

О ПРОБЛЕМАХ ДОСУДЕБНОГО ПОРЯДКА УРЕГУЛИРОВАНИЯ СПОРА В МЕЖДУНАРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ В КР

ЭЛ АРАЛЫК ТЕМИР ЖОЛДО ЖҮК ТАШУУНУН СОТКО ЧЕЙИНКИ ТАЛАШЫН ЖӨНГӨ САЛУУ ПРОБЛЕМАЛАРЫ.

ABOUT THE PROBLEMS OF PRE-TRIAL PROCEDURE FOR DISPUTE SETTLEMENT IN INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT OF GOODS IN KYRGHYZSTAN

Алтыбаев К.А.
Ошский государственный университет

Аннотация: В данной статье говорится об императивной норме досудебного порядка урегулирования спора в международных железнодорожных перевозках при случае полной утери груза т.е. о проблемах предъявления претензии к перевозчику грузополучателем с представлением оригиналов сопроводительных документов на груз (ж/д накладных).

Abstract: In this article refers to a peremptory norm of pre-trial procedure for dispute settlement in international carriage by rail at the event of total loss of the goods that about the problems of the claim by the consignee to the carrier with the presentation of the cargo (overhead railway) accompanying documents originals.

Ключевые слова: железнодорожная накладная, соглашение, станция назначения, Таможенный союз, перевозка грузов.

Key words: railway in voice, agreement, station of destination, customs union, freight.

С вхождением Кыргызстана в Таможенный союз, с развитием международных связей со странами Евразийского союза, осуществляется импорт и экспорт производимых ими товаров.

Однако, кризисное состояние железных дорог Кыргызстана в области международных перевозок грузов, вызывает необходимость строительства железной дороги Балыкчи-Нарын, Кара-Кулжа-Узген-Кара-Суу, а также соединение железнодорожным сообщением севера и юга Кыргызстана. Это было бы оптимальным вариантом, отвечающим национальным интересам Кыргызстана и решило бы следующие проблемы железнодорожного сообщения:

- транзит грузов через территорию Республики Узбекистан, перегрузка на пограничных пунктах, вызывающая потери грузов, замедление перевозочного процесса;
- несоответствие железнодорожного и таможенного законодательства, приводящее к увеличению времени прохождения таможни;
- длительная обработка документов на пограничных станциях.

Решение данных проблем требует не только соответствующего нормативного регулирования, но и теоретического исследования, с целью выявления необходимых изменений и дополнений к действующему внутреннему и международному законодательству в области грузовых перевозок. Совершенствование правового регулирования международных перевозок грузов должно развиваться совместно с экономическими способами воздействия с целью эффективной работы железных дорог КР в международном сообщении.

Правовое регулирование отношений, возникающих при осуществлении процесса международной перевозки грузов, не подвергалось комплексному исследованию долгое время, хотя определенные теоретические выводы и положения предыдущих

теоретических исследователей имеют и сейчас определенное значение для международного частного права.[2.1].

Сегодня Кыргызстан является участником «Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении» (СМГС), являющимся ведомственным международным нормативным актом, заключенным в целях организации перевозок грузов в прямом международном железнодорожном сообщении. СМГС заключено в рамках деятельности под эгидой Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и вступило в силу с 1 ноября 1951 г. Многостороннее соглашение было изначально заключено между национальными железными дорогами социалистических стран Европы и Азии. До этого прямые международные грузовые перевозки между СССР и другими странами реализовывались в рамках двусторонних договоренностей. В настоящее время действует редакция СМГС с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 июля 2014 г.».

Соглашение заключено министерствами, ведающими национальными железными дорогами. Участниками Соглашения в настоящее время (на 1 января 2008 г.) являются многие государства, в том числе страны СНГ. Интересы национальных железных дорог представляют компетентные министерства, ведающие ими (статья 1 СМГС). В КР сегодня это Министерство транспорта.

