

**O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA O'RTA MAXSUS
TA'LIM VAZIRLIGI**

Namangan muhandislik - qurilish instituti



Transport logistikasi va xizmatlar soxasi

kafedrası

**Transport tizimining huquqiy va me'yriy asoslari fanidan
Amaliy mashgulotlarni bajarish bo'yicha**

USLUBIY KO'RSATMA

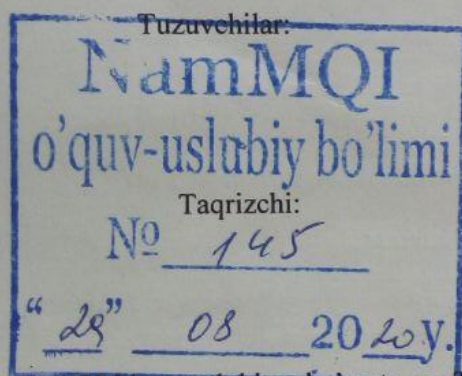
NAMANGAN 2020

Transport tizimining huquqiy va me'yriy asoslari fanidan Amaliy mashg'ulotlarni bajarish bo'yicha uslubiy ko'rsatma. kat.o'q. PhD. S.Temirov, kat.o'q.U. Xidirov.

Namangan: NamMQI. 2020 y. 72 bet.

Ushbu uslubiy ko'rsatma «5620100– Tashishni tashkil etish va transport logistikasi (Avtomobil transporti)» yo'nalishi talabalari uchun mo'ljallangan bo'lib, u shu yo'nalishni Davlat ta'lim standarti, o'quv rejasi va fan dasturi asosida tayyorlandi.

Mazkur uslubiy ko'rsatma talabalarni « Transport tizimining huquqiy va me'yriy asoslari » fanidan olingan bilimlarini fan bo'yicha olgan nazariy va amaliy bilimlarini Amaliy mashg'ulotlarda mustahkamlash, ko'rish va tushunish hamda talabalarni adabiyotlardan foydalanish ko'nikmasini rivojlantiradi.



S.Temirov kat.o'q. PhD

U. Xidirov. kat.o'q.

A.S. Polvonov, YUTT kaf. dotsenti, t.f.n

Ushbu uslubiy ko'rsatma Transport logistikasi va xizmatlar sohasi kafedrasining "28" 08 2020 yildagi yig'ilishida (majlis bayoni «№__») ko'rib chiqildi va ma'qullandi.

Uslubiy ko'rsatma transport fakul'teti ilmiy-uslubiy kengashining 2020 yil «28» «08» №1 sonli yig'ilishida muhokama qilingan va foydalanishga tavsiya etilgan. (ro'yxat raqami №1)

Uslubiy ko'rsatma institut ilmiy-uslubiy kengashining 2020 yil «28» «08» №1 sonli yig'ilishida muhokama qilingan va foydalanishga tavsiya etilgan. (ro'yxat raqami №1)

Kirish

Hozirgi bozor iqtisodiyoti sharoitida mamlakatimizdagi transport tizimining tarmoq faoliyati endigina shakllanib, o'zining rivojlanish bosqichiga o'tmoqda. Bu logistikaning nafaqat ilmiy-amaliy, balki o'quv qo'llanma sohalariga ham tegishli. Transport tizimining xuquqiy va me'yoriy asoslarini o'qitish hamda tushuntirishda logistika bilan bog'liq bo'lgan ko'plab sohalar hali ham katta o'rin egallaydi. Logistikaning o'zagini ajritib ko'rsatishni hali o'rganishimiz zarur.

Jarayonlarni logistik boshqarish kontseptsiyasi faqatgina logistika sohasi bo'yicha mutaxassislar tomonidan ishlab chiqilishi shart emas. Jarayonlarni tizimli boshqarish falsafasi biznesning asosiy falsafasiga aylanishi kerak. Turli yo'nalishda faoliyat olib boruvchi tadbirkorlar, iqtisodchilar, menejerlar logistika kontseptsiyalari va jarayonlarni logistik boshqaruv usullari va ularning samarasini tushunishlari va qabul qilishlari kerak. Shuning uchun ham bugungi kunda Transport tizimining xuquqiy va me'yoriy asoslarini ish yuritish sohalarini oliy ta'limda o'qitishning ahamiyati juda katta.

Fanning dolzarbligi hamda unga nisbatan tobora ortib borayotgan qiziqish moddiy oqimlar bilan shug'ullanuvchi tizimlar faoliyatiga logistika sohasida xuquqiy va me'yoriy asosi nuqtai nazarda yondoshish bilan belgilanadi.

1-AMALIY MASHG'ULOT.

MAVZU: TRANSPORTDA TASHISHNI BOSHQARISH VA TRANSPORT TIZIMINING HUQUQIY VA ME'YORIY ASOSLARI.

Transport – moddiy ne'matlar ishlab chiqarishning mustaqil tarmog'i bo'lib, Milliy iqtisodiyotning barcha tarmoqlari (sanoat, qurilish va qishloq xo'jaligi) bilan bir qatorda faoliyat ko'rsatadi. Transportning o'ziga xos iqtisodiy xususiyati shundan iboratki, u qandaydir shakldagi yangi moddiy ne'matlarni yaratmaydi, balki sanoatda, qurilishda va qishloq xo'jaligida ishlab chiqarilgan mahsulotlarni makondagi joyi ni o'zgartiradi, ya'ni ularni ishlab chiqarish doirasidan iste'mol doirasiga yetkazib (tashib) beradi. Transport ko'p tarmoqli murakkab ishlab chiqarish sohasi hisoblanadi. Uning faoliyatini va transport vositalaridan foydalanish bilan bog'liq bo'lgan munosabatlarni huquqiy tartibga solish uchun maxsus me'yorlar kerak bo'ladi.

Huquq – bajarilishi majburiyligi o'rnatilgan yurishturish qoidalari, xatti-harakatlaridir. Huquqning majburiyligi davlat tomonidan o'rnatiladi va bajarilishi ta'minlanadi.

Transport huquqlari me'yorlar majmuidan iborat bo'lib, transport

faoliyatini va uning ishini tashkil etish sababidan paydo bo'ladigan ijtimoiy munosabatlarni, transport korxonalarini va transport vositalari dan foydalanuvchi uning ko'p sonli mijozlari o'rtasidagi munosabatlarni, hamda bir xil va har xil turdagi transport korxonalarini o'rtasidagi munosabatlarni tartibga soladi. Shunday qilib, transport huquqining mavzusi (predmeti) transport vositalaridan foydalanish tufayli paydo bo'ladigan, transport korxonalarini va transportning mijozlari o'rtasidagi ijtimoiy munosabatlardan tashkil topadi.

Avtotransport huquqida markaziy o'rinni yuk va yo'lovchi tashishni tartibga soluvchi me'yorlar egallaydi. Avtotransport huquqi faqatgina tashish majburiyatlarini belgilovchi me'yorlar majmualarini o'rganib qolmay, balki shu bilan birga, ma'muriy, mehnat, moliya huquqiy munosabatlarni va shartnoma majburiyatlarini ham keng ma'noda o'rganishga da'vat etadi. Avtotransport huquqining fuqarolik huquqlari tizimidagi o'rinni muhokama qilishda shundan kelib chiqish kerakki, avtotransport huquqi huquqshunoslikning mustaqil sohasi deb e'tirof etilmaydi.

Konstitutsiya – davlatning asosiy qonuni bo'lib, eng yuqori yuridik kuchga ega bo'lgan hujjatdir. Konstitutsiya davlat tuzimini, davlatning boshqaruv shaklini, davlat organlarini tuzish tartibi, ularning vakolatlarini, shaxsning huquq, erkinlik va burchlarini belgilab qo'yadi. Konstitutsiya me'yorlari bilan jamiyatdagi eng muhim ijtimoiy munosabatlar mustahkamlanadi. O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi 1992-yil 8-dekabrda Oliy Kengash tomonidan qabul qilingan. Shu kuni umumxalq bayrami deb belgilangan.

Avtotransport huquqining eng muhim manbalaridan biri – O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksi hisoblanadi. O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining «Yo'lovchi, bagaj va yuk tashish» deb nomlangan 39-bobi 17 ta moddadan (709-725 moddalar) iborat bo'lib, unda yo'lovchi, bagaj va yuk tashishning umumiy qoidalari; yo'lovchi va yuk tashish shartnomasi; bir yo'nalishda har xil transportda tashish; umumiy foydalanishdagi transportda tashish; kira haqi; transport vositalarini berish, yuk ortish (tushirish); yo'lovchi, bagaj va yukni eltib qo'yish muddati; tashishdan kelib chiqadigan majburiyatlar bo'yicha javobgarlik; tashish shartnomasi talablarini bajarmaganlik yoki o'z vaqtida bajarmaganlik uchun javobgarlik; yuk yoki bagaj yo'qolganligi, kam chiqqanligi va ularga shikast yetkazilganligi (buzilganligi) uchun tashuvchining javobgarligi; tashishni tashkil etish shartnomalari; yuk tashishga nisbatan talab va da'volar hamda boshqa shu kabi huquqiy me'yorlar berilgan. Shuningdek, O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining 40-bobi ham transport ishini tashkil etishga bag'ishlangan bo'lib, «Transport ekspeditsiyasi» deb nomlanadi. Bu bob 6 ta moddadan (726-731 moddalar)

tashkil topgan bo'lib, unda transport ekspeditsiyasi shartnomasi; shartnomaning shakli; transport ekspeditsiyasi shartnomasi bo'yicha ekspeditorning javobgarligi; espeditorga beriladigan hujjatlar va boshqa axborot; uchinchi shaxsning ekspeditor majburiyatini bajarishi va ekspeditsiya shartnomasidan bosh tortish kabi huquqiy masalalar yoritib berilgan.

«Avtomobil transporti to'g'risida»gi O'zbekiston Respublikasi Qonuni

O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi qaroriga asosan 1998-yil 29-avgustda amalga kiritilgan «Avtomobil transporti to'g'risida»gi O'zbekiston Respublikasi Qonuni transport huquqining asosiy bosh manbalaridan biri deb hisoblanadi.

Qonunning 30-moddasi nizolarni ko'rib chiqishga bag'ishlangan. Bunda yuklar, yo'lovchilar, bagaj va yuk bagajini tashish bo'yicha majburiyatlar buzilgan taqdirda yuk jo'natuvchilar va yukni oluvchilar tegishli avtotransport korxonalariga qonun hujjatlarida belgilangan tartibda va muddatlarda talab va da'volar taqdim etishga haqli ekanligi va bu talab va da'volarni ko'rib chiqishning o'ziga xos xususiyati Avtomobil transporti Nizomida belgilab qo'yilganligi uqtirib o'tilgan.

Tashishning umumiy shartlari hamda bunday tashish yuzasidan taraflarning javobgarligi O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodek siga muvofiq transport-ning ayrim turlariga oid ustavlar, kodekslar, boshqa qonunlar va belgilangan tartibda ularga muvofiq chiqarilgan qoidalar bilan belgilanadi. Hozirgi vaqtda avtomobil transporti tashkilotlarining o'z mijozlari bilan bo'ladigan munosabatlari Avtomobil transporti Ustavi bilan tartibga solinadi.

«Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risida»gi O'zbekiston Respublikasi Qonuni

Ushbu qonunning maqsadi O'zbekiston Respublikasida shahar yo'lovchilar transporti faoliyatining huquqiy asoslarini shakllantirishdan iborat bo'lib, qonun 1997-yil 25-aprelda kuchga kirgan hamda 27 ta moddadan iborat.

Qonunda Toshkent shahrida, viloyat va tuman bo'ysunuvidagi shaharlarda, Shuningdek, shaharchalarda shahar yo'lovchilar transporti subyektlariga nisbatan tatbiq etilishi, Qoraqalpog'iston Respublikasida shahar yo'lovchilar transporti sohasidagi munosabatlar Qoraqalpog'iston Respublikasi qonun hujjatlari bilan ham tartibga solinishi belgilab qo'yilgan (2-modda).

Shuningdek, qonunda shahar yo'lovchilar transporti ishini tashkil etishdagi bir qator huquqiy masalalarga e'tibor qaratilgan. Jumladan, shahar yo'lovchilar transporti faoliyatini litsenziyalash; shahar yo'lovchilar transporti faoliyatini moliyalash; yo'l haqi to'lash; soliq va imtiyozlar; shahar yo'lovchilar transporti vositalarini boshqarish huquqi; yo'nalishlarni tashkil etish; shahar yo'lovchilar transporti vositalariga qo'yiladigan talablar hamda ushbu qonun hujjatlarini buzganligi uchun javobgarlik.

«Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risida»gi O'zbekiston Respublikasi Qonuni

«Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risida»gi O'zbekiston Respublikasi Qonuni 1999-yil 19-avgustda kuchga kirgan bo'lib, uning asosiy maqsadi yo'l harakati xavfsizligi sohasida yuzaga keluvchi munosabatlarni tartibga solish hamda fuqarolarning hayoti, sog'lig'i va mol-mulkini muhofaza etishni ta'minlash, ularning huquqlarini va qonuniy manfaatlarini, Shuningdek, atrof-muhitni himoya etishning huquqiy asoslarini belgilab berishdan iborat.

Qonunda yo'l harakati xavfsizligi tashkil etishda qo'llaniladigan bir qator asosiy tushunchalar: yo'l; yo'l harakati; yo'l harakati qatnashchisi; yo'l harakati xavfsizligi; yo'l transport hodisasi; yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash; yo'l harakatini tashkil etish; transport vositasi hamda transport vositasining egasi tushunchalariga ta'rif berilgan (2-modda).

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi davlat boshqaruvi

O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi, mahalliy davlat hokimiyati organlari va maxsus vakolatli davlat organlari tomonidan amalga oshirilishi belgilab qo‘yilgan.

Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash sohasidagi maxsus vakolatli davlat organlariga quyidagilar kiradi:

- O‘zbekiston transport vazirligi;
- O‘zbekiston avtomobil yo‘llari qurish va ulardan foydalanish davlat-aksionerlik konserni;
- O‘zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining Davlat avtomobil nazorati inspeksiyasi (4-modda).

Transport vositalari konstruksiyalarini tayyorlashda, transport vositalarining texnik holati va uskunalariga doir hamda transport vositalariga texnik xizmat ko‘rsatish va ularni ta‘mirlashda qo‘yiladigan talablar hamda transport vositalaridan foydalanishni taqiqlash shartlari ham Qonunda o‘z ifodasini topgan (12–15-moddalar).

Shuningdek, Qonunda yo‘l harakati xavfsizligini tashkil etishdagi bir qator huquqiy masalalarga e‘tibor qaratilgan. Jumladan, yo‘l harakati xavfsizligini tibbiy jihatdan ta‘minlash; yo‘l harakati xavfsizligini tashkil etish; yo‘l harakati qatnashchilarining huquqlari va majburiyatlari; transport vositalarini boshqarish huquqi; transport vositalari haydovchilarini tayyorlashga doir talablar; transport vositalarini boshqarish huquqini bekor qilinishi hamda yo‘l harakati xavfsizligi to‘g‘-risidagi qonun hujjatlarini buzganligi uchun javobgarlik.

Avtomobil transporti faoliyatini tashkil etishdagi boshqa huquqiy- me‘yoriy hujjatlar

Avtomobil transporti faoliyatini tashkil etishda yuqorida keltirib o‘tilgan qonunlar va Fuqarolik kodeksidan tashqari yana bir qator huquqiy-me‘yoriy hujjatlardan foydalaniladi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2001-yil 4-iyundagi PF–2871 «Avtomobil transporti sohasida monopoliyadan chiqarish va boshqaruvni takomillashtirish to‘g‘risi»dagi Farmoni. Farmon avtomobil transporti sohasida monopoliyadan chiqarish jarayonlarini chuqurlashtirish, bozor munosabatlarini shakllantirish va transport xizmatlari bozorida raqobat muhitini yaratish, avtomobil va daryo transporti boshqaruv tizimini takomillashtirishga qaratilgan bo‘lib, unda avtomobil va daryo transporti sohasida boshqaruvni takomillashtirish va monopoliyadan chiqarishning asosiy yo‘nalishlari belgilab berilgan.

Shuningdek, farmonda avtomobilda yo‘lovchilar va yuk tashish sohasida Qoraqalpog‘iston Respublikasi Vazirlar Kengashi,

viloyatlar va Toshkent shahri hokimliklarining asosiy vazifalari hamda avtomobilda tashuvchilarning hududiy uyushmalarining asosiy vazifalari va funksiyalari belgilab berilgan.

Farmonda «O‘zavtotrans» davlat aksionerlik korporatsiyasi tugatilishi munosabati bilan O‘zbekiston transport vazirligiga bir qator vazifalar yuklatilgan.

O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2003-yil 4-noyabrdagi 482-sonli «O‘zbekiston Respublikasida avtomobil transportida yo‘lovchilar va bagaj tashish qoidalarini hamda avtobuslarda yo‘lovchilar tashish xavfsizligini ta‘minlashga doir talablarni tasdiqlash haqida»gi qarori. Ushbu qaror «Avtomobil transporti to‘g‘risida»gi O‘zbekiston Respublikasi Qonunini bajarish yuzasidan, O‘zbekiston Respublikasida avtomobil transporti faoliyatining huquqiy asoslarini yanada shakllantirish maqsadida qabul qilingan bo‘lib, ushbu qaror asosida «O‘zbekiston Respublikasida Avtomobil transportida yo‘lovchilar va bagaj tashish qoidalari» va «O‘zbekiston Respublikasida Avtobuslarda yo‘lovchi tashish xavfsizligini ta‘minlashga doir talablar» tasdiqlangan.

«O‘zbekiston Respublikasida Avtomobil transportida yo‘lovchilar va bagaj tashish qoidalari» da quyidagilar ko‘zda tutilgan:

– yo‘lovchi va bagaj tashish: asosiy tushunchalar; tashishlarning turlari va ularni tashkil etish, yo‘lovchilar tashuvchi transport vositalariga qo‘yiladigan talablar; yo‘lovchilarni tashuvchi haydovchilarga qo‘yiladigan talablar hamda yo‘lovchilar tashuvchi avtotransport vositalari ishini hisobga oluvchi asosiy hujjatlar;

– shahardagi yo‘nalishlarda yo‘lovchilar va bagaj tashish: umumiy qoidalar, yo‘l haqini yo‘lkira kartochkalari bilan to‘lash, transportda yurish shartlari, qo‘l yuki va bagajni tashish;

– shahar atrofi, shaharlararo va xalqaro yo‘nalishlarda yo‘lovchilar hamda bagajni tashish: umumiy qoidalar, yo‘l haqi to‘lash, avtotransportda yurish shartlari, qo‘l yuki va bagajni tashish, bagaj mashinalarida bagajni tashish, yo‘lovchilar tomonidan unitilgan bu yumlarni saqlashga topshirishni rasmiylashtirish, yo‘lovchilar avtovokzallari (avtostansiyalari);

– jismoniy va yuridik shaxslarning buyurtmanomolari (buyurtmalari) yoki boshqa tashish shartnomalari bo‘yicha ularga beriladigan avtobuslar va yengil avtomobillarda yo‘lovchilar tashish: umumiy qoidalar, yo‘l haqi to‘lash;

– yo‘nalishsiz taksilarda yo‘lovchilar va bagajni tashish: umumiy qoidalar, yo‘l haqi to‘lash, transportda yurish shartlari, qo‘l yuki va bagajni tashish;

– avtomobil transportida harbiy yo‘lovchilarni tashish;

– avtotransportda imtiyozli yoki bepul yo‘l yurish huquqidan foydalanuvchi yo‘lovchilar uchun umumiy qoidalar;

– tashuvchilarning, yo‘lovchilarning va buyurtmanoma (buyurtma) bergan yoki boshqa tashish shartnomasini tuzgan shaxslarning javobgarligi, e‘tirozlar va da‘volar: tashuvchining javobgarligi; yo‘lovchilarning va buyurtmanoma (buyurtma) bergan yoki boshqa tashish shartnomasini tuzgan shaxslarning javobgarligi, e‘tirozlar, da‘volar.

«O‘zbekiston Respublikasida avtobuslarda yo‘lovchi tashish xavfsizligini

ta‘minlashga doir talablar» avtobuslarda yo‘lovchilar tashishda harakatlanish xavfsizligini ta‘minlashga qaratilgan bo‘lib, bu talablar o‘z ichiga quyidagilarni oladi:

– umumiy qoidalar;

– avtobusda yo‘lovchilar tashishni tashkil etishda haydovchilarga qo‘yiladigan talablar;

– avtobuslarning texnik holati va ulardan foydalanish;

– yo‘lovchilar tashishni tashkil etish;

– sayohat-ekskursiya, maxsus tashishlar va bir martalik buyurtmalar bo‘yicha tashishlar;

– bolalarni tashish;

– avtobus yo‘nalishlaridagi avtomobil yo‘llari, ko‘chalar, sun‘iy inshootlar, temiryo‘ldan o‘tish joylari, paromlar, bekatlar va boshqa inshootlar;

– yo‘llarni tekshirish;

– umumfoydalaniladigan avtobus yo‘nalishlarini ochish va yopish.

Nizomning asosiy maqsadi aholiga tashish xizmatlari ko‘rsatish madaniyati, sifati va xavfsizligini oshirish, avtobuslarning haydovchilari va xizmat ko‘rsatuvchi xodimlar uchun ish sharoitlarini yaxshilashdan iborat.

Nizom 13 ta bo‘lim hamda 60 ta banddan iborat bo‘lib, ularda quyidagi masalalar yoritib berilgan:

– Nizomda qo‘llaniladigan tushunchalar va atamalar;

– avtovokzal, avtostansiya pasporti;

– avtovokzallarning toifalari va avtostansiyalarning darajalari;

– avtovokzallar, avtostansiyalarning funksiyalari;

– avtovokzallar, avtostansiyalarning tuzilmasi, shtatlari;

– avtovokzallar, avtostansiyalarning ish rejimi va texnologik jarayoni;

- avtotransport vositalari harakatini tashkil etish va yo‘lovchilarga madaniy-maishiy xizmat ko‘rsatish;
- avtovokzallar, avtostansiyalarning axborot xizmatini tashkil etish;
- chipta sotadigan kassalar ishini tashkil etish;
- bagaj va qo‘l yuklarini saqlash xonalari ishini tashkil etish;
- shahar, shahar atrofi, shaharlararo va xalqaro yo‘nalishlarda band bo‘lgan avtotransport vositalari ishini dispetcher orqali boshqarish;
- avtovokzallar, avtostansiyalarning jihozlanishi hamda binolar va hududni tozalash ishlarining tashkil etilishi;
- avtovokzal, avtostansiya rahbarlarining javobgarligi.

Avtomobil transporti faoliyatini tashkil etishda yana bir qator huquqiy-me‘yoriy hujjatlardan foydalaniladi:

–«Xo‘jalik yurituvchi subyektlar faoliyatini davlat tomonidan nazorat qilish to‘g‘risida»gi O‘zbekiston Respublikasi Qonuni (1998-yil 24-dekabrda tasdiqlangan)

–«Avtomobil transportida yo‘lovchilarni va yuklarni shaharda, shahar atrofi da, shaharlararo va xalqaro yo‘nalishlar bo‘yicha tashish faoliyatini litsenziyalash to‘g‘risidagi Nizomni tasdiqlash haqida»gi O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2006-yil 14-iyuldagi 138-son qarori;

O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining transport faoliyatini tartibga soluvchi qarorlari va buyruqlari, xalqaro konvensiyalar va bitimlar ham transport huquqining muhim manbalari hisoblanadi.

Nazorat uchun savollar

1. Transportning milliy iqtisodiyotdagi o‘rni.
2. Huquq tushunchasi.
3. Fuqarolik huquqi deganda nimani tushunasiz?
4. Huquqiy munosabatlar deganda nimani tushunasiz?
5. Huquq manbalariga qanday hujjatlar kiradi?
6. O‘zbekiston Respublikasida avtotransport xizmatini tashkil etish bo‘yicha qanday normativ-huquqiy hujjatlar qabul qilingan?
8. «Avtomobil transporti to‘g‘risida»gi O‘zbekiston Respublikasi Qonunini izohlang.
9. «Shahar yo‘lovchilar transporti to‘g‘risida»gi O‘zbekiston Respublikasi Qonunining tuzilishi va qo‘llanilishi.
10. «Yo‘l harakati xavfsizligi to‘g‘risida»gi O‘zbekiston Respublikasi Qonuni.
11. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2001-yil 4-iyundagi PF–2871

2-AMALIY MASHG‘ULOT.

MAVZU: TRANSPORT XUQUQINING ASOSLARI.

Transportda boshqarishning huquqiy asoslari. Rejali iqtisodiyotdan bozor iqtisodiyotiga o‘tish sharoitida O‘zbekiston transportini boshqarish vazifalari va metodlari o‘zgarmoqda.

Hozirgi paytda temir yo‘l transportini boshqarish «O‘zbekiston temir yo‘llari» Davlat aktsiyadorlik temiryo‘l kompaniyasi (DATK) tomonidan, aviatsiyada tashishda «O‘zbekiston

havo yo'llari» kompaniyasi, avtomobil transportida esa – **O'zbekiston Avtomobil transporti Agentligi** tomonidan amalga oshirilmokda.

