



## Относительно проекта Транспортного кодекса Республики Казахстан

**И. А. Новиков**, управляющий партнер юридической фирмы «Новиков энд Эгвайзерс» (Алматы)

Как известно, в настоящее время идет работа над проектом Транспортного кодекса Республики Казахстан (далее — проект), который в декабре 2006 г. должен поступить в Парламент.

### Общие комментарии

Основной целью проекта является желание объединить в одном акте регулирование всех видов транспорта и отдельную отрасль законодательства — торговое мореплавание. Данный подход видится неправильным, а цель — недостижимой без ущерба интересам Казахстана в области развития торгового мореплавания и национальной морской индустрии.

Торговое мореплавание является новым делом для Казахстана. Законодательство недостаточно развито, нет специалистов, чтобы оценить многочисленные аспекты данного законодательства и последствия того или иного решения, что требует более осторожных и взвешенных подходов к его реформированию. Авторы проекта могут возразить, что Закон Республики Казахстан «О торговом мореплавании» включен в текст отдельным разделом, что не повлечет проблем с его применением. Однако именно здесь и кроется ошибка — наличие общей части, общей терминологии, а также раздела о внутреннем водном транспорте с терминологией, аналогичной для торгового мореплавания, кардинально меняет смысл и содержание положений раздела о торговом мореплавании.

Отрасль торгового мореплавания традиционно является цельной и самостоятельной для регулирования в рамках самостоятельного кодекса. В связи с этим наиболее разумным решением было бы развить законодательство о торговом мореплавании в рамках

отдельного акта и иметь Транспортный кодекс, регулирующий все виды транспорта, в том числе внутренний водный транспорт, но не касающийся торгового мореплавания. Тем более казахстанское законодательство не запрещает подобного (например, законопроект о трубопроводном транспорте).

Независимо от того, каким будет Транспортный кодекс, об особенностях данного проекта надлежит заблаговременно проинформировать европейские государства в соответствии с обязательствами Казахстана, принятыми по Соглашению о партнерстве и сотрудничестве 1995 г.<sup>1</sup>

### Недостатки концепции

Нам не известны случаи объединения в единый кодифицированный акт комплексного (гражданско-правового и публично-правового) регулирования в отношении всех видов транспорта — от городских трамваев и такси до авиации и торгового мореплавания.

Слишком различны предметы регулирования по всем без исключения аспектам, слишком различны методы регулирования.

С точки зрения Закона Республики Казахстан «О нормативных правовых актах» в Транспортном кодексе могут быть объединены и систематизированы правовые нормы, однако нормы, регулирующие однородные общественные отношения. С точки зрения юридической техники такое объединение практически невозможно, поскольку каждая статья общей части будет содержать те или иные исключения, а разделы, посвященные различным видам транспорта, будут конфликтовать между собой.

Кроме того, добавится конфликт между Транспортным кодексом и Гражданским кодексом Республики Казахстан, что также будет представлять серьезную проблему в регулировании торгового мореплавания. С учетом сказанного ожидаемый Транспортный кодекс вовсе не будет кодексом в прямом смысле этого слова, а, скорее, сборником законов.

<sup>1</sup> Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между Республикой Казахстан, с одной стороны, и Европейскими сообществами и их государствами-членами, с другой стороны (г. Брюссель, 23 января 1995 г.).



Практика показывает, что в случае намерений развивать конкретную индустрию весьма важно развивать законодательство именно для данной индустрии, отдавая тем самым приоритет данной индустрии, не распыляясь на другие предметы. Сказанное в максимальной степени относится к такому сложному комплексному предмету регулирования, как торговое мореплавание, которое вовсе не ограничивается Каспийским морем.

Пока же подход к законодательству о торговом мореплавании весьма узкий и не отвечает стратегическим интересам становления Республики Казахстан в качестве полноценного морского государства, что вызывает негативную тенденцию ухода судов под флаги других государств. В результате законодательство о торговом мореплавании требует дальнейшего совершенствования. С учетом новизны предмета более разумным является его совершенствование в рамках отдельно существующего Закона Республики Казахстан «О торговом мореплавании»<sup>2</sup>.