Соглашение состоит из преамбулы, восьми разделов, которые насчитывают 41 статью и приложения. Соглашение составлено на китайском и на русском языках и заключено на неопределенный срок (статья 41 СМГС) В случае разногласия текстов уточнения производятся по тексту на русском языке[1.1]. В преамбуле указывается на то, что Соглашение служит целям организации перевозок грузов в прямом международном сообщении, СМГС является нормативным актом международного железнодорожного права, регламентирующим и регулирующим основные условия договоров перевозки грузов. Соглашением устанавливается прямое международное железнодорожное сообщение для перевозки грузов между железными дорогами стран-участниц [1.1-1ст.,].

Согласно §1 статьи 2 СМГС имеет обязательную силу для железных дорог, отправителей и получателей независимо от национальной (государственной) принадлежности сторон договора перевозки груза.

Ниже мы рассмотрим порядок предъявления претензии к перевозчику в случае полной утраты груза.

Раздел VI Соглашения о международном грузовом сообщении посвящен претензиям, искам, претензионной и исковой давности и имеет соответствующее название. Раздел состоит из трех статей[1.1-1ст.,29-31].

По общему правилу правом предъявления претензий для решения споров в досудебном порядке обладают и отправитель, и получатель (Претензионный порядок требований национальных железных дорог к отправителю или получателю Соглашением не установлен) (§ 1 статьи 29). Это естественно для разрешения споров по трехстороннему договору, каким является договор перевозки груза согласно СМГС. Требования к претензиям следующие: они должны быть предъявлены в письменном виде с соответствующим обоснованием, с указанием суммы возмещения, на которую претендует заявитель. Отправитель должен предъявлять претензии к национальной железной дороге отправления, а получатель - к дороге назначения. Такой порядок предъявления претензий не зависит от того, на какой национальной дороге страны - участницы СМГС произошло обстоятельство, послужившее причиной требований отправителя или получателя [2.1].

Претензии предъявляются по каждой отправке (накладной) в отдельности, за исключением случаев, когда по нескольким отправкам был составлен один коммерческий акт[1.1-29ст.] - важнейший документ при решении споров. Претензии предъявляются для рассмотрения компетентным органом железных дорог, указанным в СМГС (Перечень наименований и адресов органов национальных железных дорог, компетентных на

рассмотрения претензий, приведен в приложении 19). Соглашение не определяет действия железных дорог и приоритеты в принятии решений в случаях, когда отправитель и получатель одновременно предъявляют претензию по одним и тем же основаниям.

Претензии к железным дорогам предъявляются в следующих случаях [1.1-§7-29ст.] полная утрата груза. По этому основанию претензию может предъявить отправитель - при условии предоставления дубликата накладной (листа 3 накладной) - или получатель. Получатель может предъявить либо дубликат накладной, т.е. экземпляр накладной, выданный отправителю железной дорогой в момент приема ею груза, либо оригинал накладной и лист уведомления о прибытии груза (листы 1 и 5 накладной).

При этом в оригинале накладной или в дубликате накладной должны содержаться отметки о неприбытии груза, удостоверенные календарным штампом станции назначения.

Объектом исследования в нашей статье являются случаи полной утраты груза, неприбытия груза на железнодорожную станцию назначения Кара-Суу в 2008 году. Получатель груза ОсОО «Евростиль» г. Кара-Суу (15 вагонов угля), отправитель ОАО «Узбекуголь» г. Ангрен, Республика Узбекистан, между которыми был заключен контракт через Торговую сырьевую биржу Республики Узбекистан в г. Ташкенте. В случаях подобного рода, как было отмечено выше, необходимо предоставить перевозчику дубликат накладной 3-го листа, либо 1 и 5 листы оригинала накладной. При этом необходимо сделать отметку на станции назначения (жд. станция Кара-Суу) о неприбытии груза, удостоверенные календарным штампом станции назначения [1.1-§6-17ст.]. Согласно Уставу железных дорог и СМГС управления железных дорог КР претензии рассматриваются лишь при предоставлении оригиналов вышеуказанных документов (копии документов отклоняются).