«O'zbekiston temir yo'llari» DATK temir yo'l transportida davlat siyosatini o'tkazish, Shuningdek temir yo'llarning, temir yo'l transportining boshqa korxonalar va muassasalarning, shu jumladan temir yo'llar tarkibiga kiruvchilarning tashish jarayonini tashkil qilish va ta'minlash sohasidagi xo'jalik faoliyatini O'zbekiston qonunlariga muvofiq tartibga solish zimmasiga yuklatilgan kompaniyadir.

Temir yo'l transportida tashish jarayonini boshqarish markazlashtirilgan holda bajariladi va DATKning mutlaq vakolatiga kiradi.

DATK transportning boshqa turlari, masalan, avtotransport va h.k. manfaatlariga taalluqli bo'lgan masalalarda o'z faoliyatini muvofiqlashtiradi.

DATK, jumladan, quyidagi juda muhim funksiyalarni bajaradi:

Tashish ishlari normativini va ularni bajarmaganlik uchun javobgarlikni belgilaydi, tashish jarayonini tezkor boshqarishni tashkil qiladi;

Temir yo'ldan foydalanish, tashish jarayoni bilan bog'liq texnik vositalarga xizmat ko'rsatish va ularni ta'mirlash bilan bog'liq normativ hujjatlarni ishlab chiqadi va tasdiqlaydi;

O'zbekiston temir yo'llari bo'ylab yo'lovchi, bagaj va yuk tashish qoidalarini ishlab chiqadi;

Tashish jarayoni bilan bog'liq transport va boshqa texnik vositalarning harakatlanishi va ularning ishlatilishi xavfsizligining ahvolini nazorat qiladi, harakatlanish xavfsizligining buzilishi

sabablarini aniqlaydi, temir yo'l transportida avariya va ekologik halokatning oldini olish bo'yicha chora-tadbirlarni amalga oshiradi, tabiiy ofatlar, temir yo'l transportida favqulodda vaziyatlar, halokatlar va avariya oqibatlarini tugatish bo'yicha ishni tashkil qilishda belgilangan tartibda katnashadi;

Fuqarolar (jismoniy shaxslar) va yuridik shaxslar uchun majburiy bo'lgan harakatdagi tarkibda harakatlanish xavfsizligini ta'minlovchi ortish va yukni mahkamlashning texnik sharoitlarini ishlab chiqadi va tasdiqlaydi;

Sinovlarni o'tkazish, Shuningdek temir yo'l transporti xodimlarining temir yo'lni texnik ekspluatatsiya qilish qoidalarini va boshqa normativ-huquqiy hujjatlarni bilishini tekshirish tartibini, umumiy foydalaniladigan yo'llarda lokomotivni, o'zi yurar temir yo'l mashinasini va olib qo'yilmaydigan turdagi temir yo'l transportini boshqarishni sinovdan o'tkazish va boshqarish huquqini beruvchi guvohnoma berish tartibini, lokomotiv mashinistlariga klass (malaka) berish tartibini va boshqalarni belgilaydi;

Temir yo'l transportida yo'lovchi, yuk, yuk-bagaj va bagaj tashish sohasida tarif siyosatini yuritadi, temir yo'l boshliqlari, temir yo'l transportining boshqa korxonalar va tashkilotlari rahbarlari bilan mehnat shartnomalari (kontraktlar) tuzadi, temir yo'llar tarkibiga kiruvchi korxonalar va muassasalar rahbarlari bilan mehnat shartnomalari (kontraktlar) tuzish tartibini belgilaydi;

Ish vaqti va dam olish vaqti rejimini, ishi bevosita poezdlar harakati bilan bog'liq bo'lgan temir yo'l transporti xodimlarining alohida toifalari mehnat sharoitini belgilaydi, temir yo'l ustavini, Shuningdek temir yo'l transporti boshqa korxonalar hamda muassasalarining ustavlari va qoidalarini tasdiqlaydi, temir yo'l tarkibiga kiradigan korxonalar va muassasalar nizomini tasdiqlash tartibini belgilaydi;

Idoraga qarashli korxonalar va tashkilotlarga birlashtirilgan mulkning tarmoq reestrini o'rnatilgan tartibda olib boradi, asosiy fondlarni temir yo'l transporti korxonalar hamda muassasalariga balansdan balansga beg'araz o'tkazish masalalarini hal etadi, mulkni xo'jalik

tasarrufiga berishni hamda temir yo'l transporti korxonasi va tarmoq reestrini o'rnatilgan tartibda olib boradi, asosiy fondlarni temir yo'l transporti korxonalarini hamda muassasalariga balansdan balansga beg'araz o'tkazish masalalarini hal etadi, mulkni xo'jalik tasarrufiga berishni hamda temir yo'l transporti korxonasi va tarmoq reestrini o'rnatilgan tartibda olib boradi, transportning boshqa turlari bilan o'zaro munosabatlar borasida takliflar tayyorlaydi;

Temir yo'l transportida tabiatni muhofaza qilish ishlarini olib borishni tashkil qiladi boshqa funksiyalarni bajaradi.

Transportda tashish shartnomasi tushunchasi ularining turlari. Tashish shartnomasida tashishni amalga oshiruvchi transport tashkiloti hamda yukni tashishga topshiruvchi va yo'l haqini to'lovchi, yuk jo'natuvchi ishtirok etishadi. Odatda yuk jo'natuvchi transport jarayonining uchinchi ishtirokchisi o'zi majburiyatlar bilan bog'langan va yuk belgilangan manzilda topshirilishi lozim bo'lgan yukni oluvchini ko'rsatgan holda yukni transport tashkilotiga topshiradi.

Shunday qilib, yuk tashish shartnomasini bir tomon – tashuvchi ishtirokchi tomonidan o'ziga ishonib topshirilgan yukni belgilangan punktga yetkazib berish va yukni olishga vakil qilingan shaxsga (yukni oluvchiga) berish majburiyatini oladi, ikkinchi tomon – yuk jo'natuvchi esa yukni tashish uchun belgilangan haqni to'lash majburiyatini oladi. Ushbu ta'rifdan, tashish shartnomasi, o'z xususiyatiga ko'ra, haq to'lanadigan va o'zaro tuziladigan hujjat ekanligi ma'lum bo'ladi. U – haq to'lanadigan ish, chunki tashuvchi tashigani uchun haq oladi va o'zaro tuziladigan hujjat, chunki tashuvchi yukni olib borib berishi shart va tashigani uchun haq olish huquqiga ega, jo'natuvchi esa yukni olib borib berishga majbur va topshirilgan yukni olib borib berish huquqiga ega. Yuk tashish shartnomasi tashuvchi yukni qabul qilib olgan paytdan boshlab tuzilgan hisoblanadi va binobarin, haqiqiy hisoblanadigan shartnomalar qatoriga kiradi. **Yuk qanday transportda tashilishiga ko'ra temir yo'lda, dengiz, daryo, havo orqali va avtomobilda tashishga bo'linadi.** Bunday tasnif yuk tashish bilan bog'liq munosabatlar tashishning tegishli turiga nisbatan qo'llaniladigan qonunlar bilan tartibga solinishi bilan bog'liq.

Mahalliy, to'g'ri va to'g'ri aralash aloqa yo'llari orqali amalga oshiriladigan tashishlar farqlanadi.

Bir transport korxonasi (temir yo'l, paroxodchilik va h.k.) doirasida tashish mahalliy deyiladi. Bir turdagi transportda amalga oshiriladigan tashish to'g'ri tashish deyiladi. Chunonchi, bir hujjat (yukxat) bilan Toshkentdan Qarshiga yuk tashish to'g'ri tashish bo'ladi, chunki bu holda yuk temir yo'l transportining bir necha korxonasi (Toshkent va Qarshi temir yo'llari) tomonidan tashiladi.

Yuk tashish bir hujjat asosida bir necha turdagi transport korxonalarini tomonidan amalga oshiriladigan tashish **to'g'ri tashish deyiladi.** Yukni Toshkentdan Turkmanboshigacha temir yo'l orqali, Turkmanboshidan Bokugacha Kaspiy dengizidan dengiz transporti orqali olib borish bunday tashishga **misol** bo'ladi.

O'zbekiston yuklarini chet el portlariga yoki u yerlardan O'zbekistonga tashish chet el aloqa yo'llari orqali tashish deb e'tirof etiladi.

Havo kodeksida tashish alohida turlarga bo'linmaydi, biroq unda xalqaro tashish uchun ayrim alohida qoidalar mavjud. Havo transportida tashish shaharda, shahar atrofiga (shahardan tashqariga) tashish, shaharlararo va xalqaro tashishga bo'linadi.

Shaharda tashishga shahar (boshqa aholi punkti) doirasida tashish, shahar atrofiga (shahardan tashqariga) tashishga shahar (boshqa aholi punkti) doirasidan tashqariga 50 km.gacha bo'lgan masofaga tashish, shaharlararo tashishga shahar (boshqa aholi punkti) doirasida 50 km.dan ziyod masofaga tashish va xalqaro tashishga O'zbekistondan tashqariga yoxud undan-da olisga O'zbekiston Respublikasi Davlat chegarasini kesib o'tib tashish kiradi. Shaharda, shahar

atrofida, shaharlararo va xalqaro yuk hamda yo'lovchi tashish tashuvchi tomonidan O'zbekiston Respublikasida o'rnatilgan tartibda berilgan litsenziya asosida amalga oshiriladi.

Tashish shartnomasining huquqiy asoslari. Yuk tashish shartnomasini tuzish uchun muayyan tashkiliy asoslar bo'lishi talab qilinadi. Yuk tashishni tashkil qilish bilan bog'liq harajatlarni yuk tashuvchilar va yuk jo'natuvchilar bilan oldindan kelishib olmay turib ularni bajarib bo'lmaydi. Bunga tashish bo'yicha majburiyatlarni bajarishni tashkil qilish jarayonida erishiladi hamda muayyan huquqiy shaklda ifodalanadi, buning natijasida tashiladigan yuk hajmi konkretlashadi va muddatlari aniqlanadi.

Yuk tashishni tashkil qilishni tartibga soluvchi hujjatlar, xilma-xil transport turlarida yuk tashish harajatini hisobga olib, turli huquqiy shaklga ega: to'g'ri aloqa yo'llari bo'ylab tashishda bu ariza (buyurtma), yuk tashishni tashkil qilish to'g'risida shartnoma; to'g'ri aralash aloqa yo'llari orqali tashishda – har sutkalik ariza, haftalik kalendarъ, reja, kemalarni berish bo'yicha oylik jadval. Yuk tashish bo'yicha majburiyatlarning yuk jo'natuvchi va tashuvchi ishtirokida bajarilishida ariza muhim rol o'ynaydi.

Yuridik adabiyotlarda transportning alohida turlariga beriladigan ariza va ularning yuridik tabiati bo'yicha turli fikrlar mavjud.

Ba'zilar ariza berish – yuk tashuvchining bir tomonlama mustaqil talabi bo'lib, yuridik tabiatiga ko'ra bir tomonlama bitim deb hisoblashadi.

Boshqalar arizani bitim deb hisoblashadi, bu arizaga unga xos bo'lmagan huquqni tarkib toptiruvchi ahamiyat baxsh etish, demakdir, chunki yuk tashish borasidagi ariza yuk tashishni tashkil qilishni amalga oshirishda yordam beradigan tezkor tartibga soluvchi hujjat rolini uynaydi. Ularning fikricha, yuk jo'natuvchi ariza berish bilan yuk tashuvchi oldida uz zimmasiga transport vositasidan foydalanish majburiyatini oladi, tashuvchi esa – berilgan arizaga muvofiq, yuk ortish uchun zarur bo'lgan transport vositalari miqdorini belgilash majburiyatini oladi, deb ta'kidlashlar xatodir.

Yuk tashish (hajmi katta bo'lgani holda) tafsilotlari yetarlicha ishlab chikilmagan avtomobil transportida esa, aksincha, bunday shartnomalarning tuzilishi tomonlarning yuk tashishni tashkil qilish va bajarish bo'yicha o'zaro munosabatlarini tartibga solishda zarur vosita bo'lgandi.

Yuk tashuvchilar hamda yuk egalari, yukni muntazam tashishni amalga oshirish zaruriyati tugilganda, tashishni tashkil qilish to'g'risida uzoq muddatli shartnomalar tuzishlari mumkin. Bunday shartnomalarda tashish uchun transport vositalarini berish va yukni takdim etish hajmlari, muddatlari va boshqa shartlari, hisob-kitob tartibi, Shuningdek yuk tashishni tashkil qilishning boshqa shartlari belgilanadi. Bu shartnomalarda ularda kuzda tutilgan majburiyatlarni bo'zganlik uchun javobgarlik xam belgilanishi mumkin.

Xilma-xil transport turlaridagi bunday shartnomalardan kuzlangan asosiy maqsad - tashish jarayonida tomonlarning normativ jihatdan yetarlicha yechimini topmagan o'zaro munosabatlarini tartibga solish, Shuningdek usha davrda tashish jarayoni bajarilishiga kumaklashishdir. Tashishni tashkil qilish to'g'risida uzoq muddatli shartnomalarni tuzish tufayli transport jarayonining barcha katnashchilari: yuk jo'natuvchi, tashuvchi, yukni qabul qilib oluvchining faoliyati aniq muvofiqlashtirilish ta'minlanadi.

Yuk tashish shartnomasi tushunchasi. Ijro uchun qabul qilingan yuk tashish to'g'risidagi arizalarni (buyurtmalarni) amalga oshirish transport korxonasi va yuk jo'natuvchilar o'rtasida shartnoma tuzish hamda uni bajarish yo'li bilan ruyobga chiqariladi.

Shuni ta'kidlash lozimki, mamlakatda iqtisodiy vaziyat o'zgarganiga va bozor munosabatlariga o'tilayotganiga qaramay, transport qonunchiligidagi asosiy qoidalar (masalan, yuk tashish shartnomasini belgilash) ko'p vaqtdan buyon o'zgarishsiz qolmoqda, Shuning uchun

yurist olimlarning transport qonunchiligining baxsli muammolari bo'yicha ancha ilgari (SSSR mavjudligi davrida) bildirgan fikrlari dolzarbligicha qolmoqda hamda amaldagi transport qonunchiligini yaxshirok tushunish va baxolash transport munosabatlarida mavjud ayrim baxsli muammolar bo'yicha to'g'ri xulosa chiqarishda ko'maklashadi.

Yuk tashish shartnomasi uchinchi shaxs foydasiga ishlaydigan shartnoma sifatida qaraladigan fikr yuridik adabiyotda ancha keng tarqalgan. Shartnoma uchinchi shaxs foydasiga ishlaydi, degan kontsepsiyani kullab-kuvvatlovchi mualliflar yuk tashish shartnomasi yetkazib berish, kapital qurilish to'g'risidagi shartnomalar va boshqa shartnomalar hamda ularga asos bo'lgan me'yoriy hujjatlar bilan belgilanadigan maqsadlarga erishish uchun xizmat qiladi, deb hisoblashadi. Shunday qilib, tashish shartnomasi – yuk jo'natuvchi uchun mazkur shartnomalardan kelib chiqadigan majburiyatlarni bajarish vositalaridan biri.

Yuk tashish shartnomasi uchinchi shaxs foydasiga qilingan bitim, deb hisoblanadi, biroq bunda yetkazib berish bo'yicha avval tuzilgan yoki boshqa shartnoma kuchga ega bo'ladi. Ammo bu kontsepsiyaning zaif jihatlari ko'p.

Yukxatda yukni qabul qilib oluvchi sifatida uni jo'natuvchi emas, balki boshqa shaxs ko'rsatilgan yuk tashish shartnomasini uchinchi shaxs foydasiga ishlovchi shartnoma deb emas, balki uchinchi shaxsga bajarib berish shartnomasi, deb e'tirof etish kerak.

Transport jarayoni uch qismga bo'linadi:

Birinchi qism – tashish shartnomasi bilan yuzaga kelgan munosabatlar;

Ikkinchisi – tashuvchi bilan yukni qabul qilib oluvchi – uchinchi shaxs o'rtasida yuzaga keladigan majburiyat munosabatlaridir.

Yukning qabul qilib oluvchi manziliga junatilishi, belgilangan punktga yetib borishi yoki yetkazib berish muddati utib ketishi tashuvchi bilan yukni qabul qilib oluvchi – uchinchi shaxs o'rtasida majburiyat munosabatlarini yuzaga keltiradigan yuridik faktlardir.

Bunda yukni qabul qilib oluvchining huquq va majburiyatlari tashish shartnomasiga emas, balki ularni bevosita tartibga soluvchi ustavga butkul asoqlangan.

Ayrim yuridik nashrlarda tashish shartnomasida yuk jo'natuvchi va yukni qabul qilib oluvchi bir tomon, tashuvchi esa boshqa tomon bo'lishi ko'rsatilib, bu fikr-muloxaza yukni qabul qilib oluvchining tashuvchiga talablar bo'yicha uz huquqlarini yuk jo'natuvchiga utkazish huquqi bilan, Shuningdek yuk tashish yo'qolganda va tashuv tulovlari ortiqcha olinganda talab qilish huquqi yuk jo'natuvchiga xam, uni qabul qilib oluvchiga xam, ulardan kaysi biri talab qilish uchun zarur hujjatlarga ega ekanligiga karab, taalluqli ekanligi bilan asoslaydilar. Yuk jo'natuvchi bilan yukni qabul qilib oluvchining tashish shartnomasida bir tomon bo'lib ishtirok etishi yukning belgilangan stantsiyaga kelishi bilan tasdiqlanadi va ushbu tashish bo'yicha tashuvchi oldidagi barcha majburiyat yukni qabul qilib oluvchining zimmasiga tushadi. Ya'ni yukni qabul qilib oluvchi yukni jo'natuvchi bilan tashuvchi o'rtasida tashish shartnomasi tuzilgan ondan boshlab jo'natish stantsiyasida tashish shartnomasi sub'ektiga aylanadi.

Agar yuk jo'natuvchi va yukni qabul qilib oluvchi bir xil huquq hamda majburiyatlarga ega bo'lgan xollardagina qonuniy bo'ladi. Biroq transport ustavlarida belgilangan normalar tomonlar – yuk jo'natuvchi va yukni qabul qilib oluvchi – shartnomadan kelib chiqadigan hamda mustaqil xususiyatga ega bo'lgan turli huquq va majburiyatlarga ega ekanliklaridan dalolat beradi (masalan, yuk jo'natuvchi yukni tashishga tayyorlashi – taralangan holatda ko'rsatishi, yo'l haqini to'lashi shart; yukni qabul qilib oluvchi uz nomiga kelgan yukni qabul qilib olishi, olib ketishi, uni qabul qilish tartibini bajarishi shart).

To'g'ri aralash aloqa yo'llaridan yuk tashishni tartibga soluvchi transport qonunchiligi taxlili yuk jo'natuvchi bilan xam tashuvchilar o'rtasida aynan shartnomaviy munosabatlar borligidan dalolat beradi.

Tashuvchilar to'g'ri aralash aloqa yo'llaridan yuk tashishda mijozlar huquqlarida yagona transport tashkiloti sifatida voqif bo'lishadi va barcha yuk tashuvchilar yuk jo'natuvchi (qabul qilib oluvchi) bilan shartnomaviy munosabatlarda bo'lishadi.

Xam tashuvchilar yuk jo'natuvchi (yukni qabul qilib oluvchi) bilan shartnomaviy munosabatlarda bo'lishgani holda, ayni mahalda o'zaro shartnomaviy munosabatlarda bo'lishadi. Yuqorida aytilganidek, yuk bir tashuvchidan boshqasiga berilgan, topshirish vedomostiga va yuk xatga kalendar tamg'a bosilgan va tilxat yozilgan vaqt shartnoma tuzilgan vaqt hisoblanadi.

To'g'ri aralash aloqa yo'llaridan yuk tashish shartnomasi yuk jo'natuvchi nazarida, o'zi bilan shartnomaviy munosabatlar bo'lgani holda, yagona transport tashkiloti sifatida voqea bo'ladigan xam tashuvchilar o'rtasida tuzilgan ayrim shartnomalar yig'indisidan iborat bo'ladi.

Nazorat savollari.

1. Yuk tashish shartnomasi tushunchasi
2. Tashish shartnomasining huquqiy asoslari
3. Transportda tashish shartnomasi tushunchasi ularining turlari
4. Transportda boshqarishning huquqiy asoslari

3-AMALIY MASHG'ULOT.

MAVZU: Transport huquqining manbalari.

Transport huquqi va transport qonunchiligi. Transport huquqi va transport qonunchiligi – bir-biri bilan chambarchas bog'liq, biroq aynan bir xil bo'lmagan tushunchalar; agar transport huquqi huquq normalari yig'indisidan iborat bo'lsa, keyingisi – normativ hujjatlar yig'indisidir. Transport munosabatlarini tartibga soluvchi normalarni o'z ichiga oluvchi normativ hujjatlar tizimi transport qonunchiligi deyiladi. Transport qonunchiligiga ob'ektiv sharoit ta'sirida ham, qonun chiqaruvchining transport faoliyatini huquqiy tartibga solish sohasida biron-bir qaror qabul qilish maqsadga muvofiqligi to'g'risidagi sub'ektiv tasavvurlari natijasida ham yuzaga kelgan muayyan xususiyatlar xosdir.

Tashuvchi, yuk jo'natuvchi va yuk oluvchining o'zaro munosabatlari 1954 yilgi Temir yo'l ustavi bilan ancha batafsil tartibga solingan. Avvalgi ustavlardan farqli ravishda 7 boshqa transport turlari ishtirokida to'g'ri aralash yuk tashishni tartibga solgan; umumiy foydalanilmaydigan temir yo'l shoxobcha yo'llariga maxsus bo'lim bag'ishlangan. Bu ustav avvalgi ustavlarda to'la aksini topmagan masalalarni ancha aniq-ravshan va konkret tartibga solgan (u 228 moddadan iborat bo'lgan).

1964 yilgi Temir yo'l ustavi yuk jo'natuvchilarning (yuk oluvchilarning) temir yo'l bilan o'zaro munosabatlarini aniq tartibga solgan. Ustav avval amal qilgan ustavlarda bo'lmagan qator (masalan, to'liq yuklamaslikni qoplash tartibi to'g'risidagi) masalalarni o'z ichiga olgan bo'lib, bunga ancha aniq va konkret ta'riflar hisobiga erishilgan.

Transport huquqiy munosabatlari. *Transport huquqiy munosabatlar* deb, transport huquqiy normalari bilan tartibga solinadigan shaxsiy nomulkiy va mulkiy munosabatlarga aytiladi.

Transport huquqi mulkiy xarakterda bo'lgan munosabatlar va u bilan o'zaro bog'liq bo'lgan shaxsiy nomulkiy munosabatlarni tartibga soluvchi huquqiy normalar yig'indisini ifodalaydi ekan, xo'sh, transport huquqi asosini tashkil etgan ushbu munosabatlarning o'zi nimani ifodalaydi va uning mazmun,

mohiyati nimadan iborat degan savol tug'ilishi tabiiy. Shuni e'tiborga olgan holda biz quyida mulkiy xarakterda bo'lgan munosabatlar va Shuningdek, mulk bilan o'zaro bog'liq bo'lgan shaxsiy nomulkiy munosabatlar to'g'risida biroz bo'lsa-da, to'xtalib o'tishga harakat qilamiz.

Mulkiy munosabatlarga ta'rif berib o'tishdan oldin, mulk deganda nimani tushunamiz, degan savolga aniqlik kiritib olishimiz lozim bo'ladi. Huquqshunos olimlarimiz mulk tushunchasini quyidagicha tushuntirishga harakat qiladilar:

«Mulk - 1) fuqaroga yoki yuridik shaxsga qarashli mulkiy huquq va majburiyatlar majmuasi (masalan, meros bo'lib qolgan mulk yoki korxonalar balansida bo'lgan mulk); 2) faqat mulkiy huquqlar majmuasi (masalan, kreditning talab etish huquqi); 3) ashyo yoki ashyolar yig'indisi, masalan, oldi-soldi predmeti, mulkni ijaraga olish yoxud mulkni yetkazib berish»¹.

Mulkiy munosabatlar haqida akademik H.R.Rahmonqulov shunday fikrni ilgari suradi: «Mulk asosida turli munosabatlar, masalan, ishlab chiqarish, ishni bajarish, mahsulotlarni tovar sifatida tasarruf qilish, xizmat ko'rsatish, yuklar va yo'lovchilarni tashish, qarz berish, hadya qilish, meros qoldirish, sug'urta qildirish va turli harakatlar bilan bog'liq ko'pgina boshqa munosabatlar vujudga keladi. Bunday munosabatlar o'z mohiyatiga ko'ra bitta yagona umumiy «mulkiy munosabatlar» degan tushuncha bilan ifodalanadi»².