Мировой практике известны случаи объединения в рамках Гражданского кодекса гражданско-правовых аспектов, относящихся к различным видам транспорта. В этих случаях Гражданский кодекс регулирует только гражданско-правовые аспекты, такие как основные положения договоров, ответственности и т.д., и не регулирует публично-правовые аспекты, к которым относятся вопросы лицензирования флага, безопасности, надзора и т.д. Примером такого подхода являются Нидерланды. Данный подход может быть принят за основу. Дополнять же следует положения Гражданского кодекса Республики Казахстан при одновременном развитии и совершенствовании Закона Республики Казахстан «О торговом мореплавании».

## Недостатки терминологии

В связи с терминологией проекта, на наш взгляд, существуют три следующие основные проблемы.

Прежде всего не все общие термины, определенные в статье 1 (1), относятся к торговому мореплаванию. Ряд терминов, таких как «казанские перевозки», «освидетельствования», «осмотр», «специальное транспортное средство», «техническая эксплуатация», являются неподходящими.

Другой проблемой является то, что термины, относящиеся к внутреннему водному

<sup>2</sup> Закон Республики Казахстан от 17 января 2002 г. № 284-III «О торговом мореплавании».

## Назначения

### Избран новый состав Совета директоров «КазМунайГаза»

Приказом единственного акционера – АО «Казахстанский холдинг по управлению государственными активами «Самрук» – досрочно прекращены полномочия ранее избраных членов Совета директоров АО НК «КазМунайГаз».

Новый Совет директоров избран в следующем составе: Кулибаев Т.А. – заместитель председателя правления АО «Холдинг «Самрук», председатель; Акчулаков Б.У. – вице-министр энергетики и минеральных ресурсов Республики Казахстан; Кешубаев Г.К. – директор-руководитель группы по АО НК «КазМунайГаз» АО «Холдинг «Самрук»; Гульелмо Москато – генеральный менеджер и президент компании Gas Mediterraneo & Petrolio Srl., независимый директор; Карабаев У.С. – президент (председатель правления) АО «КазМунайГаз»;

Должность второго независимого директора пока вакантна. Срок полномочий Совета директоров составляет 5 лет.

Как сообщалось ранее, в соответствии с приказом Комитета государственного имущества и приватизации Министерства финансов Республики Казахстан № 206 от 7 июня 2006 года государственный пакет акций АО «Национальная компания «КазМунайГаз» в размере 100 % передан в уставный капитал АО «Госхолдинг «Самрук».

Пресс-служба АО НК «КазМунайГаз». 05.07.06.

### Новым вице-президентом и заместителем генерального менеджера «Би Джи Казахстан» назначена Клэр Хокингз

Новым вице-президентом и заместителем генерального менеджера «Би Джи Казахстан» назначена Клэр Хокингз, передает «Казинформ» со ссылкой на пресс-службу компании.

Работу в «Би Джи Групп» Хокингз начала с должности консультанта по вопросам охраны окружающей среды, после чего она перешла работать в компанию «ТрасКо» в качестве специалиста по договорам о транспортировке и коммерческим операциям. Ее деятельность в иностранных подразделениях «Би Джи» включала функции менеджера по коммерческому развитию компании «Би Джи Индия» (Нью – Дели), менеджера по коммерческому развитию по новым проектам (проекты в Южной Америке), а также менеджера отдела коммерческих операций «Би Джи Тунис». В этом качестве она курировала работу 5 подразделений: по коммерческим вопросам, экономике и аналитической работе, ИТ, контрактам и внешним связям. Головной офис Клэр Хокингз будет базироваться в Астане.

*Справка.* Международная компания «Би Джи Групп», представленная в Казахстане компанией «Би Джи Казахстан», является крупнейшим британским инвестором в Казахстане, инвестиции которой превысили сумму в \$1,5 млрд. Доля «Би Джи Групп» в проекте по разработке крупнейшего нефтегазоконденсатного месторождения Карачаганак составляет 32,5 %. Компания является оператором месторождения совместно с ENI. Кроме того, «Би Джи Групп» входит в число акционеров (2 %) Каспийского трубопроводного консорциума, доставляющего казахстанскую нефть на мировые рынки.

Казинформ. 17.08.06.



транспорту, конфликтуют с терминами, применяемыми для торгового мореплавания (например, термины «судоходство» и «торговое мореплавание»).

