена система лицензирования деятельности, связанной с осуществлением перевозок грузов, пассажиров, багажа.

Так, Закон РК «О государственном регулировании граждан­ской авиации» предусматривает обязательное лицензирование в сфере гражданской авиации следующих видов деятельнос­ти: 1) перевозка пассажиров и грузов воздушным транспор­том; 3) авиационные работы; 3) услуги по техническому об­служиванию и ремонту авиационной техники; 4) аэропортовс-кая деятельность; 5) перевозка опасных грузов (ст. 9). Закон РК «О железнодорожном транспорте» также говорит, что

отдельные виды деятельности на железнодорожном транс­порте осуществляются на основе лицензии (ст. 10).

Порядок лицензирования определяется постановлением Правительства от 29 декабря 1995 г. «О реализации постанов­ления Президента Республики Казахстан от 17 апреля 1995 г.». Так, применительно к конкретным видам транспорта действу­ют: «Правила лицензирования перевозок пассажиров и грузов железнодорожным транспортом в Республике Казахстан» от 29 июля 1998 г., «Положение о порядке и условиях лицензи­рования международных перевозок пассажиров и грузов, опас­ных грузов автомобильным транспортом» от 25 декабря 1996 г.; «Положение о порядке и условиях лицензирования перевозок пассажиров и грузов воздушным транспортом и аэропортовс-кой деятельностью, с обслуживанием воздушных судов, пас­сажиров и грузов в аэропортах Республики Казахстан» от 23 июля 1997 г.; а также ст. 9 Закона РК «О государственном регулировании гражданской авиации».

Выдача лицензии на осуществление деятельности по пере­возке пассажиров и грузов отдельными видами транспорта производится Министерством транспорта и коммуникаций Рес­публики Казахстан.

Субъектами лицензирования являются граждане, юридичес­кие лица Республики Казахстан, иностранные юридические лица, иностранные граждане, лица без гражданства и международ­ные организации.

Указом Президента РК «Об использовании воздушного про­странства и деятельности авиации» наравне с понятием «пере­возчик» введено понятие «эксплуатант» - юридическое или физическое лицо, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области, а также понятие «фрахтователь» - физическое или юридическое лицо, заключившее за плату договор с воздушным перевозчиком о передаче в его пользование всей вместимости или части вмес­тимости одного или нескольких воздушных судов на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа, груза, почты или других целей.

В Законе РК «О государственном регулировании гражданс­кой авиации» предусматриваются следующие виды перевоз­чиков: национальный, назначенный, флагманские перевозчики. Национальный перевозчик - воздушный перевозчик, зарегист­рированный в РК и имеющий лицензию эксплуатанта и лицен­зию на осуществление международных и (или) внутренних воз­душных перевозок. Назначенный перевозчик - воздушный перевозчик, назначенный от РК для осуществления воздушных перевозок в соответствии с условиями двухстороннего или многостороннего соглашения о воздушном сообщении. Флаг­манский перевозчик РК определяется Правительством респуб­лики из числа назначенных перевозчиков на конкурсной основе, которому предоставляется приоритет при эксплуатации меж­дународных авиамаршрутов.

Закон РК «О торговом мореплавании» вводит термин «фак­тический перевозчик», то есть перевозчик, который фактически осуществляет перевозку пассажиров, багажа и груза или ее часть (ст. 1). Данный термин является новеллой для транспор­тного законодательства РК. Введение этого термина связано с тем, что на морском транспорте в роли перевозчика может выступать как собственник судна, так и фрахтователь, аренду­ющий судно с экипажем (тайм-чартерный владелец) и без эки­пажа (бербоут-чартер).

В советской транспортно-правовой литературе многие счи­тали, что транспортировка не входит в состав транспортной экспедиции, так как при этом якобы происходит смешение двух самостоятельных договоров. Данное утверждение в настоя­щее время не соответствует законодательству РК. Конвен­ция КДПГ имеет силу закона и в РК. Согласно этой конвенции экспедитор, организующий дорожные перевозки, может быть перевозчиком и нести всю меру ответственности.

Таким образом, перевозчик - это не обязательно транс­портное предприятие, имеющее основной целью своей дея­тельности осуществление перевозок. Им может быть и граж­данин (индивидуальный предприниматель), а также, например, общественная организация, не имеющая в качестве своей цели извлечение прибыли, но осуществляющая предпринимательс­кую деятельность для достижения целей, ради которых такая некоммерческая организация была создана.