I.B.Zokirov mulkiy munosabatlarga ta'rif berib, shunday fikrni ilgari suradi: «Mulkiy munosabatlar deb, iqtisodiy munosabatlar, ya'ni ishlab chiqarish vositalari, iste'mol buyumlari, umuman kishi mehnatining har qanday mahsulotlarini barpo etish, egallash, foydalanish va tasarruf etish bilan bog'liq bo'lgan ijtimoiy munosabatlar tushuniladi»³.

«Mulkiy munosabatlar – bu moddiy ne'matlar bo'lgan iste'mol narsasi va ishlab chiqarish vositalariga egalik qilish, foydalanish va uni tasarruf etish bo'yicha fuqarolar o'rtasida va jamoalar o'rtasida vujudga keladigan ixtiyoriy munosabatlardir» deb ta'rif beradi professor S.N. Bratus. O.A.Krasavchikov mulkiy munosabatlarga ta'rif berib, shunday fikrni ilgari suradi: «Mulkiy munosabatlar o'z mohiyatiga ko'ra, iqtisodiy munosabatlarning bir ko'rinishidir»⁴.

Transport huquqining boshqa huquq sohalari bilan o'xshash va farqli jihatlari. Moddiy ishlab chiqarish sohasi sifatida transportning o'ziga xos xususiyati shundaki, u yangi moddiy boyliklar yaratmaydi va Shuning uchun jamiyatdagi mavjud boylikni ko'paytirmaydi. Yuklarni yoki odamlarni ma'lum bir hududdan o'zga bir hududga eltib qo'yishni transportning mahsuloti deb atash mumkin. Transport ijtimoiy ishlab chiqarish, taqsimot va ayirboshlashning barcha turlarini qamrab oluvchi mamlakat iqtisodiyotining bog'lovchi qismidir. Transportning izchil va bir maromda ishlashi mamlakat iqtisodiyotining taraqqiy etishida, o'z navbatida mamlakat iqtisodiyotining ham izchil va bir maromli ishlashida ulkan ahamiyatga egadir.

Transport huquqi – transport korxonalarini tashkil etish va ularning faoliyat yuritishi bilan bog'liq tarzda yuzaga keladigan va transport korxonalarini bilan mijozlar o'rtasida xizmatlar ko'rsatish borasida yuzaga keladigan hamda transportning har xil turlari o'rtasida yuzaga keladigan ijtimoiy munosabatlarni tartibga soluvchi huquqiy normalar majmuidir. Ba'zi mualliflar transportning har bir sohasini o'rganuvchi alohida huquq sohaslarini, masalan, keyingi vaqtda jadal rivojlanib borayotganligi uchun havo huquqini e'tirof etish kerak deb hisoblaydilar. Dengiz transportini o'rganuvchi ba'zi olimlar dengiz transportida yuzaga keladigan munosabatlarni o'rganuvchi alohida huquq sohasi - «dengiz huquqi» haqida so'z

¹ И.А.Анортоев, Б.И.Ибратов, Э.Э.Эгамбердиев, М.С.Сайдахмедов. Аҳоли учун юридик маълумотнома. 4-сон. – Т., «Адолат», 1995, 52-53-б.

² Р.Рахмонкулов. Узбекистон Республикаси Фуқаролик кодексининг 1-қисмига умумий тавсиф ва шарҳлар. 1-жилд. – Т., «Иқтисодийёт ва ҳуқуқ дунёси» нашриёти, 1997, 59-б.

³ И.Б.Зокиров. Узбекистон Республикасининг фуқаролик ҳуқуқи. 1-қисм. – Т., «Адолат», 1996, 6-б.

⁴ С.Н. Братус. О.А.Красавчиков. «Фуқаролик ҳуқуқи»-1998

yuritmoqdalar. Transport faoliyati bilan bog'liq bo'lgan mulkiy munosabatlar birinchi galda fuqarolik qonunchiligi bilan tartibga solinadi, transport faoliyatida o'zak bo'lib hisoblanguvchi tashish shartnomasi esa fuqarolik huquqining institutidir. Transport huquqi ma'muriy huquq va fuqarolik huquqi hamda mehnat huquqining transport faoliyatiga doir tarqoq holda bo'lgan huquqiy normalarini yagona tizimga birlashtiradi. Uning maqsadi ham ana shundan iborat, ya'ni transportga doir mavjud barcha huquqiy normalarni yagona tizimga keltirishdir. Transport huquqining maxsus qismlari mavjud: temir yo'l, ichki suv, havo, dengiz va avtomobil huquqi. Bularning har biri transportning alohida turidagi mavjud munosabatlarni o'rganadi.

Transport huquqining manbalari. *Transport huquqining manbasi* deyilganda, davlat huquq ijodkorligi faoliyati va uning yordamida ijro etilishi barcha uchun majburiy bo'lgan qonun chiqaruvchining irodasi aks etgan yuridik shakli tuShuniladi. Transport huquqida quyidagi huquqiy manbalar mavjud ekanligini ko'rsatish mumkin: O'zbekiston Respublikasining Konstitutsiyasi (bu asosiy manba hisoblanadi), O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksi, O'zbekiston Respublikasining Mehnat kodeksi, O'zbekiston Respublikasining Havo kodeksi, O'zbekiston Respublikasining Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeksi va boshqa kodekslar, transport huquqiga daxldor O'zbekiston Respublikasining qonunlari, xususan umumiy va maxsus qonunlar, O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmonlari, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining (Hukumatning) qarorlari, tegishli Nizomlar, yuridik shaxslarning ustavlari, vazirliklarning transport faoliyatiga doir buyruqlari va qo'llanmalari, sud qarorlari, idoraviy normativ hujjatlar, mahalliy hokimiyat organlarining transport faoliyatiga doir qarorlari, Shuningdek huquqiy odat hamda xalqaro konvetsiyalar va bitimlar.

O'zbekiston Respublikasining Konstitutsiyasi – transport huquqining asosiy manbasidir, chunki O'zbekiston Respublikasida respublika Konstitutsiyasining ustivorligi so'zsiz tan olinadi va hech bir qonun yoki boshqa normativ-huquqiy hujjat unga zid bo'lishi mumkin emas, xususan transport sohasiga doir chiqariladigan barcha normativ-huquqiy hujjatlar ham Konstitutsiyaga muvofiq va uning asosida bo'lishi lozim. Shuning uchun ham Konstitutsiya asosiy manba bo'lib hisoblanadi.

O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksi ham eng asosiy manbalardan biridir. Yo'lovchi, bagaj va yuk tashishning umumiy shartlari transport ustavlari va kodekslari, boshqa qonunlar va ularga muvofiq chiqarilgan qoidalar bilan bir qatorda Fuqarolik kodeksi bilan ham belgilanadi. O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining ikkinchi qismida «Transport vositalari ijarasi» (34-bob, 3-§), «Yo'lovchi, bagaj va yuk tashish» (39-bob), «Transport ekspeditsiyasi» (40-bob) kabi maxsus boblar mavjud.

1993 yilning 7 mayida qabul qilingan O'zbekiston Respublikasining Havo kodeksi davlat manfaatlarini himoya qilish, havo kemalari parvozi xavfsizligini ta'minlash, O'zbekiston Respublikasi halq xo'jaligi va fuqarolari ehtiyojlarini qondirish maqsadlarida aviatsiya faoliyatini hamda samoviy hududdan foydalanish bilan bog'liq boshqa faoliyatni amalga oshirish tartibini belgilaydi.

Temir yo'l transportida yuzaga keladigan munosabatlarni tartibga solish maqsadida 1999 yilning 15 aprelida O'zbekiston Respublikasining «Temir yo'l transporti to'g'risida»gi Qonuni qabul qilindi. Temir yo'l sohasidagi munosabatlar mazkur qonundan tashqari tegishli boshqa normativ-huquqiy hujjatlar bilan ham tartibga solinadi.

1998 yilning 29 avgustida O'zbekiston Respublikasida avtomobil transporti faoliyatining huquqiy asoslarini shakllantirishni maqsad qilib qo'yuvchi O'zbekiston Respublikasining «Avtomobil transporti to'g'risida»gi Qonuni, 1992 yilning 3 iyulida O'zbekiston Respublikasida avtomobil yo'llarini rivojlantirish va ulardan foydalanish sohasidagi ijtimoiy munosabatlarni tartibga solishning huquqiy asoslarini belgilab beruvchi O'zbekiston Respublikasining «Avtomobil yo'llari to'g'risida»gi Qonuni qabul qilindi.

Transport huquqi predmeti yuk, yo'lovchi, bagaj tashish bilan bog'liq bo'lgan va tashish jarayonida transport tashkilotlari hamda xususiy tashuvchilar bilan mijozlar o'rtasida, bir turdagi hamda har xil transport turlaridagi tashuvchilar o'rtasida yuzaga keladigan ijtimoiy munosabatlardir.

Nazorat savollar:

1. Transport tizimining huquqi va meъyoriy qonunchiligi.
2. Transport huquqiy munosabatlari.
3. Transport huquqining predmeti, tushunchasi.
4. Transport huquqining manbalari.
5. Transport huquqi.
6. Mulkiy munosabatlar deganda.
7. «Avtomobil yo'llari to'g'risida»gi Qonuni qachon qabul qilindi.
8. Transport huquqining boshqa huquq sohalari bilan o'xshash va farqli jihatlari.
9. Mulkiy munosabatlar bilan bog'liq bo'lgan shaxsiy munosabatlarga misol.
10. Mulkiy munosabatlar bilan bog'liq bo'lmagan shaxsiy munosabatlarga misollar keltiring.

4-AMALIY MASHG'ULOT.

MAVZU: Transportda huquqbuzarliklar va huquqbuzarliklar uchun javobgarlik.

Transportdagi huquqbuzarliklarning tushunchasi. *Transportdagi huquqbuzarliklar* – bu o'z ichiga maъmuriy va jinoiy javobgarlikni keltirib chikaradigan ijtimoiy xavfli kilmish (harakat yoki xavfsizlik) bo'lib, bunday kilmish qonun yoki qonun osti normativ hujjatlari bilan belgilab ko'yilgan mexanik transport vositalarining bir xilda faoliyat yuritishiga xavf solish demakdir.

Transportdagi huquqbuzarliklar deyilganda shu sohada sodir etiladigan barcha huquqbuzarliklarni tushunmok lozim. Boshqacha aytganda, ijtimoiy xavfli, qonunga zid bo'lgan, aybli va jazoga loyik barcha harakat yoki harakatsizliklar kiradi.

Huquqbuzarliklarning obъekti – transportdagi xavfsiz ish joyi va mehnat sharoiti borasidagi ijtimoiy munosabat yoki jamoat xavfsizligidir. Ijtimoiy xavfsizligi-insonlar xayoti va sogligi himoya qilishni taъminlash, moddiy kimmatliklar, atrof –muhit, transportda avariyasiz ishlash va xokazo bunday qonunbuzarliklarning oqibatida halokatlar, avariya, baxtsiz xodisalar natijasida yoxud insonlar xayoti va sog'ligiga yoxud atrof-muxitga sezilarli zarar yetkaziladi, yoki shunday sharoit tug'iladi. Ayrim xollarda bunday huquqbuzarliklar oqibatida transport vositalarining harakat grafigi buzilishga olib keladi, yo'lovchi va yuklarni tashishni kechiktiradi, transport korxonalarining faoliyatini nomuayyan muddatlarga ishdan chiqaradi. Bu esa o'z navbatida transport tashkilotlari faoliyatiga ham salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin.

Ko'rilayotgan huquqbuzarliklarning ijtimoiy xavfsizligi shundan iboratki, bir tomondan insonlarning xayoti va sog'ligi uchun xavf tug'iladi, ikkinchi tomondan transportga sezilarli moddiy zarar yetkaziladi va shu bilan bir qatorda transport ishlashini izdan chiqaradi. Transportdagi huquqbuzarliklarning yana bir mohiyati shundan iboratki, shaxsga yoki mulkka zarar asosan ortiqcha xavf manbalaridan foydalanish qoidalarining buzish oqibatida yetkaziladi va jabrlanuvchilar qoidaga ko'ra tasodifiy shaxslar bo'lib chiqadi. Ko'rsatilgan huquqbuzarliklar xavfsizlik Qoidalarini buzish yo'li

bilan nomuayyan shaxslar yoki modddiy vositalar uchun xavf tug'diradi. SHu sababli ham ob'ekt ijtimoiy xavfsizlikdir.

Transportdagi huquqbuzarliklarning ayrim turlari, qonunda ko'zda tutilgan harakatlarning amalga oshirilishi bilan, undan kelib chiqqan zararli oqibatlaridan kat'iy nazar, baxolanadi. Bunday qonun normalari O'zbekiston Respublikasi Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi Kodeksining 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 121, 122, 123, 124, 125, 128, 129, 130, 131, 132, 136-moddalarida to'liq bayon etilgan.

Ko'rilayotgan huquqbuzarliklar xarakterli jihati ularning bevosita transport vositasi bilan bog'liq, shaxs shu muxitda transport bilan xamoxang bo'ladi, va huquqbuzarlik sodir etadi. Huquqbuzarliklarning xususiyatini to'g'ri tuShunish transport vositalarning va shunga yarasha sodir etilgan ma'muriy va jinoiy qonunchilikning to'g'ri belgilash omilini keltirib chiqaradi. Bu muammo uncha osonlkicha hal qilinadigan muammo emas. Murakkablik shundaki, birinchidan, inson tomonidan foydalanidigan transport vositalarining turlari ko'pligida, ikkinchidan, "transport vositasi" degan yagona tushunchaning mavjud emasligida, uchunchidan huquqbuzarlikning tarkibini xosil kiluvchi turlicha mezonlarni o'z ichiga olgan ma'muriy-huquqiy, jinoiy-huquqiy normalar konstruktiv tuzilishida, to'rtinchidan, huquqbuzarlik ob'ekti sifatida nafaqat mexaniq balki nomexaniq transport vositalari xam ishtirok etishi mumkinligida.

Umumiy ibora bilan transport vositalarini temir yo'l, havo, dengiz va daryo transportiga, Shuningdek, avtomobil, traktor, tramvay, trolleybus, mototsikl va boshqa mexaniq vositalarga bo'lish mumkin. Idoraviy normativ aktlarining chukur taxlili keltirilgan har bir transport vositasi uchun yanada kengrok tavsif berishi mumkin.

Yuqoridagilardan kelib chikib, transportda sodir etiladigan huquqbuzarlik alohida turlarining taxlili Shuni ko'rsatadiki, birinchidan huquqbuzarlik ob'ekti bitta bo'ladi, ob'ektiv va sub'ektiv tomonlar o'xshash bo'ladi va ularning sodir etilishi transport vositasi bilan bog'liq faoliyat turi ekanligi bilan ajralib turadi.

Transportdagi huquqbuzarliklar tizimi va turlari. Transportdagi barcha huquqbuzarliklarni asosan ikkita katta guruhga bo'lish mumkin: transport xavfsizligiga taxdid soladigan ma'muriy qilmish va transport jinoyati.

Barcha huquqbuzarlik asosida uning sifat va miqdor jihatidan ajratib turuvchi va to'rini chegaralab turuvchi xususiyatga yotadi. Bunday xususiyatning umumiy alomati sifatida esa birinchi navbatda ijtimoiy xavflilik darajasi yotadi. Jinoyat huquqbuzarlikdan o'zining miqdori va sifati bilan ajralib turadi. Bundan shunday xulosa kelib chiqadiki, transport huquqbuzarliklarini u yoki bu turini belgilashda asosiy mezon sifatida ijtimoiy xavflilik darajasi (soni, miqdori) va xakteri (sifati) muhim kasb etadi. Yoki boshqacha qilib aytganda sodir etilgan huquqbuzarlik, uning tegishli xavfsizlik qoidalarini buzish oqibatida yetkazilgan zarar miqdori, joyi, vafoti va huquqbuzarlikni sodir etish usuli, sub'ekti va sub'ektiv tomonlari bilan baxolanadi. Aynan mazkur mezonlar asosida huquqbuzarlikni uning ma'muriy qilmish yoki jinoyat ekanligini aniqlash mumkin bo'ladi.

Mazkur turdagi huquqbuzarliklarda Shuni hisobga olmok lozimki, ko'plab holatlarda transport jinoyatining tarkibi va ma'muriy qilmish tashqi ko'rinishdan bir-biriga o'xshash bo'ladi. SHu sababli sodir etilgan harakat natijasida ogir oqibatlar kelib chiqmagan bo'lsa ma'muriy qilmish, agar bunday oqibatlar yuz bergan bo'lsa jinoyat deb qaralashi lozim bo'ladi. Masalan, piyodaning yo'l harakati qoidalarini buzib o'tishi oqibatida insonlar halokatiga sababchi bo'lsa JKning moddasida, unday holda jinoyat, agar shu piyoda tomonidan yo'l harakatini buzilishi oqibatida bu kabi oqibatlar kelib chiqmagan, lekin kelib chiqishi aniq bo'lsa ma'muriy javobgarlikni keltirib chiqaradi.

O'zbekiston Respublikasining Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi Kodeksida transportdagi noqonuniy xatti-harakatlar alohida moddalarda ko'rsatib o'tilgan. Amaldagi ma'muriy

qonunchiligimizning o'ziga xos xususiyati shundaki, transportdagi huquqbuzarliklarga Kodeksning alohida bobida yoritib berilgan. Qonunchilikning XI-bobiga ko'ra, transportdagi huquqbuzarliklar asosan: temir yo'l transportida harakat xavfsizligi qoidalarini buzish (113-m.), temir yo'l transporti vositalaridan foydalanish qoidalarini buzish (114-m.), metropolitendan foydalanish qoidalarini buzish (115-m.), Uchish xavfsizligi qoidalarini buzish (116-m.), havo kemasida yurish - turish qoidalarini buzish (117-m.), suv transportida harakat xavfsizligi qoidalarini buzish (118-m.), transport vositalari xaydovchilarining temir yo'lining o'tish joylaridan o'tish qoidalarini buzish (130-m.), transport vositalarini mast holda boshqarish (131-m.), boshqarish huquqi beruvchi hujjatlari bo'lmagan shaxslarning transport vositalarini boshqarishi (135-m.), nosoz transport vositalarini yo'lga chiqarish va transport vositalaridan foydalanish qoidalarini boshqacha tarzda buzish (139-m.) yo'llarga, yo'l inshootlariga, yo'l harakatini tartibga solib turuvchi texnik vositalarga shikast yetkazish, ularni saklash qoidalarini buzish va shu kabi transportda harakat va uchish xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan bir qator moddalar mavjud.

Yuqoridagi keltirilgan ro'yxatdan ko'rinib turibdiki transportdagi noqonuniy xatti-harakatlarning doirasi keng va turfa xildir. Mazkur harakatlarni agar turkumlarga bo'ladigan bo'lsak, asosiy 4ta guruhlarni ko'rishimiz mumkin.

Bular:

a) Transport vositalarini boshqarish huquqiga ega bo'lgan yoki boshqarishda bo'lgan shaxslarning harakatlari (bunday kilmishlar uchun javobgarlik Kodeksning 113-116,118,130-m.larida belgilangan)

b) Transport vositalarini boshqarish huquqiga ega bo'lmagan, lekin boshqarib turgan shaxslarning harakatlari (131-m,140-m.larda belgilangan)

v) Transport vositalari, yo'llar ahvoli va inshootlaridan foydalanish va texnik ahvoliga javobgar bo'lgan shaxslarning xatti-harakatlari (139-m.,140-m.larda belgilangan)

g) Transport vositalari harakati ichida bo'lgan va xavfsizlik qoidalarini bajarishi lozim bo'lgan shaxslarning xatti-harakatlari (115-118, 130, 131, 135-moddlarda belgilangan).

Harakatdagi jinoyat qonunchiligi xam o'z navbatida transportda sodir etilgan huquqbuzarliklar uchun qator javobgarliklarni belgilaydi. Bunday javobgarlik turlari Jinoyat Kodeksining "Maxsus qismi" da boshqa jinoyatlar turlari bilan birga XXVII- bobida keltirilgan. Mazkur bob "Transport harakati va undan foydalanish xavfsizligiga karshi jinoyatlar" deb yuritiladi.

Nazorat savollari:

1. Transportdagi huquqbuzarliklar
2. Huquqbuzarliklarning ob'ekti va sub'ekti
3. Transportdagi huquqbuzarliklar tizimi va turlari

5-AMALIY MASHG'ULOT.

MAVZU: Transportdagi huquqbuzarliklar uchun javobgarlik.

Transportdagi huquqbuzarliklar uchun javobgarlik tushunchasi. Temir yo'l transporti korxonalarining, yuk jo'natuvchilar, yukni oluvchilar, yo'lovchilar va boshqa yuridik va jismoniy

shaxslarning javobgarligi *Temir yo'l, havo, dengiz va daryo transportida foydalanish va harakat xavfsizligi qoidalarini buzish.* Harakat xavfsizligi Qoidalarini va transportdan foydalanish Qoidalarini bo'zganlik uchun ma'muriy javobgarlik O'zbekiston Respublikasining 1994 yil 22 sentyabrda qabul qilingan va 1995 yil 1 yanvardan kuchga kirgan Ma'muriy javobgarlik to'grisidagi Kodeksida belgilangan.¹

Temir yo'l, havo, dengiz va daryo transportida foydalanish va harakat xavfsizligi qoidalarini bo'zganlik uchun javobgarlik MJTKning 113-118, 139–140 moddalarida ko'rsatilgan.

Temir yo'l transporti korxonalarini yo'l haqini hamda yuk, bagaj va yuk bagajining tashish haqini to'lagan va yo'l hujjatlarini to'g'ri rasmiylashtirgan yo'lovchi va yuk jo'natuvchiga, agar qonun hujjatlarida boshqacha tartib nazarda tutilgan bo'lmasa, tashishni rad etishga xakli emas.¹

Temir yo'l transporti korxonalarini yuklarni tashishda yukni yetkazib berish muddatlarini bo'zganlik uchun mulkiy javobgarlik bilan bir qatorda tashilayotgan yukning saklanishini ta'minlamaganlik uchun, xam qonun hujjatlarida belgilangan tartibda va miqdorlarda mulkiy javobgar bo'ladi.

Yuk jo'natuvchilar va yukni oluvchilar quyidagilar uchun qonun hujjatlarida belgilangan miqdorlarda jarimalar to'lash tarzida javobgar bo'ladi:

- Tashishlar haqqini o'z vaqtida to'lamaganlik uchun;
- Yuklarni takdim etmaganlik uchun, yuk tashishga berilgan vagonlar, konteynerlardan foydalanmaganlik yoki buyurtnomada ko'rsatilgan vagonlar, konteynerlarni rad etganlik uchun.
- Temir yo'lga qarashli vagonlar va konteynerlardan ruqsatsiz foydalanganlik uchun;
- Vagonlarni va konteynerlarni yukni ortish, tushirish yoki qayta yuklash paytida belgilangan texnologiya normalaridan ortiqcha kechiktirganlik (bekor ushlab turganlik) uchun, Shuningdek ularni yukni ortish, tushirish, qayta yuklash uchun yetkazib berish paytida kutdirib qo'yish orqali yoki jo'natuvchiga bog'liq bo'lgan boshqa sabablarga ko'ra kechiktirganlik (bekor ushlab turganlik) uchun;
- Mahsulotlarni eksportga yetkazib berish bo'yicha bojxona, chegara organlari yoki boshqa davlat organlari tomonidan belgilangan talablarni vagonlar va konteynerlarning kechiktirilganligiga sabab bo'lgan tarzda bo'zganlik uchun;
- Vagonlar, konteynerlarga kutaradigan yukidan ortiqcha yuk ortganlik uchun;
- Vagonlar va konteynerlarni yuklari tushirilganidan so'ng tozalamaganlik uchun;
- Temir yo'l tomonidan berilgan vagonlar yoki konteynerlarga, chiqarib olinadigan tashish moslamalari va o'rash-joylash vositalariga shikast yetkazganlik yoki ularni yo'qotganlik uchun;
- Tashish taqiqlangan yukni takdim etganlik yokitashish chog'ida uta extiyotkorlik choralari kurishni talab etuvchi yukni uning nomi yoki xossalarini noto'g'ri ko'rsatib takdim etganlik uchun.

Bundan tashqari yo'lovchilar, boshqa yuridik va jismoniy shaxslar temir yo'l transporti vositalaridan foydalanish, harakat xavfsizligi qoidalarini, temir yo'l transportidagi sanitariya – gigiena va sanitariya-epidemiya qarshi qoidalarni bo'zganlik, kurilmalar, transport vositalari va ularning ichki jixozlariga shikast yetkazganlik uchun qonun hujjatlariga muvofiq javobgar bo'ladi.

Yo'lovchilarga namunali xizmat ko'rsatishga qaratilgan qonunlar ijrosini ta'minlashda prokuror nazorati. Transport proko'raturalari o'ziga xos va o'ziga mos faoliyatining yo'nalishlaridan biri – bu yo'lovchilarga namunali xizmat ko'rsatish bilan bog'liq qonunlar ijrosi ustidan prokuror nazoratini yuritishdir.

¹ Ўзбекистон Республикасининг 1994 йил 22 сентябрда қабул қилинган ва 1995 йил 1 январдан кучга кирган Маъмурий жавобгарлик тўғрисидаги Кодексда белгиланган.