Проблему также представляет недостаточная разработка терминов для торгового мореплавания, которые в проекте почему-то определены как термины для морского транспорта. Например, «димаиз чартер» не должен определяться отдельно от «бербоут чартера» — это должен быть один термин. «Димаиз чартер» не требует отдельного регулирования, так как является синонимом «бербоут чартера». В связи с этим статьи 446 и 448 должны претерпеть соответствующие изменения.

### Недостатки общей части

Попытка вынести в общую часть проекта положения, в равной степени относящиеся ко всем видам транспорта и к торговому мореплаванию, создает дополнительные сложности в понимании и применении положений, регулирующих исключительно торговое мореплавание. В результате наличия в одном законе созвучных, но разных по смыслу терминов возникают путаница и неясность с регулированием в области торгового мореплавания. Таким образом, вместо необходимого совершенствования законодательства в области торгового мореплавания создаются еще большие проблемы.

Специфика законодательства в сфере торгового мореплавания заключается в том, что значительную часть его составляют положения, привнесенные из обычаев торгового мореплавания и международных договоров (соглашений и конвенций), к которым Казахстан частично присоединился и которые обладают приоритетом над положениями национального законодательства. В обычаях торгового мореплавания, а также в международных договорах по торговому мореплаванию сосредоточен многовековой опыт мореплавания, который невозможно игнорировать. Попытки изобрести что-то новое без учета традиций обречены на неудачу.

Так, связь в торговом мореплавании не может осуществляться на государственном языке. В Казахстане нет и долгое время не будет «технических регламентов» в отношении морских судов. Следовательно, ни в коем случае подтверждение соответствия в сфере торгового мореплавания не может осуществляться согласно законодательству Казахстана в области технического регулирования. Никакой военизированной охраны не должно быть на борту торговых морских судов вопреки тому, как это предусмотрено в проекте и т.д.

### Конфликт с положениями разделов о внутреннем транспорте

Многие положения и термины, используемые в разделе о внутреннем водном транспорте, созвучны тем, которые используются в разделе о торговом мореплавании, однако имеют различный смысл и регулирование (например, «государственный судовый реестр», «судовая книга», «судно»).

Некоторые положения раздела, регулирующего права и обязанности капитана, трудовые отношения на судне и т. д., аналогичные Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации, не вполне подходят для Казахстана в связи с ограниченными (по сравнению с Россией) размерами внутренних судоходных путей. Так, например, статья 300 об обязанности собственника затонувшего имущества (в том числе судов) известить капитана порта о намерении поднять имущество в течение одного года, означает, что фарватер небольших рек в Казахстане будет загроможден в течение указанного одного года. Это, конечно же, неприемлемо для Казахстана и его судоходных путей.

### Недостатки регулирования торгового мореплавания

Исторически Закон Республики Казахстан «О торговом мореплавании» был подготовлен на основе вышеуказанного российского Кодекса со значительными сокращениями. Сокращение не могло не сказаться на качестве Закона, который сам по себе нуждается в значительной переработке и дополнении. В связи с этим механическое перенесение положений из Закона Республики Казахстан «О торговом мореплавании» в проект не влечет его улучшения.

Из компетенции уполномоченного органа следует исключить разработку технических регламентов в сфере торгового мореплавания (статья 305 (9)). Из этой же статьи следует исключить указания на осуществление классификации судов уполномоченным органом.

Следует исключить из раздела, посвященного торговому мореплаванию, любые ссылки на водный транспорт, равно как на транспортные средства и морской транспорт. Применение термина «транспорт» при отказе от термина «морское судно» искусственно ограничивает сферу торгового мореплавания.

Следует исключить употребление термина «недвижимое имущество» применительно к судам. Суды являются имуществом, приравненным к недвижимому. Формулировки в отношении регистрации сделок с судами требуют уточнения и детализации.

Перечень судовых документов и их формы утверждаются в соответствии с требованиями



международных договоров. Так, «свидетельство о государственной регистрации прав на строящееся судно», «анкета судового реестра» не являются судовыми документами и, следовательно, не должны находиться на судне.

Присвоение класса морскому судну удостоверяется международным классификационным обществом. Казахстанский регистр судоходства не присваивает и еще долго не будет присваивать классов морским судам: для этого потребуется включение регистра в перечень международных классификационных обществ. Соответствующие изменения должны быть внесены в статью 312. Из этой же статьи должно быть исключено всякое указание на технические регламенты, установленные компетентным органом в сфере торгового мореплавания.