Второй стороной в договоре перевозки груза, т.е. кон­трагентом (партнером) перевозчика, является отправитель. Отправитель по ГК выступает в трех качествах: во-первых, как контрагент перевозчика, т.е. лицо, которое заключило с пе­ревозчиком договор на перевозку грузов; во-вторых, - лицо, которому выдается транспортная накладная (коносамент, то­варно-транспортная накладная или иной документ на груз, пре­дусматриваемый законодательными актами о транспорте), не­зависимо от того, кто фактически осуществляет отправку и погрузку груза, и, в-третьих, - лицо, имеющее право распоряжения грузом.

Получателем является лицо, уполномоченное на получе­ние груза, т.е. имеющее право требовать, чтобы ему в пунк­те назначения был выдан груз. Таким лицом, которое может требовать, чтобы ему был выдан груз, и, следовательно, кто может называться получателем, будет тот, кто указан полу­чателем в транспортной накладной. Получателю еще до по­лучения груза известно, что груз будет следовать к нему, так как отправитель и получатель связаны между собой другим договором (обязательством). Этим особенностям правового положения получателя в большей степени соетствует кон­струкция договора перевозки как договора в пользу третьего лица, не участвовавшего в его заключении, но имеющего пра­во самостоятельно требовать исполнения по нему (ст. 391 ГК).

**Заключение**

В главе 34 ГК «Перевозка» предусмотрена целая система договоров, регулирующих перевозку. Наряду с обычным договором перевозки груза (ст.ст. 689-690 ГК) в ГК перечис­ляются и другие договоры, регламентирующие перевозки: договор фрахтования (чартера - ст. 691); договоры об орга­низации перевозок (ст. 692); договоры между транспортны­ми организациями (узловые соглашения, договоры на центра­лизованный завоз (вывоз) грузов и др. - ст. 693); договор пря­мого смешанного сообщения (ст. 694); договор перевозки транспортом общего пользования (ст. 695).

Эти договоры имеют свою специфику, касающуюся пра­вового положения, субъектного состава, характеристики прав и обязанностей и по другим признакам, но у них общая цель -регламентация перевозок. Таким образом, ГК регулирует целую систему договоров, опосредствующих перевозочные отношения.

ГК предусматривает виды договоров перевозки, опреде­ляя для них специальный правовой режим. Исходя из момента перехода прав и обязанностей, договоры перевозки подраз­деляются на реальные и консенсуальные.

По предмету договоры перевозки делятся: на договоры перевозки пассажира (перевезти пассажира в пункт назначе­ния, а в случае сдачи пассажиром багажа - также отправить багаж в пункт назначения); на договоры перевозки груза (объек­том реального договора является конкретный груз, а объек­том консенсуального договора является объем перевозок); договор фрахтования (чартер) (предмет - предоставление всей или части вместимости транспортного средства).

По субъективному составу различаются: договор перевозки пассажиров, где контрагентом перевозчика является пассажир; договор перевозки груза - контрагентом перевозчика являет­ся грузоотправитель; договор об организации работы по обес­печению перевозок - контрагентом являются транспортные организации.

Исходя из цели, к договорам перевозки можно отнести:

а) договоры, направленные на организацию перевозок, где целями являются определение объемов, сроков, качества перевозок и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, договоры, направленные на обеспечение перевозок гру­зов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие); в) договоры, предусматривающие целью доставку гру3овпассажиров и багажа в пункт назначения. '

По форме договоры перевозки дифференцируются на договоры, оформленные транспортной накладной или коно­саментом; договоры в виде конклюдентных действий (приня­тие перевозчиком заявки или оплата от грузовладельцев, не­посредственное приобретение билетов в пассажирских транс­портных средствах и т.д.); договоры, заключаемые в устном и общем порядке.

Литература

1 Конституция Казахстана от 30.08.1995г.

2.Гражданский кодекс Казахстана от 1.07.1999г.

3.Закона РК «О торговом мо­реплавании») .от 17.01.2002г.

4 О железнодо­рожном транспорте»от 08.12.2001

5 Указ Президента РК, имеющий силу Закона, "Об использовании воздушного транспорта и деятельности авиации Республики Казахстан" от 20 декабря 1995 г. (с изменениями и до­полнениями от 16 января 2002 г.);

6 Закон РК «О государственном регулировании гражданс­кой авиации» от 15 декабря 2001 г.;

7. Устав автомобильного транспорта Казахской ССР, утвер­жденный постановлением Совета Министров Казахской ССР  
от 18 июня 1970 г.;

8 Устав внутреннего водного транспорта СССР от 15 ок­тября 1955 г.

10 Закон РК "О транспорте в Республике Казахстан" от 21 сен­тября 1994 г. (с изменениями и дополнениями от *27* января 1996 г., 8 декабря 1998г., 24 декабря 2001 г.);