¹ Ўзбекистон Республикаси Темир йўл транспорти қонуни.26-модда.-1999й.

Albatta, prokuratura organlari uchun o'tkaziladigan tekshirishlar yoki nazorat predmetini yaxshi bilish qaysi qonun yoki qonun osti normativ hujjatlarini bilan tanishish vash ular asosida nazorat olib borish masalasida bir oz qiyinchiliklar uchrashi tabiiy. Chunki, yo'lovchilarga namunali xizmat ko'rsatish qonunchiligiga aynan bag'ishlangan normativ hujjatlar unchalik ko'p emas. SHu sababli aksariyat kollarida mazkur masalani hal qilishda transport proko'raturasi xodimlari umumiy qabul qilingan qonun va qoidalar asosida hamda temir yo'llari taftish bo'limlarining revizorlarini jalb qilgan holda tekshirish olib boradilar.

Yuqorida ta'kidlab o'tilgan huquqiy manbalardan biri bu "O'ztemiryo'nazorat" davlat inspeksiyasi tomonidan 2001 yil 30 aprelida qabul qilingan "O'zbekiston temir yo'llari" davlat aksionerlik temir yo'llari kompaniyasining temir yo'llarida yo'lovchi va bagajlarni tashish qoidalaridir.¹

Mazkur qoidalar 9-bob, 5ta ilovalar va izoxdan iborat. qoidaning 1-bobi "Tashishning umumiy qoidalari. Yo'lovchilarni tashish", 2-bobi "Ko'l yuklarini tashish", 3-bobi "Bagajlarni tashish", 4-bobi "Yukbagajlarini tashish", 5-bobi "Tashishlarni nazorat qilish", 6-bobi "Tariflar va yigmalar", 7-bobi "Bagaj va yukbagajlarning tariflari", 8-bobi "Yo'lovchi tashishning alohida shartlari" hamda 9-bob "Javobgarlik, jarimalar va to'lovlarni qaytarish" deb nomlanadi.

Yuqoridagilardan kelib chiqib, transportda sodir etiladigan huquqbuzarlik alohida turlarining taxlili Shuni ko'rsatadiki, birinchidan huquqbuzarlik ob'ekti bitta bo'ladi, ob'ektiv va sub'ektiv tomonlar o'xshash bo'ladi va ularning sodir etilishi transport vositasi bilan bog'liq faoliyat turi ekanligi bilan ajralib turadi. Transportdagi barcha huquqbuzarliklarni asosan ikkita katta guruhga bo'lish mumkin: transport xavfsizligiga taxdid soladigan ma'muriy kilmish va transport jinoyati.

Barcha huquqbuzarlik asosida uning sifat va miqdor jihatidan ajratib turuvchi va to'rini chegaralab turuvchi xususiyatga yotadi. Bunday xususiyatning umumiy alomati sifatida esa birinchi navbatda ijtimoiy xavflilik darajasi yotadi.

Nazorat savollari:

1. Transportdagi huquqbuzarliklar uchun javobgarlik tushunchasi
2. Yo'lovchilarga namunali xizmat ko'rsatishga qaratilgan qonunlari
3. Yo'l transporti vositalaridan foydalanish, harakat xavfsizligi qoidalari.
4. Transport prokuraturalari o'ziga xos va o'ziga mos faoliyatining yo'nalishlaridan biri.

6-AMALIY MASHG'ULOT.

MAVZU: Tashish shartnomasida sub'ektlarning huquqiy va majburiyatlari.

Sub'ektlarning tashish shartnomasida huquq va majburiyatlari. Tashish bo'yicha majburiyat sub'ektlari tashuvchi, yuk jo'natuvchi va yukni qabul qilib oluvchilardir.

Amaldagi qonunlarga muvofiq yuk tashish bilan bog'liq faoliyatni amalga oshirish huquqiga ega bo'lgan tijorat tashkiloti yoki yakka tartibda ishlovchi tadbirkorgina yuk tashuvchi bo'lishi mumkin. Yuk jo'natish va yukni qabul qilib olish funksiyasini jismoniy shaxslar ham, yuridik shaxslar ham bajarishi mumkin. «Tashuvchi», «yuk jo'natuvchi», «yukni qabul qilib

¹ "Ўзбекистон темир йўллари" давлат акционерлик темир йўллари компаниясининг темир йўлларида йўловчи ва багажларни ташиш қоидаси. –2001й.30 апрель.

oluvchi» atamaları amalda barcha turdagi transportda, Shuningdek transportdagi munosabatlarni tartibga soluvchi me'yoriy hujjatlarda foydalaniladi.

Yuk tashish bo'yicha majburiyat ob'ekti tashuvchi tomonidan tashiladigan yukdir. Basharti, tashish bo'yicha majburiyatning moddiy ob'ekti tashiladigan yuk bo'lsa, bunda yuridik ob'ekt sifatida yukni tashishgina emas, balki, masalan, yukni ortish, tushirish, uni saklash va qabul kiluvchiga topshirish bilan bog'liq boshqa harakatlarni amalga oshiradigan tashish faoliyati voqe' bo'ladi.

Yuk jo'natuvchi, yukni junatar ekan, tashish chog'ida uning saklanishini ta'minlaydigan o'ziga bog'liq barcha choralarni kurishi darkor. U yukning yo'lda saklanishi haqida gamxurlik kilmay (agar yukni uzi ortadigan bo'lsa), xech qanday transportga ortishga xakki yuk. Yuk jo'natuvchi muayyan yukni tashishga yaroksiz bo'lgan transport vositasiga yuk ortishni rad qilishi lozim, bunday holda transport vositasi sutkalik norma hisobidan berilmagan, deb hisoblanadi.

Yuk tashuvchi va jo'natuvchi tomonidan mazkur majburiyatlarning buzilishi, odatda, yukka ziyon-zaxmat yetkazishga olib keladi, shu bois yukni qabul qilib oluvchi oldida kim javobgar bo'lishi masalasini hal etish kerak.

Vagon, konteynerlarning konkret yuk tashishiga yarokliligi (konkret yuk tashishga yarokli vagonlar, konteynerlar bulmalarining ahvoli, Shuningdek ularning ichida yukni ortish, tushirishda va yo'lda yukning ahvoliga ta'sir ko'rsatuvchi begona xid yoki boshqa noma'kul omillar bor-yukligini, vagon, konteynerlarining ichki konstruksiyasi xususiyatlari) quyidagicha aniqlanadi:

- Vagon – yuk jo'natuvchilar tomonidan, agar yukni ular ortsa, yoki temir yo'l tomonidan, agar yukni u ortsa;

- Konteynerlar – barcha holatlarda yuk jo'natuvchilar tomonidan.

Agar yuk vagon, konteynerning texnik nosozligi tufayli yo'qolgan, yetishmaydigan, ziyon-zaxmat yetgan (buzilgan) bo'lsa, temir yo'l javobgar bo'lishi lozim. Agar yukning yo'qolishi, yetishmasligi, unga ziyon-zaxmat yetishi temir yo'l bartaraf etilishi unga bog'liq bo'lmagan vaziyatlar oqibatida yuz berganini isbotlasa, Shuningdek vagon, konteynerning nosozligi yuk jo'natuvchining aybi bilan yuz berganini tasdiklovchi dalil-isbotlarni takdim kilsa, javobgarlikdan ozod etilishi mumkin. Xatto, agar yuk jo'natuvchi yukni, vagonning nosozligini bilgan holda ortgan bo'lsa xam, bu holat temir yo'lni yuk saklanmaganligi uchun mas'uliyatdan ozod etmaydi.

Basharti yuk jo'natuvchi yuk yetishmasligi, unga ziyon-zaxmat yetishida temir yo'lning aybini isbotlasa, tijorat nuqtai nazaridan nosoz transport vositasiga yuk ortilgan – yukning yetishmasligi, buzilishi uchun javobgarlikdan ozod bo'lishi mumkin.

To'g'ri aralash aloqa yo'llaridan yuk tashishda birmuncha boshqacha tartib amal qiladi.

To'g'ri aralash aloqa yo'llaridan yuk tashishning qoidalarida yuk ortish uchun beriladigan transport vositalari texnik jihatdan soz holatda bo'lishi lozimligi kuzda tutiladi.

Transport ustavlari va kodekslarining to'g'ri aralash aloqa yo'llaridan yuk tashishga bag'ishlangan bo'limlarida bu masalaga e'tibor berilmagan.

Nazarimizda, transport vositalarining texnik jihatdan yaroqliligi uchun javobgarlik uni beradigan tashuvchida bo'lishi kerak: chunki transport vositalari uniki bo'lib, ularning holati uchun uzi javob berishi darkor. Transport vositasining tijorat nuqtai nazaridan yarokliligini aniqlashni va yukning saklanishi bilan bog'liq javobgarlikni ushbu tashuvchi uz zimmasiga oladi.

Yuk ortish uchun berilgan transport vositasiga yuk transport qonunchiligi normalariga muvofiq tulgunicha orilishi lozim. Transport vositasiga yukni tulgunicha orilishi va vaznini to'g'ri aniqlash yuk tashuvchilar uchun xam, jo'natuvchilar uchun xam katta ahamiyatga ega, chunki transport korxonalarining faoliyati tashilgan yuk miqdoriga ko'ra baxolanadi, yuk jo'natuvchi yo'l uchun to'lanadigan xak miqdori esa nafaqat masofaga, balki yukning vazniga xam bog'liq. Yukning vazni har xil transportda turlicha aniqlanadi. Temir yo'l transportida, agar yuk umumiy foydalanish joylarida ortilsa, uning vazni tashuvchi tomonidan aniqlanadi; yuk umumiy bo'lmagan foydalanish joylarida ortilgan holatlarda esa yuk vazni jo'natuvchi tomonidan aniqlanadi. Yuk massasini standartga muvofiq tarifaret bo'yicha, hisoblash yo'li bilan, ulchash yo'li bilan yoki shartli ravishda aniqlashni yuk jo'natuvchi bajaradi.

Havo transportida yuk jo'natuvchi yukni tashishga topshirishda yukxatda yukning aniq nomini, vaznini (massasini), o'rinlar sonini, ulchamini, miqdorini yoki hajmini ko'rsatishi shart.

Avtomobil transportida yuk vazni asosan yuk jo'natuvchi tomonidan aniqlanadi. Tovar-transport yukxatida yukning vazni to'g'risidagi yozuv yuk jo'natuvchi tomonidan uni aniqlash usulini ko'rsatgan holda amalga oshiriladi. SHunday qilib, transport qonunchiligida tashish uchun qabul qilib olinayotgan yukning vaznini aniqlashning aniq tartibi o'rnatilgan.

Har qanday tashish shartnomasida yo'lkira xakni to'lash yuk jo'natuvchining eng muhim majburiyatlaridan biridir. Umumiy qoida bo'yicha, miqdori tariflarga ko'ra belgilanadigan yo'l kira yukni tashishga topshirish bilan bir vaqtda jo'natish punktida to'lanishi lozim. Bundan tashqari, tashuvchi, agar kira haqi (fraxt) belgilangan muddatda to'lanmagan bo'lsa, yukni jo'natishni to'xtatib turishga yoki tashish shartnomasini bajarishdan voz kechishga xakli. Bunda vagonlar, konteynerlar yuk jo'natuvchining javobgarligi ostida bekor turadi. Temir yo'lga to'lanishi lozim bo'lgan avvalgi yo'lkira to'lanmagan xollarda, temir yo'l navbatdagi yuklash uchun vagon, konteyner berishni to'xtatadi. Yuk jo'natuvchining yoki yukni qabul qilib oluvchining aybi bilan yuk tashish uchun xak uz vaqtida to'lanmagan bo'lsa, qonunlarga muvofiq, ulardan temir yo'l foydasiga usim (penya) undiriladi.

Yukni tashishga qabul qilishda yukxat tuldirladi, bundan oldin jo'natuvchi «jo'natuvchining yukxati»ni tuldirladi. Tashuvchi «jo'natuvchining yukxati» asosida yukning yukxatini tuldirladi va u yuk belgilangan punktida koladi, yukni qabul qilib oluvchiga esa «jo'natuvchining yukxati» beriladi. Avtomobil transportida tovar xususiyatiga ega yukni tashishda tovar-transport yukxati tuziladi. SHu tarika hozirgi paytda yukni tashishga qabul qilish yukxat (temir yo'l, daryo, havo, avtomobil va ayrim xollarda, dengiz transportida) hamda konosament (dengiz transportida) bilan rasmiylashtiriladi.

Tashish shartnomalarining to'xtatilishi. Tashish majburiyatlarini ijro etish yukni olib borish va yukni qabul qilib oluvchiga topshirish bilan tugaydi. Majburiyat uning shartlariga muvofiq holda aniq bajarilgank-bajarilmaganiga karab, u yo ijro etilgach to'xtatiladi, yoki uning mazmuni o'zgartiriladi - tashuvchida yetkazilgan ziyonning o'rnini qoplash majburiyati yuzaga keladi. Yukni qabul qilib oluvchining nomiga kelgan yukni topshirish va qabul qilib olish tartibi muhim yuridik ahamiyat kasb etishi va transport ustavlari, kodekslari hamda transportning har xil turlarida yuk tashish qoidalarida batafsil tartibga solinganligi bejiz emas.

Yukni topshirish-qabul qilib olishning o'rnatilgan tartibiga rioya etish va ularni tegishlicha rasmiylashtirish yukning yetishmasligi, buzilishi yoki zararlanishi sodir bo'lgan vaziyatni aniqlashda hal kiluvchi roly uynaydi. Yukni tashuvchi yoki qabul-qilib oluvchi tomonidan yukni topshirish-qabul qilib olishning o'rnatilgan tartibining buzilishi kimning aybi bilan yukka ziyon yetgani, buzilgani yoki yo'qolganini aniqlab bo'lmaslikka olib keladi. Yukni topshirish tashuvchining javobgarligi etiladigan pirovard holatdir.

SHu munosabat bilan yukni topshirish amalga oshirilgan, deb hisoblanadigan vaqtning ahamiyati katta. Yukni topshirish vaqti va operatsiya kaerda bajarilishiga hamda yukni tushirish kim tomonidan amalga oshirilishiga ko'ra aniqlanadi.

Transportning ayrim turlarida yukni konteynerlarda tashishda yukni qabul qilib oluvchi korxonalar (tashkilotlar)ning avtotransport organlari bilan shartnomalari asosida amalga oshiriladigan transport-ekspeditsiya xizmati ko'rsatish chog'ida (temir yo'l, dengiz va daryo transportidagi) konteynerning tashuvchi tomonidan topshirilishi yukning avtotransport korxonasi xaydovchisiga topshirilishi vaqtida tugaydi.

Vagonlardagi yukning yukni qabul qilib oluvchining shoxobchasiga kelishida yukni topshirish ushbu vagonning qabul kiluvchi-topshiruvchi tomonidan yukning qabul qilib oluvchiga topshirilishi va uning qabul qilib olganlik to'g'risidagi hujjatni imzolanishi bilan yakunlanadi. Yuk portlarga, pristanlarga, umumiy foydalanish yo'llariga kelganda esa - yukni qabul qilib oluvchi vakiliga topshirish va uning transport hujjatlarini imzolash vktida yakunlanadi.

Ayrim mualliflar dastavval yukolib, so'ng topilgan yukni qabul qilishdan bosh tortishga xakli, deb hisoblashadi. Bu gapga kushilish kerak.

Yo'qolib so'ng topilgan yuk masalasi transport qonunchilgida turlicha hal etiladi.

Avtomobil transporti ustavida «yukni qabul qilib oluvchi yukning yo'qolgan yoki yetishmasligi uchun olingan badalni qaytarib, o'ziga usha yukni berishlarini talab qilish huquqiga ega», deyilgan. Temir yo'l transport ustavida, yuk belgilangan muddat utgach yetib kelgan bo'lsa, yukni qabul qilib oluvchi uni yuk yo'qolgani uchun olgan summani temir yo'lga qaytarsagina olishi mumkin, deb belgilangan.

Shunday qilib, agar havo transportida yukni qabul qilib oluvchi topilgan yukni qabul qilishga majbur bo'lsa, avtomobil transportida u yukni topshirishni talab qilishga xakli, temir yo'l transportida esa yo'qolgan yuk uchun olgan badalni qaytarib uni olishi mumkin. Qayd etish zarurki, yukni qabul qilib oluvchi uz nomiga kelgan yukni qabul qilib olishga majbur bo'lgan normalarni yukni qabul qilib oluvchi yo'qolgan deb hisoblanib, keyin topilgan yukni qabul qilishga majburlovchi normalar bilan tenglashtirmaslik kerak.

Dastlabki holatda qabul qilib oluvchi uzining nomiga kelgan, jo'natuvchining aybi bilan uning nomiga noto'g'ri yuborilgan bo'lishi mumkin bo'lgan yukni qabul qilib olishga majbur. Bu holatda yukni qabul qilib oluvchi noto'g'ri yuborilgan yuk kelishi tufayli yuzaga kelgan barcha ziyonni yuk jo'natuvchi hisobiga qoplash imkoniga ega bo'ladi. Yukni qabul qilib oluvchi uzining nomiga yuborilgan qolgan barcha yuklarni uz vaqtida qabul qilib olib, tashib olib ketishi shart.

Yo'qolgan deb hisoblangan, keyinchalik topilgan yuk bo'yicha mutlako boshqacha vaziyat yuzaga keladi. Bu holda yukni qabul qilib oluvchi endi o'ziga kerak bulmaydigan yukni qabul qilib olib, kurgan ziyonini undira olmaydi (odatda katta summani tashkil kilmaydigan, yukni olib borib berish muddatini kechiktirganlik uchun jarima bundan mustasno).

Yukni qabul qilib oluvchi yuk tashuvchida lozim darajada tartib yukligi tufayli ziyon kurishga majbur. Yukni berish joyi va yuk transport vositasida tashqaridan sezilmaydigan ziyon-zaxmatsiz kelgan-kelmaganiga va boshqa ayrim alomatlarga bog'liq ravishda yukni topshirishning turlicha tartibi o'rnatilgan.

Yarokli transport vositasida, yuk jo'natuvchining ziyon yetkazilmagan plombasi bilan kelgan yuklar yukni qabul qilib oluvchiga yukning o'rinlari soni, ahvoli va vaznini tekshirmasdan topshiriladi.

Belgilangan punktga yukka yo'l ochilishiga yoki unga ziyon-zaxmat yetishiga yoxud plombalar buzilishiga olib kelgan texnik buzukliklarga ega transport vositasi kelgan holatlarda, yuk tashuvchi yukni

qabul kiluvchining talabi bilan va uning ishtirokida yoki uz tashabbusi bilan transport vositasini ochishi, yuk o'rinlari sonini, uning vazni va holatini tekshirishi va zarur bo'lgan xollarda tijorat dalolatnomasini yoki belgilangan shakldagi dalolatnomani tuzishi shart.

Transport tashkilotining, yuk jo'natuvchilarning va yukni qabul qilib oluvchilarning moddiy javobgarligi uchun asos bo'lib xizmat qilishi mumkin bo'lgan vaziyatlar tashuvchilar tuzadigan tijorat dalolatnomalari yoki umumiy shakldagi dalolatnomalar bilan tasdiqlanadi.

Keyinchalik yukning saklanmaganligi uchun tashuvchiga yuklanishi uchun asos bo'lishi mumkin bo'lgan va ayni mahalda faktlarni batafsil va aniq kayd etishni talab qiladigan vaziyatlar tijorat dalolatnomasi bilan tasdiqlanadi.

Ular jumlasiga quyidagilar kiradi:

a) Yukning asl nomi, vazni yoki miqdori bilan tashish hujjatida ko'rsatilgan ma'lumotlar o'rtasidagi nomuvofiqlik;

b) Yukka ziyon yetishi va uning buzilishi;

v) Hujjatsiz yuk yoki yuksiz hujjatning aniqlanishi; g) transport vositasidan ugirlangan yukni tashuvchiga qaytarish.

Tijorat dalolatnomasi quyidagi holatlarda tuziladi:

- Yukni umumiy foydalanish joylarida tushirganda - tushirilgan kuni, tegishli holatlarda esa - yukni qabul qilib oluvchiga topshirilgan kunda;

- Yuk umumiy foydalanishda bo'lmagan joylarda topshirilganda - yuk tushirilgan kunda, bunda yukni tekshirish uni tushirish jarayonida va bevosita tushirilganidan keyin utkazilishi kerak;

- Yukni tashib borilgan yo'lda - tijorat dalolatnomasi bilan rasmiylashtirilishi zarur bo'lgan holatlar aniqlanganda.

Yuqorida ko'rsatilgan muddatlarda dalolatnoma tuzishning imkoni bo'lmagan holatlarda u keyingi sutkalar davomida tuzilishi darkor.

Temir yo'l transportida idishsiz, uyub yoki kuyib, yo'lda ortib-tushirib yoki qayta yuklab tashiladigan, bir yuk jo'natuvchi tomonidan bitta qabul qilib oluvchi nomiga yuklab junatilgan va yarakli vagonlarda yo'lda yo'qolish alomatlarisiz yetib kelgan yukning yetishmasligi yoki ortiqchaligi bir vaqtda topshirilgan yukning butun partiyasini tekshirish natijalari bo'yicha aniqlanadi hamda bitta tijorat dalolatnomasi bilan rasmiylashtiriladi.

Tijorat dalolatnomasi uch nusxada tuziladi hamda doglarsiz, uchirishlarsiz va boshqa biron-bir tuzatishlarsiz tuldiriladi.

Tijorat dalolatnomasida quyidagilar bo'lishi darkor:

- Yukning holati va uning yaxshi saklanmaganligi aniqlangan vaziyatlarning aniq va batafsil tavsifi. Tijorat dalolatnomasiga ushbu saklanmaganlik sabablari to'g'risida yoki yuk jo'natuvchi yoxud tashuvchi aybdorligi to'g'risida taxmin yo xulosa kiritishga yo'l qo'yilmaydi. Tijorat dalolatnomasi blankida mavjud bo'lgan savollarga aniq javoblar beriladi. CHizik tortish, zarur ma'lumotlarni takrorlash o'rniga takror belgisini qo'yishga yo'l qo'yilmaydi;

- Yuk to'g'ri ortilganligi, joylashtirilganligi va maxkamlanganligi, Shuningdek ochik harakatdagi sostavga yoki kemalar palubasida tashiladigan yuklarda himoya belgisi bor yoki yukligi to'g'risidagi ma'lumotlar. Yuk noto'g'ri ortilgan, joylashtirilgan yoki maxkamlangan holatlarda tijorat dalolatnomasida shu buzishlardan kaysi biriga yo'l kuyilganligi ko'rsatiladi.

Ishonchli bo'lmagan ma'lumotlar berilgan tijorat dalolatnomasini to'zgan yoki imzolagan shaxslar O'zbekiston Respublikasi qonunlarida belgilangan javobgarlikka tortiladilar.

Tijorat dalolatnomasining, agar tekshirishda ishtirok etsa, yukni qabul qilib oluvchi va ro'yxati tegishli transport turida dalolatnoma tuzish qoidalari bilan belgilanadigan transport tashkiloti xodimlari imzolaydilar, qabul qilib oluvchining talabi bilan esa, tijorat dalolatnomasi uch kun ichida berilishi lozim.

Tashuvchi tijorat dalolatnomasini tuzishdan bosh tortsa yoki uni buzib rasmiylashtirsa, yukni qabul qilib oluvchi yukni stantsiyadan (portdan, pristan) olib ketguniga qadar temir yo'l bo'limi boshlig'i (daryo floti boshqarmasi boshlig'i, dengiz paroxodchiligi boshlig'iga) bundan bosh tortish yoki boshqacha buzishlar to'g'risida yozma ariza berish huquqiga ega.

Temir yo'l bo'limi (port, pristan) tijorat dalolatnomasi tuzishdan bosh tortganlik yoki u belgilangan talablarni buzib rasmiylashtirilganligi haqidagi ariza bo'yicha yukni qabul qilib oluvchiga tez buziladigan yuklar bo'yicha arizaning mohiyatiga ko'ra bir kun ichida, boshqa yuklar bo'yicha - ariza olingan kundan boshlab uch kun ichida asosli javob berishi zarur.

Tijorat dalolatnomasini tuzishda katnashayotgan tomonlarning vakillari uni imzolashdan bosh tortish huquqiga ega emaslar. Tomonlarning vakillari tijorat dalolatnomasining mazmuni bilan kelishmasalar, uz fikrlarini bayon etish huquqiga egalari.

Tijorat dalolatnomasi bo'lmaganda tashuvchiga da'vo qilishda muhimdir. Tijorat dalolatnomasini tuzishdan bosh tortilgan holatlarda tashuvchilarning xatti-harakati ustidan shikoyat qilishning ahamiyati muhimdir. Bu holda yukni qabul qilib oluvchi da'vo kilganda, takdim etilishi zarur bo'lgan hujjatlardan tashqari, tijorat dalolatnomasi o'rniga tijorat dalolatnomasini tuzishdan bosh tortilganlik ustidan qilingan shikoyatdan iborat hujjat takdim qilinadi.