Строительство судов осуществляется в соответствии с требованиями международных морских конвенций и под надзором классификационных обществ. Никакая глава проекта не содержит и не должна содержать требований в отношении проектной документации на суда. В связи с этим в статью 314 проекта должны быть внесены изменения.

Статья 346 о гражданстве членов экипажа судов включена в том виде, в котором она имела место в Законе Республики Казахстан «О торговом мореплавании» до внесения изменений 2005 г., что следует признать разумным. В соответствии со статьей 561 проекта ограничение на найм иностранных капитанов вступает в силу с 2010 г. Однако статья 561 содержит ошибочную ссылку на статью 354. Вместо нее должна быть указана часть 2 пункта 1 статьи 346.

Статья 347 о трудовых отношениях на судне должна содержать по крайней мере те же особенности, которые есть в Законе Республики Казахстан «О внутреннем водном транспорте», а в случае противоречий с трудовым законодательством приоритет регулирования труда моряков должен оставаться за законодательством о торговом мореплавании.

Соответствующие статьи, регламентирующие морские перевозки, должны содержать не диспозитивные, а альтернативные формы регулирования, которые могут применяться сторонами, если ими не согласовано иное.

Правоотношения в отношении ареста судов должны быть четко закреплены в самом законе, поскольку арест имеет специфику, которая не урегулирована никаким другим законодательством Республики Казахстан. Соответственно статья 515, регулирующая арест судов, требует изменений.

Вышеизложенный краткий обзор недостатков наглядно свидетельствует о том, что проект Транспортного кодекса недостаточно подготовлен и нуждается в серьезной доработке профессионалами как в отношении концепции, так и юридической техники. ❀

## Генеральным директором «Казнефтехима» назначен Едыль Киришев

В руководстве АО «Казнефтехим» – новые назначения. Генеральным директором компании назначен Едыль Киришев, сообщает Казахстанская фондовая биржа (KASE), где торгуются ценные бумаги АО «Казнефтехим».

Решение об этом было принято на заседании Совета директоров компании, прошедшем 18 августа 2006 г. Копия его протокола, как и требуют правила, была предоставлена KASE.

АО «Казнефтехим» образовано в 1997 г. Осуществляет разведку и добычу нефти на месторождениях Копы и Таган Южный в Актюбинской и Атырауской областях, занимается производством химических волокон, коммерческой деятельностью и реализацией нефтепродуктов, а также имеет сервисное предприятие с автотранспортом и нефтеналивным терминалом на станции Сагиз в Атырауской области.

*Казинформ. 25.08.06.*

## В «КазМунайГазе» произведен ряд структурных и кадровых изменений

В национальной нефтегазовой компании Казахстана «КазМунайГаз» осуществлен ряд структурных и кадровых изменений.

Комментируя агентству Интерфакс-Казахстан в понедельник данные изменения, руководитель аппарата президента нацкомпании Улан Байжанов отметил, что заместителем руководителя аппарата президента «КазМунайГаза» назначен Александр Черепанов, который с сентября 2003 г. занимал должность исполнительного директора нацкомпании.

«Отдельного комментария, – подчеркнул Байжанов, – заслуживает создание нового блока – по газовым проектам. Как известно, «газовый вопрос» становится все более актуальным. Растет спрос на природный газ на внешнем рынке, остаются нерешенными некоторые вопросы обеспеченности этим видом топлива внутреннего потребителя. Новый блок будет заниматься проектами добычи и переработки газа, в частности, налаживать взаимоотношения АО НК «КазМунайГаз» с зарубежными партнерами».

«В этом плане наиболее актуальным является создание совместного казахстанско-российского предприятия на базе Оренбургского газоперерабатывающего завода», – отметил Байжанов.

По его информации, возглавит это направление работы вновь назначенный управляющий директор – Мусабек Исаев, который до последнего времени руководил департаментом нефти и газа министерства энергетики и минеральных ресурсов.

Он также сообщил, что АО «КазРосГаз» возглавил Кайрат Боранбаев, который до этого работал заместителем генерального директора АО «КазТрансГаз» (газотранспортная «дочка» «КазМунайГаза») по внешним экономическим связям.

Байжанов также отметил назначение управляющим директором по экономике и финансам Асии Сыргабековой, которая с 2004 г. по июнь 2006 г. являлась председателем правления, первым заместителем председателя правления АО «Народный банк Казахстана».