Проблема возникла в связи с тем, что ни железная дорога Республики Узбекистан, ни отправитель груза, в том числе Торговая сырьевая биржа РУ, под различными предлогами отказали в предоставлении ж/д накладных грузополучателю ОсОО «Евростиль»

Официальное неоднократное обращение грузополучателя с просьбой о предоставлении ж/д накладных отправителю груза ОАО «Узбекуголь», Торговой сырьевой бирже Республики Узбекистан в Управление железной дороги РУ, в Транспортную прокуратуру РУ, в том числе в Посольство КР в РУ о содействии в вышеуказанных инстанциях в выдаче ж/д накладных оказались безрезультатными.

И, наконец, обращение в Генеральную прокуратуру Кыргызской Республики через международный правовой отдел в Генеральную прокуратуру Республики Узбекистан на основании Минской конвенции от 22 января 1993 г. [3.1] не дали положительных результатов.

Таким образом, был причинен материальный ущерб грузополучателю ОсОО «Евростиль» в размере 45 000 американских долларов.

Непредоставление документов в случае, описанном выше, автор статьи пытался истребовать законным путем в судебном порядке. Однако суды Узбекистана откровенно отказывались рассматривать проблему истребовании у отправителя груза и у железной дороги документов ж/д накладных.

В связи с этими обстоятельствами грузополучатель ОсОО «Евростиль» не смог выставить обоснованную претензию в Управление железной дороги Кыргызской Республики по случаю полной утраты груза. Поскольку, как уже отмечалось выше, действует императивная норма досудебного урегулирования спора с перевозчиком (претензионный порядок) при условии предоставления перевозчику оригиналов ж/д накладных и выставлении претензии в девятимесячный срок исковой давности по СМГС.

Таким образом, «Правовое регулирование в области международной железнодорожной перевозки грузов» рассматривает проблемы правового регулирования в области международной железнодорожной перевозки грузов.

Транспортное право любого государства по своей природе должно являться открытой, международной системой или, по крайней мере, быть совместимой с международными нормами транспортного права.

В соответствии с вышеуказанной точкой зрения считаем возможным и необходимым принять всеобщее соглашение «О правовом регулировании международной железнодорожной перевозки грузов», которое, по нашему мнению, дает ряд преимуществ в правовом регулировании международной железнодорожной перевозки грузов по сравнению с ныне действующими нормативными актами.

В этом случае железнодорожная перевозка грузов будет осуществляться намного быстрее и качественнее. Это объясняется беспрепятственным прохождением груза через территорию любого государства за счет единого регулирования. Не будет затрат времени, связанного с прохождением груза между странами, в которых действуют различные международные железнодорожные соглашения и увеличит роль железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами перевозчиков. Основания предъявления претензий к железной дороге будут определены для явных утрат и повреждений груза, для неявных утрат и повреждений груза, в случае повреждения, порчи или снижения качества груза, а также в случае просрочки в доставке [4.1].

В связи со всем сказанным, мы приходим к выводу о том, что необходимо обратить внимание на несоблюдение законодательства в области международных железнодорожных перевозок в случаях полной утраты груза со стороны грузоотправителя и железной дороги Республики Узбекистан. Это причинило значительный материальный ущерб грузополучателю без объяснения каких-либо причин. В случае получения грузополучателем оригиналов ж/д накладных, следовало бы предъявить претензию, согласно СМГС в Управление железной дороги Кыргызской Республики. В этом случае данный вопрос, без сомнения, решился бы положительно в соответствии с Правилами международных грузовых сообщений.

Литература

1. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС от 1 ноября 1951.), (с изменениями на 1 июля 2014 года). Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД).
2. Игнатъев Д.Ю. Теоретический аспект договора международной железнодорожной перевозки грузов. //Учебное пособие. - Саратов.2001.
3. Минская конвенция от 22. 1993. // «О правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам»
4. Егизаров В.А. Транспортное право. - М. 2002.- Юрайт. 2011.