Mahsulot qabul qilish dalolatnomasining hamda stantsiya boshlig'ining tijorat dalolatnomasini tuzishdan bosh tortganligi ustidan qilingan shikoyatning dalil kisbotining mavjudligi yuk tashuvchi va jo'natuvchiga da'vo qilish uchun asos bo'ladi.

Havo kodeksi tijorat dalolatnomasining yukligi yuk jo'natuvchi, yukni qabul qilib oluvchini da'vo kiritish huquqidan mahrum kilmaydi.

Yuk belgilangan kuniga buzilgan yoki ziyon yetkazilgan holatda kelgan xollarda ekspertiza dalolatnomasi tuzilishi lozim.

Ekspertiza transport tashkilotining tashabbusi yoki yukni qabul qilib oluvchining talabi bilan transport tashkiloti vakilining ishtirokida utkazilishi lozim, chunki transport tashkilotining vakili ishtirokisiz utkazilgan ekspertiza, yuk belgilangan punktga ziyon-zaxmat yetkazilgan holda keltirilgan chogda haqiqiy emas, deb topiladi.

Texnik holat to'g'risidagi dalolatnoma nosozlik aniqlangan kuni va tijorat dalolatnomasi tuzilgan kundan kechikmay tuzilishi kerak.

To'g'ri aralash aloqa yo'llarida yuk tashish qoidalari tijorat dalolatnomasi tegishli vaziyatlarni kayd etishning yagona shakli, deb ko'rsatilgani uchun, bu vaziyatlar isbotlashning boshqa xech qanday vositasi bilan tasdiqlanishi mumkin emas. Agar ish materiallaridan saklanmaganlik tushirib-ortish punktida tijorat dalolatnomasi bilan kayd etilmagan ko'rinsa, yuk jo'natuvchining javobgarligi to'g'risida ma'lumotlar bo'lmagani uchun javobgarlik pirovard tashuvchi zimmasiga kuyiladi.

Yuk tashuvchining transport vositasini bermagani uchun va jo'natuvchining berilgan transport vositasidan foydalanmaganligi uchun javobgarligi. Yuk tashish bo'yicha majburiyatlarning transport ustavlarini normalarida, kodekslarda hamda yuk tashishni tartibga

soluvchi boshqa hujjatlarda yetarlicha aks etmagan jihatlari javobgarlik to'g'risidagi fuqarolik qonunlari umumiy qoidalariga buysunadi.

Ushbu normalar taxlili tashuvchilarning qabul qilingan ariza(buyurtma) yoki boshqa shartnomaga muvofiq yuk tashish uchun transport vositasini bermaganligi uchun javobgarligining hamda yuk jo'natuvchining yuk bermagani yoki boshqa sabablarga ko'ra berilgan transport vositasidan foydalanmaganligi uchun javobgarligining xususiyatlari aks etadigan vaziyatlarni ikki guruhga bo'lish imkonini beradi. Ular:

- Javobgarlik shartlari;
 - Javobgarlik xususiyati, hajmi va shaklidir.
- SHu guruhlardan har birini kurib chikamiz.

Transport vositalarini bermaganlik uchun va berilgan transport vositalaridan foydalanilmaganlik uchun javobgarlik o'zarolik xususiyatiga ega: yuk jo'natuvchi tashish uchun yuk topshirilishi lozim bo'lgan tashuvchi oldida javob beradi, tashuvchi esa yuki tashib berilishi shart bo'lgan yuk jo'natuvchi oldida javob beradi. Tashuvchining uz majburiyatlarini buzishi quyidagi shakllarda ifodalanadi:

Transport vositalarini yuk ortish uchun bermaslik. Tashuvchining transport vositalarini berish bo'yicha majburiyati bajarilgan deb tan olish uchun berilgan transport vositalari ariza yoki boshqa shartnomadagi miqdoriy ko'rsatkichlarga kat'iyon muvofiq kelishi talab etiladi. Basharti yuk jo'natuvchi arizani(buyurtmani) uz vaqtida berganiga karamay, transport vositalari tegishli muddatda berilmagan yoki ariza(buyurtma)da kuzda tutilgan miqdordan kam berilgan bo'lsa, bu ariza (buyurtma) bajarilmagan hisoblanadi.

Xalqaro amaliyotni xam hisobga olish kerak. Xalqaro aloqa yo'llari to'g'risidagi ko'pchilik bitimlarga ko'ra, tashuvchining taxmin qilingan xatosi bo'lsagina unga javbgarlik yuklanadi. Bu qoida 1929 yilgi Varshava konvetsiyasida ancha aniq ta'riflab berilgan. Uning 20-moddasiga ko'ra, agar havoda tashuvchi uzi va u kuygan shaxslar tomonidan ziyonga yo'l kuymaslik uchun barcha zarur choralarni kurganliklarini yoki ular bunday choralarni ko'ra olmasliklarini isbotlay olsa, javobgar bulmaydi¹.

Intizomsiz qarzdor tomonidan yetkazilgan ziyon, yuk jo'natuvchiga biron-bir ziyon yetkazgan holda tashish bo'yicha ariza(buyurtma)ni bajarmaganlik uchun asosgina emas, balki ziyonni qoplash shaklidagi fuqarolik-huquqiy chora xamdir.

Bu javobgarlik jarima tarzida belgilangan.

Transport ustavlari va kodekslari yuk tashish bo'yicha ariza(buyurtma)larni bajarmaganlik uchun ikki tomonni - yuk jo'natuvchini xam, tashuvchini xam teng holatga kuyadi. Sodir etilgan huquqbuzarlik uchun yuk jo'natuvchiga xam, tashuvchiga xam teng miqdorda jazo chorasi kuruladi. SHartnoma bilan belgilanadigan jazodan farqli ravishda, yuk tashish bo'yicha ariza(buyurtma)larni bajarmaganlik uchun to'lanadigan pul miqdori va to'lash majburiyati me'yoriy hujjatlarda - ustav va kodekslarda kuzda tutilgan, bu esa uni qonuniy jazolar qatoriga kiritish uchun asos bo'ladi.

Ustavlar va kodekslarning yuqorida keltirilgan moddalari garchi asosan fuqarolik-huquqiy javobgarlikning jarima solish funksiyasini amalga oshirishga qaratilgan bo'lsa-da, bu ular kompensatsiya ma'nosidan mahrum etilgan, degani emas, aslo.

Jazolar buzuvchi tashkilotga mulkiy ta'sir kilgani holda, ayni mahalda intizomli tomon tashish bo'yicha ariza(buyurtma) buzilishi natijasida intizomsiz tomon hisobiga qoplashga qaratilgan. Biroq

¹ 1929 йилги Варшава конвенцияси. 20-моддаси.

tashuvchilar uchun jarimaning kompensatsiya ma'nosidagi ahamiyati juda kam: mablagning asosiy qismi mijozlarga jazolashni qoplash uchun to'lashga ketadi.

Kompensatsiya jarimasining mijozlar uchun xam ahamiyati katta emas. U, aslida kurilgan zararni koplamaydi.

Nazorat savollari.

- 1.Sub'ektlarning tashish shartnomasida majburiyatlari.
- 2.Tashish shartnomalarining to'xtatilishiga sabab.
- 3.Yuk tashuvchining transport vositasini bermagani uchun javobgarligi.
- 4.Jo'natuvchining berilgan transport vositasidan foydalanmaganligi uchun javobgarligi.

7-AMALIY MASHG'ULOT.

MAVZU: Transport faoliyatini litsenziyalash.

Ochiq tenderlar tashkil etish qoidalari

Vazirlar Mahkamasining 1999 yil 29 iyuldagi qaroriga binoan shaharda, shahar atrofida, shaharlararo va xalqaro yo'lovchilar tashish yo'nalishlarini joylashtirish uchun ochiq tenderlar tashkil etish va o'tkazish haqida qaror qabul qilinadi va uni o'tkazish nizomi ishlab chiqildi.

Ochiq tenderlar belgilangan tartibda O'zbekiston Respublikasi hududida ro'yxatdan o'tkazilgan, soliq organlarida xisobda turadigan, avtomobil transportida tegishli ravishda shaharda, shahar atrofida, shaharlararo va xalqaro yo'lovchilar tashishlarni amalga oshirish huquqini beruvchi litsenziyaga ega bo'lgan har qanday yuridik yoki jismoniy shaxslar qatnashishi mumkin. Har bir transport vositasini bittalab ko'rikdan o'tkazish bo'yicha belgilangan namunadagi DAN boshqarmasining muxri bilan tasdiqlangan ijobiy dalolatnomaning mavjud bo'lishi qatnashchi uchun majburiy shart hisoblanadi.

Tenderga alohida yo'nalishlar xam, yo'nalishlar paketlari xam qo'yilishi mumkin.

Tender jarayoni u e'lon qilingan kundan to g'olib aniqlanib, u bilan bitim imzolangunga qadar 60 kun ichida o'tkaziladi. Tender kamida 2 ta qatnashchi mavjud bo'lgan taqdirda o'tkaziladi. Agar yo'nalishga bitta talabgor bo'lsa, komissiya ushbu yo'nalishda tender o'tkazmasdan ishlash xuquqini beradi.

Tender o'tkazuvchi komissiya tenderga qo'yiluvchi marshrutlar nomini tayyorlaydi, tender xujjatlarini tashkil etadi, ommaviy-axborot vositalari orqali 30 kundan kam bo'lmagan muddatda tenderning asosiy shartlari, tartibi va uni o'tkazish muddati haqida e'lon qiladi. Tender qatnashchisi tender xujjatlari paketi uchun sarflangan xarajatlar to'lovini qoplashi shart.

Litsenziya to'g'risidagi qonun. Litsenziya berish shartlari va turlari

Avtomobil transportida litsenziyalash tashish, transport-ekspeditsion va boshqa transport jarayoni bilan bog'liq faoliyatining davlat tomonidan tartibga solinishi turlaridan biri bo'lib, uning maqsadi transport mahsuloti iste'molchilari manfaatini himoya qilish bilan birga tashish va boshqa transport xizmatlari bozorini me'yorli darajada yo'lga qo'yish, monopoliyaga qarshi qonunlar, harakat xavfsizligi va avtomobil transportni ishlatishdagi ekologiya talablari bajarilishi ustidan davlat nazortini ta'minlashdir.

Litsenziya tadbirkorlarga beriladigan yuridik hujjat bo'lib, ularga litsenziya talablariga rioya qilgan holda belgilangan turdagi transport sohasida ish yuritish xuquqini beradi.

Avtomobil transportida **litsenziyalash** ko'pgina g'arbiy Ovroqpa mamlakatlari hamda AKSH, Kanada va Yaponiyada keng qo'llaniladi. Ko'pchilik xorijiy mamlakatlarda yuk va passajirlar tashish hamda ayrim mamlakatlarda (Yaponiya) avtomobillarga servis (texnika) xizmati ko'rsatish litsenziyalanadi. Turli mamlakatlarda litsenziyalash ob'ektini belgilashning o'ziga xos tomonlari bor. Masalan, Belgiya, Gollandiya, Frantsiya va Finlyandiyada litsenziyaga faqat maxsus tashuvchilar (tijorat asosida ishlovchi umum foydalaniladigan transport) ega bulishi kerak. Uz yuklarini uz transporti bilan tashish (idoraviy tashish) uchun litsenziya talab etilmaydi. Ayni paytda Angliya, Daniya, SHveysariya, Avstriya, Germaniya va AKSH da barcha turdagi tashishlar litsenziyalanadi.

Barcha mamlakatlarda litsenziya berishda arizachilarning kasbkorlik tayyorligi va ishonchligi hamda tulashga qobiliyati tekshiriladi. Ba'zi mamlakatlarda (Angliya, Daniya, AKSH) tijorat asosidagi tashishlarning iqtisodiy va ijtimoiy jihatdan zarurligini litsenziat isbotlashi kerak.

Xorijiy davlatlarda tashuvchilarning litsenziya shartlariga rioya qilishiga katta e'tibor beriladi. Agar litsenziyadan foydalanish qoidasi buzilsa, tashuvchilar ogohlantiriladi yoki ulardan jarima olinadi. Agar tashuvchilar litsenziya olmay, tijorat ishlari bilan shug'ullansalar, katta miqdorda jarima tulaydilar, Finlyandiyada esa 6 oylik muddatga hibsga olinishlari mumkin.

Xorijiy davlatlarda avtomobil transporti faoliyatiga litsenziya berish tegishli qonunlar hamda ularni qo'llash bilan bog'liq ko'rsatmalarga binoan tartibga solinadi. Hozirgi kunda Ovroqpa hamjamiyati mamlakatlari avtomobil transporti ishini litsenziyalash qonunlarini bir-birlariga moslashtirish ustida katta ishlar olib borilmoqda.

Litsenziya berish tartibi. Transport jarayoni bilan bog'liq xizmatlarni bajarishni istagan korxonalar, tashkilot, muassasa yoki ayrim tadbirkorlar litsenziya beruvchi tashkilotga quyidagi hujjatlarni yozma tarzda topshiradilar:

- a) istalgan transport turi uchun O'zbekiston transport vazirligi tasdiqlagan nusxadagi ariza (nusxa quyida berilgan);
- b) korxonalar va boshqa tadbirkorlar davlat ro'yxatidan o'tganlik to'g'risidagi hujjatdan nusxa, tashkilotlar esa tasdiqlangan ustav yoki nizomlardan ko'chirma beradilar;
- v) transport jihozlarining turlari bo'yicha soni, ularni tuzatish va texnika xizmati ko'rsatish joylari soni;
- g) transport jarayoni bilan bog'liq transport - ekspeditsion va boshqa faoliyatlar ko'rsatkichlari;
- d) arizada ko'rsatilgan faoliyatni bajarish uchun zarur boshqa asosiy fondlar ko'rsatkichlari;
- e) aniq buyurtmachilar bilan kelishilgan hajmdagi tashish, ularga transport - ekspeditsion xizmat, transport jihozlarini tuzatish va ularga texnika xizmati ko'rsatish zarurligi asoslari;
- j) korxonalar, tashkilot, muassasa rahbarlari, ayrim tadbirkorlar yoki ular muxtor vakillarining litsenziya bilan bog'liq ishlarni bajarish uchun mutaxassislik tayyorligi yoki maxsus o'quv yurtini tugatganlik hujjati yoki ayni mutaxassislik bo'yicha 5 yildan kam bo'lmagan staji.

Mutaxassislik bo'yicha yetarli darajadagi hujjatlari bo'lmagan rahbar va tadbirkorlar yoki ularning muxtor vakillari arizada ko'rsatilgan litsenziya faoliyatiga oid imtihon topshirishlari lozim. Imtihonlar belgilash tartibi va suraladigan bilimlar hajmi O'zbekiston transport vazirligi tomonidan belgilanadi;

O'zbekiston Transporti vazirligi mintaqaviy
(Koraqalpog'iston, viloyatlar va Toshkent
shahri) bulim

Nusxani O'zbekiston Transporti vazirligi
TASDIQLAGAN

Boshlig'iga

O'zbekiston avtomobil transportida tashish va boshqa transport jarayonlari bilan bog'liq xizmatlarni bajarish uchun litsenziya olishga

A R I Z A

№ _____ " ____ " _____ 20 _ y.

1. Arizachi _____

korxonona (tashkilot) yoki ayrim arizachi shaxs

familiyasi, ismi otasining ismi

Turar joyi: _____

telefon _____, teletayp _____ teleks _____

Bank rekvizitlari

hisob-kitob № _____ va _____ bankida
_____ ish bajarish uchun litsenziya berishni so'rayman

" ____ " _____ 20 _ y. dan " ____ " _____ 20 _ y. gacha

Quyidagi litsenziya olishga zarur hujjatlarni ilova qilaman:

1. Ariza beruvchi _____

imzo

Mintaqaviy bo'lim _____

qarori

1. Litsenziya berildi:

" ____ " _____ 20 _ y. Ro'yxatga olish № _____

Litsenziyaga _____ so'm xaq tulanagan.

2. Litsenziya berilmadi:

" ____ " _____ 20 _ y.

Berilmaslik sababi _____

Litsenziya berilmaganligi to'g'risida javob yuborildi:

"__" _____ 20 __ y. Ruyxat № _____

Ko'rsatilgan hamma hujjatlar arizaga ilova qilinmagan bo'lsa, berilgan ariza ko'rib chiqilmaydi.

Agar ariza beruvchi bir necha turdagi ishlarni litsenziyalashni istasa, har bir bajariluvchi ishga alohida litsenziya berilishi lozim.

O'zbekiston Transporti vazirligi
mintaqaviy(Qoraqalpog'iston, viloyatlar va
Toshkent shahri) bo'lim

Nusxani O'zbekiston Transporti vazirligi
TASDIQLAGAN

O'zbekiston avtomobil transportida tashish va boshqa transport jarayoni bilan bog'liq xizmatlarni bajarish huquqi

LITSENZIYASI

Turi _____ seriya _____ № _____ Berilgan kuni _____

Berildi: _____

korxonasi (tashkilot) nomi, litsenziya egasi

familiyasi, ismi, otasining ismi

Litsenziya egasi to'g'risida ma'lumotlar:

Turar joyi aloqa bo'limi _____

Bank rekvizitlari _____

telefon _____ teletaypi _____ teleksi _____

Ushbu litsenziya bilan quyidagi xizmatlarni bajarish ruxsat etiladi:

z) belgilangan tartibda tasdiqlangan tashish qoidalari, texnika xizmati ko'rsatish bekatlari qoidalari va litsenziya faoliyatini belgilovchi boshqa nizom hamda qoidalar va bajariladigan ishlar bilan bog'lik harakat xavfsizligi hamda ekologiya talablarini bajarish majburiyatlari.

Litsenziya egasining uni boshqa xuquqiy hamda ayrim shaxslarga berishga xaqqi yo'q.

O'zbekiston transport vazirligi mintaqaviy bo'limlari mintaqqa hokimlari apparati bilan kelishilgan holda litsenziyaga ariza beruvchilarning belgilangan tartibda tasdiqlangan tashish va boshqa xizmatlar tarif xaqqlariga itoat etishini, yo'lovchilarni belgilangan marshrut va jadvallar asosida tashishini hamda transport va uning bilan bog'liq xizmat iste'molchilari manfaatlarini himoya qilish bilan bog'liq boshqa qo'shimcha shartlarni bajarish kerakligini ko'rsatishlari mumkin.

LITSENZIYADAN FOYDALANISH SHARTLARI

Litsenziya egasining vazifasi: _____

Belgilangan qoidaga binoan O'zbekiston avtomobil transportida tashish qoidalari, transport vositalari texnika jihatidan ishlatish qoidasi, unga servis xizmati ko'rsatish va tuzatish nizomi va boshqa shartlar, litsenziya faoliyatini bajarish qoidasi hamda boshqa (harakat xavfsizligi, ekologiya) talablariga qo'shimchashartlar:

Litsenziya varaqasi:

Berildi _____

Litsenziya muddati:

"__" _____ 20 __y. dan "__" _____ 20 __y. gacha

Mintiqaviy

Litsenziya egasi

_____ bo'limi

boshlig'i _____

_____ imzo

imzo

Aytilganlarga quyidagilarni kiritish mumkin:

-idoralarga qarashli avtobuslarning shahar, shahar atrofi marshrutlarida ishlashi, aholini qishloq xo'jalik ishlarini bajarishga tashish, bolalarni oromgohlarga tashish va hokazo;

-taksomotorlar, shu jumladan shaxsiy kishilarga tegishli avtomobillarning tasdiqlangan kira haqi va dispatcherlik xizmati boshqaruvida ishlashi;

-litsenziya bilan viloyat va xalqaro yuk tashishda transport ekspeditsiyasi korxonalarini bilan hamkorlikda ishlash.

Litsenziya oluvchilar uni olish oldidan tashish va avtomobillarni ishlatishdagi texnik talablar hamda ish faoliyatida harakat xavfsizligi va ekologik talablariga qat'iy rioya etishlari to'g'risidagi majburiyatga imzo chekadilar.

Litsenziyalashning amalga oshirishning asosiy maqsadi mamlakat iqtisodiyoti tarmoqlaridagi transport xarajatlarini kamaytirishdir.

Davlat transport xizmatlarining u yoki bu turlarini bajarish huquqiga litsenziya berish bilan tadbirkorlar g'ayrati va bilimni mamlakat iqtisodiyoti, mijozlar yoki aholi talablarini muvaffaqiyatli hal qilish bilan bog'liq transport xizmatlarini eng zarur sanoat, qurilish, savdo ob'ektlariga hamda ijtimoiy ahamiyatga ega bo'lgan tashish va boshqa ishlarni bajarishga yo'naltirish imkoniga ega bo'linadi. Ayni vaqtda transport vositalarining kimga tegishligidan qat'iy nazar, ko'proq samara bilan ishlatish imkoni ham yaratiladi.

Misol tariqasida bu yerda xorijiy davlatlar litsenziyalash tajribasini keltirish mumkin. Litsenziya bilan shug'ullanuvchi komissiya yil davomida tashish ishlari uchun tushgan 5 ming arizadan faqat 80 foizini qoniqtirgan. Ana shunda tarmoqdagi eng qulay raqobatchilik hisobiga avtomobil transporti jihozlarining iqtisodiy va ijtimoiy samarasini oshirish imkoni bo'ladi.

Litsenziyalashdan ko'zlangan yana bir maqsad transportning atrof muhitni zaharli yonilg'i chiqindilari bilan ifloslanishini kamaytirish hamda harakat xavfsizligini yaxshilashdir.

Litsenziyalash, o'z navbatida, tashuvchilar, ularning tashish imkoniyati, transport bozorining to'yinganlik darajasi to'g'risida to'la va xolisona axborot olish hamda shu ma'lumotlar asosida faqat litsenziya bilan bog'liq bo'lib qolmay, balki narxlar, kira haqlari va soliqlarni tartibga solishga, transport tizimining rivojlantirishning mamlakat hamda mintaqa dasturlarini ishlab chiqishga qaratilgan oqilona qarorlar qabul qilish imkonini beradi.

Litsenziyalashni qo'llash huquqiy davlat kontseptsiyasiga to'la mos bo'lib tushadi. U yuridik shaxslar, fuqarolar va butun jamiyatning qonuniy mafaatlariga rioya qilish kafolati bo'lib qoladi.

Xulosa qilib Shuni ta'kidlash zarurki, litsenziyalash — bu madaniy transport xizmati bozoriga o'tish yo'lidir.

Nazorat savollari

1. Vazirlar Mahkamasining ochiq tender tashkil etish va uni o'tkazish Nizomi qachon qabul qilingan?
2. Tender o'tkazish qonun-qoidalar va shartlari.
3. Tender o'tkazish tamoyillari.
4. Tender vazifalari.
5. Litsenziya nima?
6. Avtomobil transportini litsenziyalash tartibi, maqsadi va vazifalari.
7. Litsenziya berish tartibi.
8. Litsenziyadan foydalanish shartlarga kiruvchi quyidagi vazifalar.
9. «Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish to'g'risidagi»gi Qonuni to'g'risida.
10. «Ish beruvchining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish to'g'risida»gi Qonuni to'g'risida.

8-AMALIY MASHG'ULOT.

MAVZU: Yuk va yo'lovchilarni xalqaro ko'lamda tashish turlari va ularning huquqiy asoslari.

Xalqaro qatnov turlari va ularning huquqiy asoslari. Xalqaro qatnovning bir necha turlari mavjud va ularning har biri o'z xususiyatiga ega. Xalqaro qatnovning asosiy turlari quyidagilardir:

Ishtirok etuvchi transport tashkilotlarining xususiyatlariga ko'ra:

Transportning ayrim turlarida tashish;

Aralash qatnovda tashish.

Transport operatsiyalarining predmetiga ko'ra:

Yuklarni tashish;

Yo'lovchilarni tashish;

Yuk bagajini, ya'ni tovar bagajini tashish (temir yo'l transportida).

Transport operatsiyalarining davriyligiga qarab:

Muntazam, ya'ni liniyali tashish;

Nomuntazam tashish.

Yuklar va yo'lovchilarni chegara punktlaridan o'tish tartibini hisobga olgan holda:

Qayta ortishlarsiz (boshqa transportga o'tirilmaydigan) tashish;

Qayta ortiladigan (boshqa transportga o'tiriladigan) tashish.

Tashish qo'shni davlat hududida tugallanishi yoki tugallanmasligiga ko'ra:

Qo'shnilararo tashish;

Tranzit tashish;

To'ppa-to'g'ri o'tadigan (aylanma, halqa shaklidagi) tashish.

Qatnov bir yoki bir nechta tashish shartnomasi asosida amalga oshirilishiga karab:

To'g'ridan to'g'ri bog'lanadigan tashish;

To'g'ridan to'g'ri bog'lanmaydigan (bo'linishli) tashish;

Birin-ketin tashuvchilar tomonidan amalga oshiriladigan tashish;

Qayta jo'natish bilan bog'liq tashish.

Transportning ayrim tarmoqlarida xalqaro qatnovlarning alohida turlari bo'yicha:

CHegara yonidagi (temir yo'l transporti) tashish;

Mokisimon (mayatnik) qonuniyati asosidagi (avtomobil transporti) tashish.

Yuqorida xalqaro qatnovning turlari haqida gan ketganda, *transport operatsiyalarining davriyligiga qarab* ham xalqaro qatnov muntazam va nomuntazam qatnovlarga bo'linishi ta'kidlandi. Xalqaro qatnovning mazkur bo'linishi quyidagi transport turlari uchun xosdir:

1. Avtomobil transporti;

2. Havo transporti;

3. Dengiz transporti.

Ba'zi xalqaro bitimlarda ana shu transport turlariga ta'rif berilgan o'rinlar uchraydi. Xalqaro bitimlarda avtomobil transportida muntazam tashish tushunchasiga berilgan ta'riflar ichida eng ko'p uchraydigani ushbu:

Muntazam tashish - «e'lon (nashr) qilingan tashish shartnomasi shartlariga, ta'rifga va muayyan yo'nalishdagi avtobuslar harakatining yo'lovchilar chiqish va tushish joylari (to'xtash joylari) ko'rsatilgan holdagi jadvaliga muvofiq» bajariladigan tashishdir. Nomuntazam tashish esa yuqoridagi «muntazam tashish» ta'rifiga muvofiq kelmaydigan tashishdir.

Havo transportiga nisbatan muntazam tashish tushunchasining ta'rifi Xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkiloti (IKAO) tomonidan ishlab chiqilgan. Tashkilot haqidagi ba'zi tegishli ma'lumotlarni «Xalqaro transport tashkilotlari» mavzusida yoritamiz.

IKAO tomonidan ishlab chiqilgan muntazam havo transporti qatnovining ta'rifiga ko'ra, xalqaro havo qatnovi quyidagi talablarga javob berishi kerak:

- 1) Parvozlar bir mamlakat hududidan tashqariga chiqishi lozim;
- 2) Parvozlar yo'lovchilar, pochta yoki yuklarni pulli tashishni bajarish maqsadida amalga oshirilmog'i lozim, ayni damda, barcha reyslar umumiy foydalanish uchun ochiq bo'lishi kerak;
- 3) Parvozlar e'lon (nashr) qilingan jadvalga muvofiq bajarilishi yoki reyslarning muttasil turkumini tashkil etadigan darajada muntazam yoki tez-tez bo'lib turishi kerak.

Yuqorida aytilganlardan xalqaro muntazam qatnovning asosiy belgilari quyidagilar ekanligi ma'lum bo'ladi:

1. Qatnovlarning davriyligi (bu davriylik transportning harakat jadvalida belgilab qo'yiladi);
2. Qatnovning shartlari mavjudligi (bu shartlar tashish qoidalarida, tariflarda va boshqa tegishli hujjatlarda nazarda tutiladi).

Yuklar va yo'lovchilarni chegara punktlaridan o'tish tartibini hisobga olgan holda xalqaro qatnov qayta ortishlarsiz (boshqa transportga o'tirilmaydigan) tashish (1) va qayta ortiladigan (boshqa transportga o'tiriladigan) tashishga (2) bo'linadi. Yuk qayta ortiladigan xalqaro qatnov masalalarini hal etish keng izli temir yo'llar uchun muhim ahamiyat kasb etadi. Keng izli temir yo'llar deyilganda, kengligi 1524 mm bo'lgan temir yo'l izlari tuShuniladi. Bunday temir yo'l izlari asosan Mongoliya, Finlyandiya va Mustaqil Davlatlar Hamdo'stligi (O'zbekiston ham) hududlarida qurilgan temir yo'llardir. Keng izli temir yo'llardan tashqari tor izli temir yo'llar ham uchraydi. Bunday temir yo'llarning kengligi 1435 mm ga teng bo'ladi. Tor izli temir yo'llar normal izli temir yo'llar deb ham ataladi. Yuk qayta ortiladigan qatnov temir yo'l transportidan tashqari havo va dengiz transportida ham mavjud. Bunda qatnov to'g'ri konsament bo'yicha tashish deb yuritiladi.

Tashish qo'shni davlat hududida tugallanishi yoki tugallanmasligiga ko'ra xalqaro qatnov qo'shnilararo tashish (1), tranzit tashish (2) va to'ppa-to'g'ri o'tadigan (aylanma, halqa shaklidagi) tashishlarga bo'linadi. CHegaradosh davlatlar o'rtasida amalga oshirilgan va qo'shni davlat hududida tugallangan tashishlar *qo'shnilararo qatnov* deyiladi. Bu xalqaro tashishlarning odatiy va oddiy turidir. *Tranzit qatnov* deyilganda bir yoki bir necha davlat hududi orqali uchinchi bir davlatga amalga oshiriladigan qatnov tuShuniladi. Xalqaro tranzit qatnovi quyidagi qo'shimcha huquqiy muammolarni keltirib chiqaradi:

1. Chet davlatning tranzitga bo'lgan huquqi to'g'risidagi masala o'z yechimini topishi kerak.
2. Yuklar yoki yo'lovchilar o'tib borayotgan mamlakatlarning transportidan texnikaviy va tijorat asosida foydalanishning o'ziga xos xususiyatlari hisobga olinishi zarur.
3. Tranzit qatnovi uchun ko'pincha maxsus tariflar joriy etiladi. Xalqaro tranzit qatnovi bir yoki bir necha mamlakat hududi orqali amalga oshiriladi. O'zRning temir yo'l transportiga oid bitimlarida bu tranzit qatnovi deb atalgan, xorijiy mamlakatlarning shartnomalari va yuridik adabiyotlarida bu to'ppa-to'g'ri o'tadigan qatnov deb (bu ibora keng qo'llaniladi) ataladi. Xalqaro avtomobil qatnovi to'g'risidagi shartnomalarda bu *aylanma (halqa) shaklidagi qatnov yoki marshrut* deb ataladi.

Qatnov bir yoki bir necha tashish shartnomasi asosida amalga oshirilishiga qarab xalqaro qatnov to'g'ridan-to'g'ri bog'lanadigan tashish (1), to'g'ridan-to'g'ri bog'lanmaydigan (bo'linishli) tashish (2), birin-ketin tashuvchilar tomonidan amalga oshiriladigan tashish (3) va qayta jo'natish bilan bog'liq tashish (4) kabi turlarga bo'linadi. Agar tashish bir necha tashuvchilar tomonidan bitta tashish shartnomasi asosida amalga oshirilsa va bitta tashish hujjati bilan rasmiylashtirilsa, bunday qatnov *to'g'ri bog'lanadigan qatnov* deb ataladi. Bu qatnov amaliyotda ko'p uchraydi. Uning asosiy afzalliklari quyidagilardan iborat:

Tashish bitta hujjat bilan rasmiylashtiriladi.

Tashish (bitimlarda qayd etilgan) yagona shartlarda amalga oshiriladi.

Yuklarni tushirish yoki qayta ortish bilan bog'liq ishlar tegishli transport tashkiloti tomonidan amalga oshiriladi.

Birin-ketin tashuvchilar bajaradigan xalqaro qatnovlar to'g'ri bog'lanadigan va to'g'ri bog'lanmaydigan qatnovlar o'rtasidagi oraliq bosqichdir. 1929 yilda Varshavada imzolangan Xalqaro havo transportida tashishlarga doir ayrim qoidalarni bir xillashtirish haqidagi konvensiya (Varshava konvensiyasi)ning 1- va 30-moddalariga binoan, bir necha birin-ketin tashuvchilar tomonidan amalga oshiriladigan tashish, agar u tomonlar tarafidan yagona operatsiya deb qaraladigan bo'lsa, bir yoki bir necha shartnomalar orqali rasmiylashtirilishidan qat'i nazar, yagona tashish deb hisoblanadi. Mazkur Vena konvensiyasiga O'zbekiston 1995 yilning 6 mayida qo'shildi. Birin-ketin tashuvchilar bajaradigan xalqaro qatnovlar avtomobil transportida ham qo'llaniladi. Xalqaro qatnovning bu turiga dengiz transportida yukni to'g'ri konsament bo'yicha tashish ham kiritilgan.

Temir yo'l transportida yukni qayta jo'natish deganda, yuk tayinlangan bekatga yetib kelganda, ushbu yuk bekatda tashuvchi tasarrufidan chiqib ketmasdan, qayta tashish shartnomasini tuzish tushuniladi. Yukni qayta jo'natish quyidagilar tomonidan amalga oshirilishi mumkin:

Yuk egasining o'zi tomonidan;

Ekspeditor tomonidan (yuk egasining topshirig'iga binoan);

Yukning dastlabki tayinlangan bekati tomonidan (yuk egasining topshirig'iga binoan). Yukni qayta jo'natish bir qator afzalliklarga ega:

Qayta jo'natish temir yo'l kuchlari tomonidan amalga oshiriladi. Bunda yuk jo'natuvchi va ekspeditor ishtirok etmasligi mumkin.

Tayinlangan bekatning yukni qayta jo'natish to'g'risidagi topshirig'i bilan xalqaro yukxatlarining nusxalari tovar uchun hisob-kitob qilish chog'ida xorijiy banklar tomonidan qabul qilinadi.

Transportning ayrim tarmoqlarida xalqaro qatnovlarning alohida turlari bo'yicha xalqaro qatnov chegara yonidagi (temir yo'l transporti) tashish (1) va mokisimon (mayatnik) qonuniyati asosidagi (avtomobil transporti) tashish (2) kabi turlarga bo'linadi. Xalqaro temir yo'l transportida chegara yonidagi temir yo'l qatnovi – bu ikki qo'shni davlatning chegara yonidagi temir yo'l bekatlari o'rtasidagi tashishdir. Mokisimon (mayatnik) qonuniyati asosidagi tashishlar xalqaro avtomobil transportida yo'lovchilarni eltib qo'yishda qo'llaniladi. Yo'lovchilarni bir davlat hududidan boshqa davlat hududidagi vaqtincha bo'lish joyiga tashish va o'sha yo'lovchilarning o'zini o'sha tashuvchining avtobuslarida orqaga – ular dastlab yo'lga chiqqan mamlakatga tashish mokisimon (mayatnik) qonuniyati asosidagi tashish deb hisoblanadi. Mokisimon qonuniyati asosidagi tashishda orqaga qaytishdagi birinchi reys va u tomonga borishdagi oxirgi reys asosan bo'sh bo'ladi.

Davlat hududiga yuklar va/yoki yo'lovchilarning kirib kelishi tushunchasi. Yukni yoki

yo'lovchini bir joydan ikkinchi joyga eltib qo'yish xalqaro qatnovning mohiyatini tashkil etadi. Bunda «bir joy» va «ikkinchi joy» deyilganda A va B deb shartli ravishda ataluvchi ikki davlat nazarda tutilmoqda. Shuning uchun faqat A yoki B davlatning o'z hududi doirasida amalga oshirilgan tashishlar xalqaro tashishlar sirasiga kirmaydi. Bu o'rinda tashish ishtirokchilaridan biri (yukni jo'natuvchi yoki yukni qabul qilib oluvchi, yo'lovchi yoki tashuvchi)ning chet ellik bo'lishi muhim emas. Garchi ushbu holda xalqaro-huquqiy masala yuzaga kelishi mumkin bo'lsa-da, biroq xalqaro transportga doir muammo yuzaga kelmaydi.

Davlat hududiga yuklar va/yoki yo'lovchilarning kirib kelishi ikki xil vaziyatda yuz berishi mumkin:

1. Xalqaro qatnov to'g'risida bitim mavjud bo'lmagan holda;
2. Ikki yoki ko'p tomonlama bitim mavjud bo'lgan holda.

Bular bir-biridan farq qiladi va xalqaro qatnovlarning huquqiy rejimiga ta'sir ko'rsatadi.

Temir yo'l transportida xalqaro qatnov to'g'risida bitim mavjud bo'lmagan taqdirda chet elga tashishlar yuk o'tib boradigan mamlakat qonun hujjatlari qoidalariga binoan bir nechta tashish shartnomalarini tuzish orqali amalga oshiriladi. Avtomobil, havo va suv transportida bir davlatning transport vositalari boshqa davlat vakolatli organlarining ruxsatnomasi bo'lgan taqdirda, davlat chegarasini kesib o'tishi va tashish faoliyatini xorijiy mamlakat hududida davom ettirishi mumkin. Bunda chet elga tashish yuk jo'natadigan mamlakatning qonun hujjatlari doirasida tuziladigan shartnoma asosida amalga oshiriladi. Xalqaro qatnov uchun quyidagi 2 belgi xosdir:

Ikki yoki undan ortiq mamlakat doirasida amalga oshiriladigan tashish;

Xalqaro bitimlar bilan belgilab qo'yiladigan shartlar asosida amalga oshiriladigan tashish.

Xalqaro qatnov shartnomalar tuzmasdan ham amalga oshirilishi mumkin. Bunda qatnov qoidalarida ichki huquq normalariga asoslanadi. Amaliyotda bunday hol ko'p uchraydi. Xalqaro qatnov tegishli xalqaro shartnomada ishtirok etuvchi ikki yoki undan ortiq mamlakat hududi orqali tashishdir yoki chegarani kesib o'tish bilan bog'liq tashishlardir deb ta'rif beruvchi qarashlarni rossiyalik olim O.N.Sadikov noaniq deb hisoblaydi. Tashishni xalqaro qatnov deb e'tirof etish uchun uning amalda ikki yoki undan ortiq mamlakat hududi orqali amalga oshirilishi talab qilinmaydi, balki bunday tashishni boshlashning o'zi kifoyadir. Yuk yoki yo'lovchi xorijiy mamlakat hududiga amalda yetib bormasligi, ya'ni chegarani kesib o'tmasligi mumkin, masalan, jo'natilayotgan yukning yo'qolib qolishi yoki yo'lovchining vafoti tufayli chegara kesib o'tilmasligi mumkin. Bu xulosa amaliyotda e'tirof etilgan.

Xalqaro qatnovning o'ziga xos xususiyatlari. Davlatlar o'rtasidagi iqtisodiy, madaniy, ilmiy-texnikaviy va boshqa sohalardagi munosabatlarning rivojlanib va kengayib borishi o'z navbatida transport sohasidagi xalqaro munosabatlarning taraqqiy etishiga va keng tarmoq yozishiga olib keladi. Bu esa o'z-o'zidan transport sohasidagi mavjud munosabatlarni izchil tartibga solish masalalarini samarali hal etish zaruriyatini yuzaga keltiradi. SHu bois «xalqaro qatnov» deb ataladigan maxsus iboraning yuzaga kelishi tushunarli holdir. Xalqaro qatnov - bu ikki yoki undan ortiq davlatlar o'rtasida yuklar va yo'lovchilar tashishdir. Xalqaro qatnov tushunchasi bilan bir qatorda xorijiy qatnov yo'llarida tashish tushunchasi ham qo'llaniladi. Garchi bu ikki atama bir ma'noda ishlatilsa-da, xorijiy qatnov yo'llarida tashish asosan dengiz orqali tashishni nazarda tutuvchi hollarda qo'llaniladi. SHunga ko'ra ikkinchi atamani xalqaro dengiz qatnovi deb atash ham mumkin. Bu esa xalqaro qatnov tushunchasining ma'nodosh ikkinchi atamaga (ya'ni xorijiy qatnov yo'llarida tashish yoki xalqaro dengiz qatnoviga) nisbatan keng qamrovli tushuncha ekanligini ko'rsatadi. Shuning uchun xalqaro qatnov tushunchasi xalqaro shartnomalarda keng qo'llaniladi.

Har bir davlatning o'z ichki hududi doirasida uning ichki transporti ham mavjud. Transport sohasidagi xalqaro munosabatlarga qo'shilgan davlatda ayni vaqtda xalqaro transport qatnovi ham yuzaga keladi. Xalqaro qatnovning davlat ichki transport qatnovidan asosiy farqi shundaki, xalqaro qatnovda qatnovning ishtirokchisi sifatida chet el elementi ham namoyon bo'ladi. Xalqaro maydonda tashish chet davlatga tashish yoki chet davlat orqali tashish tarzida ko'zga tashlanadi.

Xalqaro qatnov normal ishlab turishi uchun zarur asosni yaratadigan 2 ta vosita mavjud:

Ichki qonun hujjatlari;

Xalqaro shartnomalar. Bu transportning barcha turlarida (istisno: ichki suv transporti) xalqaro qatnovlarni huquqiy jihatdan tartibga solishning asosiy vositasidir. Bunday xalqaro shartnomalar davlatlar o'rtasidagi transportga oid munosabatlarni tartibga soladi.

Transportning barcha yoki bir necha turini qamrab oluvchi xalqaro shartnomalar mavjud. Temir yo'l, avtomobil, havo va dengiz transportining har bir tarmog'i uchun alohida shartnomalar ishlab chiqilgan. Xalqaro shartnomalar ularni imzolagan, shartnoma ishtirokchilari bo'lgan davlatlar uchun majburiydir. Davlatlar bunday shartnomalarning normalariga ichki huquq normalarini muvofiqlashtirishi, ya'ni transformatsiya deb ataladigan jarayonni amalga oshirishi lozim: xalqaro shartnomani ratifikatsiya qilish, rasmiy nashrlarda e'lon qilish, tegishli ma'muriy hujjat chiqarish va h. k. tarzda.

Nazorat savollari:

1. Xalqaro qatnov turlari va ularning huquqiy asoslari
2. Xalqaro qatnovning o'ziga xos xususiyatlari
3. To'g'ri bog'lanadigan qatnov
4. Davlat hududiga yuklar va/yoki yo'lovchilarning kirib kelishi tushunchasi
5. Tranzit qatnov deyilganda.

9-AMALIY MASHG'ULOT.

MAVZU: Ichki huquqni xalqaro qatnovda qo'llash.

Ichki huquqni xalqaro qatnovda qo'llash tushunchasi. Xalqaro qatnovni tartibga solishda ichki huquq katta ahamiyatga ega. Xalqaro qatnov to'g'risidagi bitimlarning amal qilishi ichki huquqning vazifalarini murakkablashtiradi. Amalda mavjud bo'lgan davlatlararo bitimlar ba'zi muhim transport operatsiyalariga daxl etmaydi, chunki bunday operatsiyalar o'ziga xos xususiyatlarga egadir. Shuning uchun ular ichki huquq normalari bilan tartibga solinadilar. Misollar keltiramiz: (a) yuklarni tashishga transport-ekspeditsiya xizmati ko'rsatish (davlatlararo bitimlar bilan tartibga solinmagan), (b) temir yo'l shoxobcha-yo'llaridan foydalanish (xalqaro temir yo'llarda tashish to'g'risidagi bitimlar bilan tartibga solinmagan), (v) charter shartlari (havo yo'llarida tashish to'g'risidagi bitimlar bilan tartibga solinmagan) va xokazo.

Davlatlararo tashishlarning ayrim mamlakatlarda turlicha belgilangan ba'zi shartlarini transport konventsiyalari doirasida emas, balki ularni yuk jo'natiladigan va yuk borib tushadigan mamlakatlarning ichki qoidalarga buysundirish yo'li bilan tartibga solish osonrokdir.

Davlatlararo bitimlarning bixillashtirilgan normalarini qo'llash jarayonida kelib chiqadigan kamchiliklar ichki huquq normalari bilan tartibga solinadi. Xalqaro bitimlar doirasidagi bixillashtirish kollizion normalar zarurligini istisno etmaydi.

O'zbekiston Respublikasining Havo kodeksida «Xalqaro parvoz» tushunchasining ta'rifi berilgan (74-moddaning 1-qismi): «Ushbu Kodeksda xalqaro parvoz deb havo kemasining xorijiy davlatning chegarasini kesib utadigan parvozi tuShuniladi».

1938 yilning 8 sentyabrida qabul qilingan va Germaniya Federativ Respublikasida xamon kuchda bo'lgan, jahondagi ko'pgina mamlakatlarning temir yo'llar to'g'risidagi qonun hujjatlariga sezilarli ta'sir ko'rsatgan Germaniya temir yo'llari Nizomiga ko'ra, «Nizom chet el temir yo'llari bilan aloqalarda qo'llaniladi, chunki bu maxsus qoidalar bilan tartibga solinmagan» (1-§, 2-band). SHu xildagi qoidalar bir qator Yevropa mamlakatlarining avtotransport to'g'risidagi qonun hujjatlarida, jumladan Vengriya avtomobil transportida yuklarni tashish Nizomida mavjud.

Aksariyat Yevropa mamlakatlarida temir yo'l transportiga doir qonun hujjatlari tez-tez qayta ko'rib chiqiladi hamda Temir yo'llar orqali yuk tashish to'g'risida xalqaro konventsiya (MGK) va Temir yo'llar orqali yo'lovchilar va bagaj tashish to'g'risidagi xalqaro konventsiyada (MPK) belgilanib qo'yilgan tashish shartlariga muvofiqlashtirilib boriladi. Bu jarayon yuridik adabiyotlarda ichki qonun hujjatlarini xalqaro qatnov qoidalariga «moslashtirish» - «Anpassung» (nemischa) degan maxsus nom oldi. Angliyada esa temir yo'l to'g'risidagi qonun hujjatlari ingliz-sakson huquqiga xosdir. Bundan tashqari, Temir yo'llar orqali yuk tashish to'g'risida xalqaro konventsiya va Temir yo'llar orqali yo'lovchilar va bagaj tashish to'g'risidagi xalqaro konventsiyalariga Angliya nisbatan kechrok, ya'ni 1952 yilda qo'shildi.

1999 yilning 15 aprelida O'zRning «Temir yo'l transporti to'g'risida»gi Qonuni qabul qilindi. Bundan maqsad O'zbekiston temir yo'llari orqali amalga oshiriladigan xalqaro qatnovni xam huquqiy jihatdan tartibga solish edi.

Xalqaro tashishlarga nisbatan qo'llanilishi mumkin bo'lgan ichki huquq hujjatlarini quyidagi 5 ta guruhga bo'lish mumkin:

Umumiy qonun hujjatlari;

Transportga oid qonun hujjatlari;

Xalqaro qatnovlarni tartibga solish uchun chiqarilgan maxsus ichki huquq hujjatlari;

Qabul qilinishi xalqaro bitimlarda nazarda tutilgan ichki huquq hujjatlari. Bularning soni unchalik ko'p emas;

Xalqaro qatnovlarni amalga oshirishga ko'maklashuvchi hujjatlar.

Umumiy qonun hujjatlari ma'muriy, moliyaviy (solik), fuqarolik (savdo), prtsessual huquq normalarini qamrab oladi. Bular orasida xorijiy transport tashkilotlari faoliyatining huquqiy rejimini belgilab beruvchi ma'muriy va solik huquqi normalari alohida ahamiyatga ega.

Transportga oid qonun hujjatlari aksariyat mamlakatlarda quyidagi shakllarda bo'ladi:

Transportning alohida turlari uchun chiqarilgan transport kodekslari (nizomlari);

Tashish qoidalari, ya'ni tariflar. Bular tegishli transport vazirligi yoki idorasi tomonidan tasdiqlanadi va transport kodekslari(nizomlari)ni tuldiradi. Transport faoliyatining ayrim masalalari bo'yicha maxsus hujjatlar chiqarilishi xam mumkin.

Kolizion norma alohida mamlakatlar huquqidagi tafovutlarni bartaraf etishga qaratilgan. Kollizion normalar davlatlararo qatnovlarga nisbatan ichki huquqning qo'llanishini ta'minlaydigan, eng ko'p ishlatiladigan huquqiy vositadir. Tashish sohasidagi kollizion normalarning o'ziga xos xususiyatlari xam mavjud. Xalqaro tashishlarga oid kollizion normalar xalqaro transport shartnomalari bilan, agar ular mavjud bo'lmasa yoki ularda tartibga solinmagan bo'lsa, ichki huquq bilan belgilanadi, Kollizion normalar temir yo'l transportiga doir shartnomalarda to'liq va puxta ishlab chiqilgan. Avtomobil transportiga oid shartnomalarda muhim kollizion havolalar uchraydi. Xuddi shunday fikrni havo transportiga nisbatan xam aytsa bo'ladi. Dengiz transportida esa manzara boshqacha. Transportning bu turida asosiy xalqaro shartnomalar kollizion havolalarni o'z ichiga olmaydi. Dengiz huquqining kollizion masalalari - ko'p mamlakatlarda bir necha tafovutlarga ega bo'lgan, zarur kollizion havolalarni beruvchi savdo kemalari qatnovi to'g'risidagi milliy qonunlar sohasidir.

Xalqaro tashish shartnomasi. Transport tashkilotlari, yuk va yo'lovchilarning xalqaro qatnovini amalga oshirishda vujudga keladigan munosabatlari tashish shartnomasi asosida boshqariladi. Ayrim xalqaro shartnomalarda tashish shartnomasining ta'rifi xam berilgan. Tashish shartnomasining mohiyati shundan iboratki, transport tashkiloti yukni yoki yo'lovchini belgilangan manzilga eltib qo'yish majburiyatini, yuk egasi yoki yo'lovchi esa transport tashkilotining bu xizmati uchun tashish haqini to'lash majburiyatini oladi. Tashish shartnomasi ana shu ikki tomon o'rtasida majburiyatlar yuzaga kelishining huquqiy asosi hisoblanadi. Tomonlardan birortasi o'z zimmasiga olgan majburiyatini bajarmasa, tashish shartnomasiga ko'ra mulkiy javobgarlik kelib chiqadi. Bunday javobgarlik faqat tashish shartnomasi doirasidagina qo'llaniladi. Xalqaro tashish shartnomasi o'z maqsadi va huquqiy belgilariga ko'ra ichki qatnovdagi tashish shartnomasiga o'xshashdir. Tashish shartnomasi Germaniya va Frantsiya yuridik adabiyotlarida pudrat shartnomasining bir turi deb hisoblanadi. Xalqaro tashish shartnomasi ichki tashish shartnomasiga o'xshash bo'lsa-da, uning farqli jihatlari xam yo'q emas:

Xalqaro tashish shartnomasi davlatlararo bitimlar asosida amalga oshiriladi, agar ular tuzilmagan bo'lsa, milliy qonun normalari bilan tartibga solinadi.

Xalqaro tashish shartnomasi taraflaridan biri chet el jismoniy yoki yuridik shaxsi bo'ladi. Istisno xol: Ba'zan xalqaro tashish shartnomasining taraflari bir mamlakat shaxslari bo'ladilar.

Xalqaro tashish shartnomasi o'zining rasmiylashtirish tartibi bilan, shartnoma shartlarida nizolarni hal etish tartibi bilan xam ichki tashish shartnomasidan farq qiladi.

Xalqaro tashish shartnomasi tashishning eng muhim o'rinlarinigina (shartlarinigina) qamrab oladi va shunga ko'ra keng kamrovli emas.

Yuk tashish shartnomasi bilan yo'lovchi tashish shartnomasi o'rtasida ma'lum farqlar mavjud:

Yo'lovchi tashish shartnomasida yo'lovchi tashish uning bagajini tashish bilan birga amalga oshiriladi. Bagajni tashish yo'lovchi tashish shartnomasiga kushimcha (aktessor) shartnoma deb qaraladi.

Xalqaro shartnomalarda tashuvchining javobgarlik xollari ro'yxati beriladi. Yuk tashish to'g'risidagi bitimlarning ko'pchiligi yukning but saklanmagan va uni yetkazib berish kechiktirilgan taqdirdagina tashuvchining javobgarligini nazarda tutadi. Agar tashuvchi yukni uning o'z egasiga topshira olmasa, yukning batamom yo'qolishi sodir bo'lgan hisoblanadi. Agar yuk o'z egasiga emas, balki boshqa shaxsga berilgan taqdirda xam yuk batamom yo'qotilgan deb hisoblanadi.

Temir yo'l o'z aybi bilan yukxatga ilova qilingan hujjatlar yo'qotib qo'yilganligi va tashish shartnomasini o'zgartirish to'g'risidagi bayonotlarbajarilmaganligi uchun javobgar bo'ladi. Bu qoidalar xalqaro konventsiyalarda (Temir yo'llar orqali yuk tashish to'g'risida xalqaro konventsiya - MGK va Xalqaro temir yo'l yuk qatnovlari to'g'risida Bitim - SMGS) belgilangan.

Transport shartnomalarida javobgarlik doirasini frantsuz franklarida belgilash tartibi qabul qilingan. Bunda shartnoma imzolangan vaqtga qarab eski franklarga yoki Puankare franklari deb atalmish, tilla miqdori turlicha bo'lgan va taxminan 1:5 nisbatda bo'lgan franklarga havolalar beriladi. Eng so'ngi transport shartnomalari tashuvchining javobgarlik chegarasini Xalqaro valyuta fondining hisob-kitob birliklarida belgilanmokda. Fondga a'zo bo'lmagan mamlakatlar tashuvchining javobgarlik chegarasini shartli oltin birliklarida belgilashlari mumkin. Javobgarlik chegarasini kullamaslik yoki to'liq javobgarlikni yuklash odatda zarar yetkazuvchi qasddan tegishli harakatni sodir etgan bo'lsa, nazarda tutiladi. Ba'zi shartnomalarga ko'ra, zarar yetkazuvchining aybi qo'pol bo'lsa, javobgarlik chegarasi oshiriladi.

Xalqaro tashishlar vaqtida, agar tashish shartnomasiga rioya etilmasligi ikkala tomonning aybli harakatlari tufayli yuz bergan bo'lsa, yuzaga kelgan zararni tashuvchi va talab qiluvchi o'rtasida

taqsimlash mumkinligi to'g'risidagi masala paydo bo'ladi. Bunday vaziyatlar huquqda aralash javobgarlik deb, chet el huquqida jabrlanuvchining aybi deb ataladi. Aralash javobgarlik to'g'risidagi qoidalar Xalqaro havo transportida tashishlarga doir ayrim qoidalarni bir xillashtirish haqidagi Varshava konvensiyasi (21-modda) va Yuk va yo'lovchilarni dengizda tashish to'g'risidagi Afina konvensiyasi (6-modda) hamda Yuklarni dengizda tashish to'g'risidagi Birlashgan Millatlar Tashkiloti konvensiyasida (5-modda, 7-band) uchraydi. Boshqa xalqaro shartnomalarda aralash javobgarlik to'g'risidagi qoidalar uchramaydi.

Xalqaro tashishlar vaqtida sug'urtalash ishlarini amalga oshirish keyingi vaqtda keng joriy etilmokda. Sug'urtalash majburiy va ixtiyoriy (shartnomaviy) bo'lishi mumkin. Sug'urtalashning asosiy maqsadi - yuk egalari va Iulovchilar uchun tashishlar chog'ida yuzaga kelishi extimol bo'lgan, tashuvchi hisobidan koplanishining imkoniyati 2.0 bo'lmay qolgan zararining o'rnini to'ldirish kafolatini vujudga keltirish va bunday tovon olishni soddalashtirishdan iboratdir. Sug'urtadan transportning ko'pgina turlarida, ayniqsa avtomobil, dengiz, havo transportida tashuvchilar tomonidan transport vositalarining extimol tutilgan avriyalari tufayli kuriladigan talofatlarni qoplash uchun xam foydalaniladi.

Aksariyat Yevropa mamlakatlari va Amerika Kushma SHtatlarining ichki huquqida avtomobil transportida tashishlarda majburiy sug'urta qo'llanilishi to'g'risidagi qoidalar bor. Yevropa Ittifoqiga a'zo bo'lgan mamlakatlar 1959 yilning 20 aprelida avtomobil transportida majburiy sug'urtani qo'llash to'g'risidagi Yevropa bitimini tuzdilar.

Dengiz va havo transportida xam sug'urta qilish keng qo'llaniladi. Sug'urta qilish transportning bu sohalarida ixtiyoriydir. Havo transportida majburiy sug'urta bir qator mamlakatlarda joriy etilgan. Agar tashuvchining javobgarligi yuqori darajada bo'lsa, bunday holda uning javobgarligini sug'urtalash talab qilinadi.

Xalqaro ko'lamda avtomobil transportida yo'lovchi tashish paytida majburiy sug'urta qilishning qoidalari Mustaqil Davlatlar Xamdustligi davlatlari tomonidan 1999 yil 13 yanvarda imzolangan Bitimda ifodalangan. O'zbekiston xam mazkur bitim ishtirokchisidir.

Yuk tashish bo'yicha xalqaro konvensiyalar. Jahon mikyosida 1949 yildan 1994 yilgacha Birlashgan Millatlar Tashkilotining Yevropa iqtisodiy komissiyasi (EIK) tomonidan transport sohasi bo'yicha tayyorlangan 50 ga yaqin turli xalqaro bitim va konvensiyalar kurib chikildi. Birinchi guruhdagi uch-turtta bitimlar transport infrastrukturasi masalalarini ko'rib chiqdi: masalan, xalqaro magistral yo'llar haqidagi 1975 yilgi Bitim (XMB), Bitimlar (SMJP). Ikkinchi guruh yo'l harakati masalalari, yo'l belgilari va signallariga tegishli bo'lgan 11 ta bitimdan iborat bo'lib, masalan, yo'l harakati haqidagi Konvensiya (1968 y.) va yo'l harakati belgilari va signallari haqidagi Konvensiya (1968 y.).

Uchinchi guruh avtotransport vositalari qismlari va asbob-uskunalari uchun yagona sharoit haqidagi 1958 yildagi Bitimdan iborat. Turtinchi guruh avtomobil transporti bo'yicha me'yoriy hujjatlarni tashkil etib, u 9 bitimdan iborat: ulardan biri xaydovchilarning mehnat sharoitlarini aniqlaydi (xalqaro mikyosda yuk tashishni amalga oshiruvchi transport ekipaji xodimlariga tegishli Bitimlar, YeSPR, 1970 y.); uchinchisi, transport vositalarini solikka tortish; turtinchisi, xalqaro yuklarni tashishga muvofiq bitimlarga xususiy huquq masalalari bilan bog'liq; faqat bitta bitim xalqaro avtomobil transportini iqtisodiy jihatdan tartibga solish masalalariga tegishli. Beshinchi guruk ichki suv yo'llaridagi kemachilikka tegishli bo'lib (xususiy huquq) yettita bitimdan iborat. Bitimlarning oltinchi guruhi soddalashtirilgan xalqaro yuk tashish masalalarini tartibga solib, 14 ta turli xil konvensiyalardan iborat bo'lib, jumladan, bojxona protseduralari masalalarini xam qo'shgan holda (MDP) hujjatini kullagan holda xalqaro yuk tashish haqidagi konvensiya (konvensiya SMV, 1956 g.) xususiy va tijorat transport vositalarini vaqtincha olib kirish.

Bitimning yettinchi guruhi xavfli yuklarni tashish haqidagi ADR Konventsiyasi va yetkazilgan ziyon uchun fuqarolik javobgarligi haqidagi Konventsiya. Nihoyat, bitimlarning sakkizinchi guruhi tezbuziladigan ozik-ovkat mahsulotlariga tegishli bo'lib, u faqat bitta YeSPS (1970 y.) bitimdan iborat.

Respublikamiz 8 ta Konventsiyani imzolagan: MDP Konventsiyasi, xalqaro yuklarni tashish bo'yicha konventsiya, yo'l harakati bo'yicha konventsiya, yo'l belgilari va signallari, konteynerlar tashish bo'yicha va xokazolar. Yaqin orada yana boshqa bitimlar xam imzolanish arafasida.

Hozirda, ya'ni XXI asr busagasida Ipak yo'lini qayta tiklash goyasi haqiqatga aylanish arafasida. O'zbekistondan janub tomonga yo'nalayotgan yangidan-yangi temir yo'l va avtomobil magistrallari savdo-sotik sohasida yangi imkoniyatlarni ro'yobga chiqishiga imkon yaratadi. Endilikda Respublikamiz turli xil alternativ marshrutlar bilan bog'liq bo'lgan faktik va potentsial zararlar haqida deyarli to'liq axborotga ega, bu esa o'z navbatida transport sohasida investitsiya va infrastrukturada ustunlikni qo'lga kiritishda asos bo'ladi, Shuningdek, texnik yordam, kadrlarni tayyorlash, boshqarish tizimini, tarif va sharoitlarni, harakatdagi va alternativ marshrutlarda (Rossiya va qozog'iston bo'ylab) qo'llaniladigan xizmatlarni mukamallashtiradi.

Respublikalararo (MDX mamlakatlari bilan) savdo-sotiq strukturasi boshqa xorij mamlakatlari bilan savdo-sotikka o'tishga bo'lgan intilishi natijasi asosan tovarlarning nomenklaturasidagi, ayniksa eksport mollarning o'zgarishda ko'zga tashlanmokda. Hali-xanuz O'zbekiston eksportida xom ashyo yetakchi roly o'ynasa-da, har holda bir qator sanoat mollarining eksporti ma'lum darajada usib bormokda.

Savdo strukturasi o'zgarishlarning muhim jihati MDX mamlakatlaridan tashqarida joylashgan mamlakatlar bilan savdo operatsiyalarini amalga oshirish maqsadida yuk tashish masofalarini xam ma'lum miqdorda uzaytirilganidadir. YuNKTAD ishlab chiqqan dastur hozirgi vaqtda yuk potokini boshqarish tizimini o'rnatmokda, bu, demak, yuklar haqidagi kengaytirilgan axborotlar tizimi deb ataladi. Dastur quyidagilarga yordam beradi:

Tranzit hujjatlarni rasmiylashtirish marosimlarini soddalashtirish;

Tranzit transport ishlab chiqish va effektiv strategiyani koordinatsiyalash, Shuningdek, ikkitomonlama va ko'p tomonlama tranzit bitimlarning bajarilishini ta'minlash, tranzit yuk tashish sistemasini yaxshilashga yo'naltirilgan;

Tranzit transport sohasida mu'jaz loyihalarini moliyalashtirish (jalb qilinayotgan mablag' hajmiga mos holda) uchun zarur bo'lgan tayanch axborot olish maqsadida TEO o'tkazish;

Institutsional rivojlanish va kadrlarni tayyorlashda.

Ma'lumki, xalqaro savdo-sotiq yuklarini tashishda chegaradosh mamlakatlardan o'tiladi. SHu munosabat bilan sherik mamlakatlar oldida bojxona chegarasidan yuklarni tashish harajatlarini imkon qadar pasaytirib, transport vositalarning tezrok o'tkazib yuborilishiga erishish zarur.

SHu maqsadda O'zbekiston Respublikasi xalqaro «TIR» va «ATA» konventsiyalariga qo'shildi.

«TIR» yo'lda yuk tashish konventsiyasi. «TIR» konventsiyasi – bojxona haqidagi konventsiya bo'lib, u bojxona talablarini soddalashtirish orqali yuk tashish hajmini oshirish maqsadida BMT vositachiligida Jenevada Yevropa Iqtisodiy komissiyasi tomonidan qabul qilingan. Ushbu konventsiya shartlari bo'yicha transport vositalari hamda konteynerlar bojxona punktida tekshiruvdan o'tkazilgandan keyin plombalanadi, yuk mashinasida ochik holda tashiladigan katta va ogir yuklar miqdori aniqlanadi, shundan so'ng belgilangan joydagi bojxonagacha boshqa tranzit bojxona punktlaridan xech bir moneliksiz o'tkazib yuborilaveradi. SHu asnoda ishlatiladigan «TIR» kitobchalari («TIR» – karnetlar) bir vaqtning o'zida chek kitobchasi vazifasini xam bajaradi, ya'ni uni muomalaga kiritgan tashkilotning huquqlarini kafolatlaydi, bu esa yuk tashuvchini boj to'lash yoki garov to'lashdan ozod qiladi.

Mazkur konvensiya nafaqat avtoyo'l, balki transportning boshqa turlariga xam taalluqlidir.

Xalqaro avtomobil yuk tashish amalga oshirayotganda tranzit mamlakatning bojxona idoralari uz davlatlarining qonunchiligiga muvofiq ravishda o'z talablarini da'vo qilib, ya'ni ko'pincha yuklarni yoki transport vositalarini tekshiruvdan utkazishni talab qilishlari mumkin. Bu esa ortiqcha harajat va vaqtdan yutkazishga olib keladi.

«TIR» Konvensiyasi aynan mana shunday murakkabliklarni kamaytirish maqsadida ishlab chiqilgan. SHu bilan birgalikda, u bojxona idoralari ixtiyoriga xalqaro nazorat tizimini xam havola etadi, bu esa an'anaviy protseduralarni almashtirishga kodir bo'lib, bu bilan har bir tranzit davlatga noqonuniy yuk olib kirilishidan himoya qiladi.

Yo'lda yuklarni xech bir qarshiliksiz eng kam ziyon ko'rgan holda tashishni, ularning maksimal xavfsizligini ta'minlash maqsadida «TIR» Konvensiyasi turtta asosiy talabga rioya qiladi:

Yuklar xavfsiz transport vositalari yoki konteynerlarda tashilishi lozim.

To'lamaslik tavakkali mavjud bo'lgan bojxona tulovlari va soliqlari to'lovi xalqaro kafolat, ya'ni milliy kafolat birlashmasi – barcha bojxona tulovlari va soliqlarining O'zbekiston xalqaro avtotashuvchilar assotsiatsiyasi (UXAS–ASMAP) to'lovi bilan ta'minlanishi lozim. Kafolat muayyan chegaralar, o'z limitlariga ega bo'lishi kerakligi boisidan kafolat miqdori har bir davlat uchun alohida belgilanadi. Avtotashish xalqaro uyushma (ATXU – MSAP) kafolatlangan eng yuqori sug'urta summasi «TIR»ning har bir daftarchasiga 50.000 \$ dan oshmasligi kerak. Yana 200.000 \$ gacha oshirilgan kafolat daftarchasi xam bor, undan faqat alkogol ichimliklar va tamaki mahsulotlari uchungina foydalaniladi.

Yuklar bilan birga Konvensiyaning barcha ishtirokchi davlatlari tomonidan e'tirof etilgan, jo'natuvchi davlatda foydalaniladigan va jo'natuvchi, tranzit kiluvchi va yetkazib beruvchi davlatlardagi nazorat hujjati sifatida xizmat qiladigan hujjat xam bo'lishi kerak.

«TIR – karnet» talonlar (voletlar) «1» yoki «2» rakamlari bilan belgilab qo'yilgan koreshokli o'ziga xos «chek» daftarchasidan iborat. Bir talon mamlakatga kirish chog'ida, ikkinchisi kirish chog'ida yoki bojxona ko'rigidan o'tkazilayotganda beriladi. Har bir talon manifest (eltilyotgan yuk haqidagi ma'lumotlar) dan iborat va bojxona ma'muriyati tomonidan to'ldiriladi. Talonlar tugab qolganda xaydovchida koreshokli daftarcha qoladi, xaydovchi uni mamlakatidagi Assotsiatsiyaga qaytarishi kerak bo'ladi. Karnetda saxifalarning aniq miqdori bo'lishi kerak, ya'ni har bir tranzit mamlakatga va kiriladigan va chiqiladigan mamlakatlarga ikkitadan bo'lib, har bir koreshokda bojxona muxri turishi kerak. YeI orqali tranzit chog'ida Xamjamiyat bir mamlakat hududi deb qaraladi.

«TIR – karnet»lar ko'psaxifali xam bo'ladi. Masalan, 14 volet (saxifa) lilar un mamlakat orqali (yoki tukkiz chegarani kesib o'tish) uchun mo'ljallangan. Bir karnetdan chet elga bir marta chiqish yoki mamlakatga qaytib kirish uchungina foydalaniladi. Hajmidan kat'i nazar karnet 45 kungacha haqiqiy hisoblanadi. Daftarcha (karnet) ning amal qilish muddatini faqat ekstremal sharoitlarda va faqat davlat Assotsiatsiyalaridagina uzaytirish mumkin. Kirish chog'ida bojxonachi daftarcha (karnet)ga muxr qo'yayotganda u mamlakat orqali o'tish vaqti limitini belgilash huquqiga ega, masalan, Turkiyada tranzit yuklarga limit 5 kunni tashkil etadi. Bojxona yana mamlakat orqali yurib utiladigan marshrutni xam belgilashi mumkin. Assotsiatsiya u karnetda ko'rsatilganmi, yukmi, bundan kat'i nazar, transport vositasida plombirlangan butun yuk uchun javobgardir. Karnet jo'natuvchi mamlakat tilida tuzilgan va foydalanilgandan keyin 15 kun ichida uni bergan idoraga qaytarilgan bo'lishi shart.

Ammo mazkur konvensiya yuklar aldamchi yo'llar bilan tashilayotgan va soxta hujjatlardan foydalanilgani haqida taxminlar bo'lsa, yuklarni qayta ko'rib chiqishni man etmaydi. Bunday holda tegishli komissiya bojxona idoralarini jalb etib, yukni qayta kurib chiqishga to'la xakli. SHunday qilib, «TIR – karnet»dan foydalanish uning soxibiga quyidagi afzalliklarni beradi:

Tranzit mamlakatlarda yukni mehnattalab va kimmatga tushuvchi kurikdan o'tkazishdan qutulish.

Xalqaro tranzit jarayonlar GDTni tuldirmasdan birgina «TIR» tranzit hujjat daftarchasi bo'yicha amalga oshiriladi.

Bojxona idoralari tomonidan yukli avtopoezdlarni tutib turish vaqti kiskaradi.

ATA mollarini olib kirish olib chiqish bo'yicha Muvakkat konventsiya. «ATA» konventsiyasi – muayyan toifa mollarini vaqtincha olib kirishga ruxsat beruvchi xalqaro bojxona hujjati. «ATA» karneti mamlakatdagi muvaqqat eksportning odatdagi hujjatlari o'rnini bosadi va bojxonadan tezroq o'tishga imkon beradi. Karnet ulpon to'lashdan va garov qo'yishdan ozod qiladi.

Karnet bo'yicha «ATA»ga quyidagilar olib kirilishi mumkin:

- Mollardan namunalar va reklama filmlari (16 mm);
- Xalqaro ko'rgazmalar uchun mollar;
- Kasb jixozlari to'g'risidagi Konventsiyaga muvofiq kasb jixozlari.

«ATA» karnetlari Xalqaro Savdo Palatasi tomonidan beriladi. Palatalarda olingan arizalarning andazasi to'ldirilgan va imzolangan bo'lishi kerak. Imzolangan hujjat arizachi tegishli javobgarlikni o'z zimmasiga olganini bildiradi. Andozaga mollarning ro'yxati uch nusxada ilova qilinadi. Karnet alohida turli rangdagi varaklardan iborat bo'ladi (har bir mamlakat uchun ikki vaucher va kushimchasiga mukova).

Bunda mukova yashil, YeI bojxonasining eksport va qayta import qilish vaucherlari (saxifalari) – sarik, boriladigan mamlakatniki – oq. Tranzit vaucherlari (saxifalar) – har bir tranzit mamlakat uchun ikkitadan – ko'k vaucherlar bo'ladi.

Karnet daftarchasi 12 oy mobaynida haqiqiy hisoblanadi. Bordi-yu, kushimcha safar qilish zarur bo'lib qolsa, unda yangi saxifalar qo'shish kerak bo'ladi, ular mamlakatning tegishli savdo palatalari tomonidan beriladi.

Karnet uni bergan palataga garov yoki teng pul depoziti kiritilgandan keyin haqiqiy deb topiladi. U barcha boriladigan mamlakatlarga olib kiriladigan mollar ulponlari yoki soliqlarining eng yuqori stavkasi +10% ustamasiga teng. Garov kafolat shaklida nakd bank cheki bilan kiritilishi shart, masalan, «Karnetning ichki kafolat tizimi»ga muvofiq London Palatasidan berilgan kafolat. Garov karnet palataga kaytib kelgandan keyingina egasiga qaytariladi, muddatini mamlakat Savdo palatasida uzaytiriladi. ATR Bitimiga hammasi bo'lib 27 mamlakat kushildi va ratifikatsiya kildi: Avstriya, Belgiya, Bolgariya, Buyuk Britaniya, Vengriya, Germaniya, Gretsiya, Daniya, Italiya, Irlandiya, Lyuksemburg, Marokko, Niderlandiya, Norvegiya, Polsha, Portugaliya, CHexiya Respublikasi va Slovakiya (merosxo'rlik huquqida), Rossiya Federatsiyasi, Slovaniya (merosxo'rlik huquqida), AkSH, Finlyandiya, Frantsiya, Xorvatiya (merosxo'rlik huquqida), SHvetsiya, Yugoslaviya. Bitimni SHveytsariya imzoladi-yu, biroq ratifikatsiya kilmadi. Bitimda Yugoslaviyaning ishtiroki uz kuchini saklab koladi va yangi respublikalar agar uni e'tirof etishda davom etishsa, shartnomadagi a'zolikni merosga oladilar. Ushbu Bitim asosida YeIning ko'plab mamlakatlari bunday yuklarni tashish chog'ida muayyan afzalliklarga ega bo'ladilar. Masalan, Buyuk Britaniyada sertifikatli qilingan transport vositalari Bitimga a'zo mamlakatlarda bir joydan boshqa joyga utib joylashish imkoniga ega buldilar. Jixozlar ishlab chiqaruvchilarga Bitimga a'zo barcha mamlakatlarda bozorlar ochilgan. ATRdagi kamchiliklar: Nazoratni talablarga muvofiq xolga keltirish bo'yicha chora-tadbirlar bajarish uchun murakkab va kimmat; 150 km dan yuqori bo'lgan dengiz yo'lida yuk tashish ATR Bitimiga tushmaydi; Bu Nyuxeyven-Dip va Harvich-Zebryug chegaralari ichidagi kultik orqali yuk tashishlarni idora kilguncha Bitimni cheklab turadi; Bitim talablari tashiyotgan narsaning uzining holatini tekshirishni emas, u tashiyotgan jixozlarni tekshirishni idora qiladi. Bitim boshqaradigan yuklarning turlari va haroratga rioya qilish: Muzlatilgan yoki sovutilgan mahsulotlarni tashish chog'ida harorat tartibiga rioya qilinadi, masalan, muzlatilgan go'shtlar, baliklar; Ayrim

muzlatilmagan yoki sovutilgan mahsulotlarni tashish chog'ida harorat tartibi boshqarib turiladi, masalan, yog`, sut, go`sht; Isitish talab etiladigan mollarni tashish xam boshqariladi. Tashish qoidasidan xoli mahsulotlar: Odam ovkat iste'moliga mo'ljallangan mahsulotlar; Havo transportida tashiladigan mollar; Sovutilgan holda tashiladigan boshqa mollar, masalan, dori-darmonlar. Shartnomani imzolagan mamlakatlar tashish bo'yicha ozroq yo ko'prok kat'iy ko'ptomonlama yoki ikki tomonlama bitimlar tuzishlari mumkin. *ADR xavfli yuklarni tashish bo'yicha konventsiya*. Avtotransportda xatarli yuklarni xalqaro yo'llarda tashishga taalluqli Yevropa Bitimi. Bitim Xalqaro yo'llarda yuk tashish, avtomobil transporti bo'yicha Bitimda belgilangan xavfli yuklarni tashish uchun talablarni belgilaydi va faqat xavfli ashyolarni ro'yxatdan utkazadi, Shuningdek qoplash, joylashtirish va tashish bo'yicha masalalarni xam kelishib oladi. Bundan tashqari, Bitim konteynerlar yoki tsisternalar eladigan tsisterna eltuvchilar va transport vositalari uz mamlakatida texnik tekshiruvdan o'tilishi uchun talabni ilgari suradi.

Transport departamenti uz ADR – safarini xabardor qiladi. Ularning aytishicha, ular nuqtai nazardan, « ADR - safar tegishli ravishda yukni ortish vaqtida boshlab uni tushirish vaqtigacha amal qilgan deb belgilangan bo'lishi mumkin va konteyner (tsisterna) ning ADR - safar vaqtida pritsepdan uzib olib qolinishi xalqaro yo'llarda yuk tashishning uzilib qolishini anglatmaydi va bunday yuk tashish dengizni oshib o'tish bilan kushib yuborilishi mumkin, avtomobil yo'lining qolgan qismi esa Birlashgan qirollikka to'g'ri kelgan va ADR belgilovi doirasida qolgan bo'ladi. Bunday usullar ADR - safar chog'ida printsepdan uzib qolinadigan har qanday yuk konteyneriga nisbatan qo'llanilishi mumkin».

Quyidagi mamlakatlar ADRning shartlashuvchi tomonlari hisoblanadilar: Avstriya, Bel'giya, Belorussiya, Bolgariya, Xorvatiya, Rossiya, Ruminiya, Slovakiya, Gollandiya, Daniya, Ispaniya, Bosniya-Gertsogovina, SHveysariya, SHvetsiya, Yugoslaviya, Buyuk Britaniya, Polsha, Portugaliya, Vengriya, Germaniya, Slovaniya, Finlyandiya, Frantsiya, CHexiya, Italiya, Lyuksemburg, Norvegiya. Ushbu mamlakatlarning bir nechlasida ADR – andazolar xavfli yuklarni tashish bo'yicha mahalliy andozalarni koniktirishi kerak. Irlandiya ADRni uz mahalliy qonuni sifatida kiritdi, ammo ADR bo'yicha Bitimni hali imzolaganicha yuk. Bitim shartlariga ko'ra «Xavfli moddalar» ga sof kimyoviy mahsulotlar, Shuningdek korishmalarning bir kancha turlari va shulardan tarkib topgan dori-darmonlar, xavfli chikindilar kiradi. «Xavfli mollar»ga masalan, tozalanmagan idishlar, paketlar va aerezollar kiradi. ADR moddalari va mollari xavfli yuklarni tashish bo'yicha BMT Ekspertlar kumitasining tavsiyalariga binoan 9 toifaga bo'linadi:

1-toifa: Portlovchi moddalar va mollar.

2-toifa: Gazlar: bosim ostida qisilgan, kuyultirilgan yoki suyuqlashtirilgan.

3-toifa: Yonilgi suyuqliklar. CHeklanmagan.

4.1-toifa: Yonilg'i qattiq jinslar. CHeklanmagan

4.2-toifa: O'z-o'zidan yonuvchi moddalar. CHeklanmagan.

4.3-toifa: Suvga tushganda yonilg'i gaz chiqkaradigan moddalar. CHeklanmagan.

5.1-toifa: Ishqorlovchi moddalar. CHeklanmagan.

5.2-toifa: Organiq achitmalar. CHeklanmagan.

6.1-toifa: Zaharli moddalar. CHeklanmagan.

6.2-toifa: Yukumli moddalar. CHeklangan.

7-toifa: Radioaktiv moddalar. CHeklangan.

8-toifa: Zanglovchi moddalar. CHeklanmagan.

9-toifa: Turli xavfli moddalar va mollar. CHeklanmagan.

«CHeklangan» toifalarda nomlar bo'yicha faqat tashilishi mumkin bo'lgan moddalar maxsus sanab o'tiladi. Bunday toifa doirasiga tushuvchi, ammo nomlar bo'yicha sanab utilmaydigan moddalar manfaatdor mamlakatlar o'rtasida Maxsus Bitim tuzilmaguncha sanab o'tilmaydi. «CHeklanmagan» toifaga tushuvchi moddalar ular nomma-nom ko'rsatilganmi, yo'qmi, bundan qat'i nazar tashilishi mumkin. Aniqlashmagan yoki har qanday toifada umumiy

sarlavxa bilan qamrab olinmagan moddalar ADR doirasida xavfli deb hisoblanmaydi va Bitim qoidalariga tushmaydi.

9-toifa tashish paytida xavfli bo'lgan moddalar va mollarini o'z ichiga oladigan boshqa toifalar, masalan, asbestni qamrab oladi.

Xavfli yuklar ADR Bitimi shartlari bo'yicha tashilganda yukka transport harajati qo'shib berilishi kerak. ADR da bunday hujjatning maxsus formati yo'q, xolbuki u butun maxsus ma'lumotni ko'rsatishi shart.

Yuk jo'natuvchi yozma ravishda maxsus ma'lumotlarni qo'shish ma'nosida yuk eltuvchiga farmoyishlar tayyorlab berishi lozim. Jo'natuvchi mamlakatning rasmiy tilidan foydalanishi shart, biroq agar bu ingliz, frantsuz yoki nemis tili bo'lsa, unda bu uch tildan bittasidan foydalanish kerak.

Transport hujjatida quyidagilar bo'lishi shart:

Moddaning identifikatsion rakami, ya'ni BMT raqami (agar qo'llanilayotgan bo'lsa);

ADR da belgilanganidek, modda nomi;

Xavflilik toifasi;

ADR molining raqami mol harfi bilan (agar bo'lsa);

Inițiallar (yoki RID), masalan: UN ADR 1868 Decabovane, 4.1. 16 (v), ADR;

Paketlar miqdori va ro'yxati;

Brutto vazni (portlovchi moddalarda yana netto vazni xam) gr yoki kg da;

Yuk jo'natuvchining nomi va manzili;

Yukni oluvchilarning nomi va manzili;

Boshqa har qanday tegishli ma'lumotlar, masalan, ADR doirasidan ortiq emasligini bildirib yozilgan xat.

Modda ADR qoidalariga binoan avtomobil transportida tashilayotgani haqidagi xat transport hujjatiga kiritilgan yoki qo'shib yuborilgan bo'lishi kerak.

Yana halokat sodir bo'lgan holda extiyot yuzasidan yozilgan yo'riqnomalar ilova qilinishi kerak.

Bu yo'riqnomalar yuk eltuvchiga transport xatini berayotganida berilishi kerak. Garchi Bitim shu yo'riqnomani tashkil etgan hujjatning muayyan formatini aniqlamasa-da, ko'pchilik operatorlar TREMCARD, ya'ni bu talablarni qondirish uchun transport Halokati qog'ozchasini tayyorlab beradilar.

CMR yuklarini yo'llarda tashish haqidagi Konventsiya. 1956 yilda tasdiqlangan bu Konventsiya mintaqaviy Yevropa Konventsiyasi hisoblanadi, yuklarni avtomobil transportida, kontraktda belgilanganidek, yukni qabul qilish joyi va yukni eltib tashlash joyi xech bo'lmaganda bittasi qarda joylashuvi va tomonlarning fuqaroligidan kat'i nazar CMR a'zosi hisoblangan ikki turli mamlakatda joylashgani holda mukofot tarzida yukni tashish kontraktlariga nisbatan qo'llaniladi. Agar ishtirokchi tomonlar o'rtasida yuklarni avtomobil transportida tashish kelishilgan bo'lsa, ushbu Konventsiya xalqaro yo'llarda yuk tashish uchun xam qo'llaniladi. CMR Konventsiyasi Pochta Konventsiyalari, dafn junatmalari va mebel tashish shartlari bo'yicha qo'llanilmaydi. Ko'pgina Yevropa mamlakatlari CMR Konventsiyasini qabul qilgan. CMR Konventsiyasi ko'plab xalqaro yuklarni tashishda qo'llaniladigan transportirovka shartlariga daxldor. CMR da ko'zda tutilgani bo'yicha mas'uliyat, agar yukni ortish va yetkazish joyi kontraktda belgilab qo'yilganidek, loakal bittasi yashash joyi va tomonlarning millatidan kat'i nazar, ikki turli mamlakatda joylashgan bo'lsa, yukni avtomobil transportida tashishga taalluqli har qanday kontraktga tegishlidir.

«CMR» inițiallari frantsuzcha «Conversion relative an contract de transport international de war shandise par route» nomidan olingan. CMR 1965 yilda Iqtisodiy Komissiya tomonidan Yevropa uchun tayyorlangan edi.

Avtomobil transportirovkasini o'z ichiga oluvchi har qanday yuk tashish CMR Konventsiyasi ta'siri ostiga tushadi. CMR Konventsiyasi yukni shaxsiy transport vositalarida tashilgan holda qo'llanilmaydi.

Konventsiya quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- Pochta jo'natmalari;
- Dafn yuki;
- Uy-ruzugor buyumlari (mebel)ni tashish.

CMR shartlari bo'yicha «Mas'uliyat» mahalliy yo'llarda xam, chet ellarda xam butun yo'l davomida tatbiq etiladi.

Konventsiyani ratifikatsiya qilgan mamlakatlar:

Avstraliya, Avstriya, Latviya, Frantsiya, Bosniya-Gertsegovina, Vengriya, Portugaliya, Estoniya, Gretsiya, SHveysariya, Germaniya, Ruminiya, Ispaniya, Italiya, Finlyandiya, Bolgariya, Pol'sha, SHvetsiya, Gollandiya, Slovaniya, Birlashgan kirollik, Tunis, Belgiya, Lyuksemburg, Daniya, Belorussiya, Litva, Harvatiya, CHexiya – Slovaniya, Gana, Rossiya, Yugoslaviya, MDX.

Agar yuk tashuvchi unga topshirilgan yuk xavfli yuk deb tasniflanganini bilmagan bo'lsa, bunday yuk har qanday vaqtda va har qanday joyda tushirilishi, yo'q qilib yuborilishi yoki jo'natuvchiga tovon to'lovisiz zararsiz holatga keltirilishi mumkin. Xavfli yuklar CMR Konventsiyasida belgilab qo'yilmagan bo'lsa xam, biroq ADR Bitimida asos qilib olingan bo'lishi kerak.

Yukning butunlay yoki qisman yo'qolish yoki zararlanishi uchun tovon to'lash borasida CMR Konventsiyasi asosida yuk tashuvchi javobgar bo'lganda yuk qiymati uning tashish uchun qabul qilingan vaqtdagi qiymati bo'yicha belgilanadi.

Qiymat molning ayirboshlash qiymatiga muvofiq yoki joriy bozor narxiga muvofiq, yoki xuddi shu nav va sifatidagi yukning odatdagi qiymatiga tayangan holda belgilanadi.

Yuk tashuvchi quyidagilar uchun xaq to'lashi shart:

- Yuk butunlay yo'qolganda;
- Yuk qisman yo'qolganda;
- Yuk zarar (shikast) topganda;
- Etkazib berishda kechikkanda;
- Tashish harajatlari;
- Bojxona ulponlari;
- Boshqa zararlar chiqimlari;
- «Etkazib berish haqi»ni olish barbod bo'lganda.

Quyidagi sarlavhalar ostida CMR Konventsiyasidagi moliyaviy cheklovlar:

• Yalpi yoki qisman yo'qotilganda 1 kg brutto vazni uchun Maxsus SHartli Birliklar (SDR)ning ko'pi bilan 8,33;

• Zararlanganda – miqdor, ya'ni unga ko'ra yuk qiymati kamayganda (ammo to'liq yoki qisman yo'qotilganda to'lanadigan tovonidan ko'p bo'lmasligi kerak);

• Kechiqish - Tashish chiqimlaridan oshmasligi kerak.

CMRning dastlabki Konventsiyasi to'liq yoki qisman yo'qotish uchun yuk tashuvchi zimmasiga 1 kg brutto vazni uchun 25 oltin frank miqdorida moliyaviy cheklov qo'yar edi. Amalda bu ayrim muammolar sababchisi bo'lib qoldi, masalan, oltin narxi keskin oshib turgan vaqtda. Bunday murakkabliklarni hal etish uchun 1979 yilda ECE CMR ga Protokol tuzdi, u 1 kg vazn uchun 25 oltin frankni 1 kg SDRni 8,33 ga almashtirdi.

Ko'pgina mamlakatlar CMR Protokolini imzoladilar endilikda yuklarni tashish vaqtida yuk eltuvchining javobgarligi pul almashtirishning kundalik kursi bilan qo'llanilishiga muvofiq 8,33 SDR ni milliy valyutaga almashtirish (konvertatsiya qilish) yo'li bilan hisob-kitob qilinadi.

Birinchi yuk eltuvchi yuk tashish uchun xizmatlaridan foydalangan har qanday shaxsning harakati va xatoliklari uchun javobgar bo'ladi, bular uning o'z harakati yoki xatoliklari bo'lgan taqdirda.

Tomonlar transport yorliqchasiga foydali deb karagan boshqa har qanday ma'lumotlarni kiritishlari mumkin.

Majburiy ma'lumotlarga kelsak, eng muhimi k - moddasi hisoblanadi: «Har qanday zid baxonalarga qaramay, transportirovka mazkur Konventsiya qoidalarining ob'ekti hisoblanadi». Bu yerda Shuni ta'kidlash joizki, agar K moddasi aniqlanmasa, yuk tashuvchi barcha chiqimlar, yo'qotishlar va shikastlar uchun javobgar hisoblanadi.

FTA/RHA/SITPRO yorliqchasi BMTning asosiy qoidasiga asoslanadi, ammo bu alohida hujjat majburiy sanalmaydi. Yuk tashuvchi majburiy axborotni kiritgan o'zining yorliqchasini ishlab chiqish huquqiga ega. Ba'zi fikrlarga ko'ra, CMR transport yorliqchasiga oid ma'lumotlar bir qancha hujjatlarda xam bo'lishi mumkin. Bu tajriba tavsiya etilmaydi - kog'oz qancha ko'p bo'lsa, uni yo'qotish extimoli xam shuncha ko'p bo'ladi.

Jo'natuvchi transport yorliqchasida ko'rsatilgan har qanday majburiy va nomajburiy tafsilotlar noaniqligi va mos kelmasligi sababidan yuk tashuvchi ko'radigan barcha chiqimlar, yo'qotishlar va shikastlar uchun yuk tashuvchi oldida javobgardir.

Yuk tashuvchidan transport yorliqchasining to'g'ri to'ldirilganini tekshirib kurish talab etiladi. Garchi jo'natuvchi rozi bo'lmaguncha, aslida ular bilan aloqador bo'lishi shart hisoblanmasa-da, u transport yorliqchasiga tuzatish kiritishi mumkin. Aniq xulosa shuki, agar yuk tashuvchi yorliqchani tekshirishda xatoga yo'l qo'ygan bo'lsa, u yo'qotish va shikast ko'rish holatlarida da'vo qo'zg'atilganda qiyin ahvolga tushib qolishi mumkin. Jo'natuvchi yuk tashuvchini tekshirishga majbur qilishi mumkin.

Xalqaro temir yo'l yuk tashishlari haqidagi konventsiya COTIF (KOTIF). CIMning Birinchi Konventsiyasi 1890 yilda tuzilgan va u xalqaro yuk tashish sohasidagi eng kadimgi Xalqaro Konventsiya hisoblanadi, unga bir necha marta tuzatishlar (kushimchalar) kiritilgan. 1980 yilda yuk tashish bo'yicha CIM Konventsiyasi va yo'lovchilarni tashish bo'yicha CIV Konventsiyasi ikkita ilova bilan yagona COTIF Konventsiyasiga birlashtirilgan edi: CIM – yuklarni tashish uchun (V Ilovasi) va CIV – yo'lovchilarni tashish uchun (A Ilovasi). COTIF Konventsiyasini barcha Yevropa davlatlari, Shuningdek, SHimoliy Afrika va Osiyodagi bir kancha mamlakatlar qabul qilgan edi. CIM Konventsiyasi OTIF Xalqaro yuklarni tashish bo'yicha Temir yo'l Transportida Xalqaro tashkilot, uning idorasi Bern SHveysariyada joylashgan) to'zgan ro'yxatga kiritilgan va xech bo'lmaganda ikki davlat hududidan o'tadigan mutlako temir yo'l liniyalari marshrutga yozib berilgan bevosita transport yorliqchasi talablari asosida yuklarni temir yo'l transportida tashish uchun qo'llaniladi.

G'arbiy Yevropa temir yo'llari bo'ylab yuklarni xalqaro yo'llarda tashish Xalqaro temir yo'l yuklari haqidagi Konventsiya (KOTIF/COTIF Konventsiyasi) tomonidan boshqarib boriladi. Mazkur Konventsiya 1980 yil 9 mayda Bern shahrida tasdiqlangan. Ushbu Konventsiyaga qo'shilgan tomonlar a'zo davlatlar sifatida Xalqaro temir yo'l yuklari (OTIF) bo'yicha Hukumatlararo tashkilotni tashkil etadi. Ushbu tashkilotning maqsadi a'zo davlatlar o'rtasida bevosita xalqaro qatnovi chog'ida temir yo'l liniyalari bo'ylab yo'lovchilar yuklarni tashish uchun yagona tartib - qoida belgilash hisoblanadi.

Bevosita xalqaro qatnovlar uchun KOTIF Konventsiyasi qoidalariga ko'ra:

- «Yo'lovchilar va yuklarni xalqaro temir yo'llarda tashish haqidagi shartnomaga yagona huquqiy qoidalar (TSIM)» (Konventsiyaning A Ilovasi);

- «Yuklarni xalqaro temir yo'llarda tashish haqidagi shartnomaga yagona huquqiy qoidalar (TSIM)» (Konventsiyaning B Ilovasi).

Yagona huquqiy qoidalar jo'natish stantsiyasi va yetib borish stantsiyasi birgina davlat hududida joylashgan va boshqa davlat hududidagi tranzit bilan o'tadigan yuk jo'natmalariga joriy etilmaydi:

- Agar tranzit liniyalar mutlaqo jo'natish davlati temir yo'lidan foydalanganda, yoki;

- Agar ishtirok etuvchi davlatlar yoki temir yo'llar bu yuklar xalqaro yuklar deb hisoblanmasligiga kelishgan bo'lsalar.

4-moddaga ko'ra B Ilovalar tashishga tatbik etilmaydi:

- 1) Tashilishi yo'l davomidagi hududlardan loakal birginasida taqiqlangan predmetlar;

- 2) Tashilishi yo'l davomidagi hududlarning loakal bittasida pochta ma'muriyatlari ixtiyoriga berilgan predmetlar;

- 3) Jixoz va harakatdagi tartibni e'tiborga olgan holda ishtirok etuvchi yo'llarning loakal bittasida hajmi, vazni yoki yasalish shartlari bo'yicha tashib bo'lmaydigan predmetlar;

- 4) Xavfli yuklarni xalqaro yo'llarda tashish haqidagi Reglamentga muvofiq qo'yilmaydigan moddalar va predmetlar.

B Ilovalar qoidalariga ko'ra, tashish shartnomasi jo'natish temir yo'li yorlikchasi yukni tashishga qabul qilib olgan dakikadan tuzilgan deb hisoblanadi. Yukni tashishga qabul qilish yorliqchasi va zaruriyat tug'ilganda jo'natish stantsiyasi taqvim **shtempeli ottiskining** har bir qo'shimcha **formulyaridagi** ko'rsatilgan qiymat bilan tasdiqlanadi.

KOTIF Konventsiyasi tashishlar chog'ida SMGS yorlikchasiga qaraganda birmuncha boshqa temir yo'l yorlikchalaridan foydalanishni xam ko'zda tutadi. SHu bois yo'lning bir qismi Yevropa mamlakatlaridan o'tgan bo'lsa MDXdan yuk olib o'tishni rasmiylashtirilayotganda SMGS yorliqchasi MDX bilan chegaradosh mamlakat temir yo'lining chegara stantsiyasigacha rasmiylashtiriladi. Bu yerda SMGS yorliqchasi KOTIF yorliqchasiga qayta rasmiylashtiriladi. Xuddi shunday jarayon chegara stantsiyalarida va MDX mamlakatlariga mollar olib kirilayotganda xam amalga oshiriladi.

Yorliqcha har bir jo'natma uchun tuziladi. Yorlikcha predmeti faqatgina bitta vagonda joylashtirilgan yuk bo'lishi mumkin, xolos.

Yorliqchalarni ikki yoki muayyan xollarda uch tilda bosilishi lozim, ulardan biri xech bo'lmaganda OTIFning ishchi tili bo'lishi kerak.

Yorliqchada majburiy tarzda quyidagi ma'lumotlar bo'lishi shart:

- Oxirgi stantsiya nomi;

- Oluvchining ismi sharifi va manzili (oluvchi sifatida faqat bir jismoniy shaxs yoki huquqning boshqa sub'ekti ko'rsatilgan bo'lishi mumkin);

- Yuk nomi;

- Massa yoki uning o'rniga jo'natish stantsiyasida joriy qoidalarga javob beruvchi belgi;

- Mayda junatmalar uchun yuk joylari miqdori va qoplash turi;

- Vagon rakami;

- Bojxona va boshqa ma'muriy muassasalar tomonidan chiqaradigan, farmoyishlar hujjati yorliqchaga yopishtirilgan yoki belgiga ko'ra yorliqchada bo'lgan batafsil ro'yxat ma'lum stantsiyadagi, bojxonadagi va boshqa muassasadagi temir yo'l ixtiyorida turadi;

- Jo'natuvchining ismi sharifi va manzili (jo'natuvchi sifatida bir jismoniy shaxs yoki huquqning boshqa sub'ekti ko'rsatilgan bo'lishi mumkin).

Yorliqcha tegishli xollarda Yagona huquqiy qoidalarda ko'zda tutilgan barcha boshqa ma'lumotlardan iborat bo'lishi kerak.

- Fuqaro aviatsiyasi faoliyatiga noqonuniy aralashuv holatlari bilan ko'rash olib borishi shart.

Xalqaro havo yuklari tashishga daxldor ayrim qoidalarni ixchamlashtirish haqidagi 1929 yili Varshavada imzolangan va 1955, 1961 va 1975 yillarda tuldirilgan Konventsiya xam xalqaro havo huquqlari me'moriy tizimining bir qismi hisoblanadi.

Varshava Konventsiyasi bir tomondan, avia yuk tashuvchilar va ikkinchi tomondan, yo'lovchilar, Shuningdek, yuk jo'natuvchilar o'rtasida huquqiy javobgarlik va o'zaro munosabatlarni idora qilib turadi.

Varshava Konventsiyasi qoidalariga ko'ra, avia yuk tashuvchi yukning halokati va yo'qolishi, uning shikastlanishi yoki eltishdagi kechiqish uchun, agar bu voqealar aviaparvozi davomida sodir bo'lgan bo'lsa, bevosita javob beradi. Yukning yo'qolishi, yo'q qilinishi yoki shikastlanishiga kelganda, «avia yuk tashishi» deganda yuk aerodromida bo'ladimi, samolyot bortida yoki aerodromdan tashqarida samolyot qo'ngan holda har qanday boshqa joyda bo'ladimi, bulardan kat'i nazar yuk eltuvchi ixtiyorida bo'lgan butun muddat davomini o'z ichiga oladi. Agar ortish, yetkazib berish yoki yukni boshqa samolyotga olib o'tish maqsadida yukni aerodromdan tashqaridagi hududda tashiladigan bo'lsa, agar boshqa isbot topilmasa, zarar havodagi parvoz chog'ida yetkazilgan deb e'tirof etiladi. Agar yukka huquqi bor shaxs yukni da'volarsiz qabul qilib olsa, bu yukni yaxshi holatda yetkazib berildi, deyish uchun yetarli isbot hisoblanadi.

Varshava Konventsiyasiga muvofiq, yuklar aviatransportda tashilganda tashish hujjati – aviatransport hujjati qo'llaniladi (Varshava Konventsiyasining o'zgartirilgan tahririda – aviayorlik). Yuk tashuvchi yuk jo'natuvchidan bu hujjatdan har bir upakovkaga alohida berishni va ularni o'z navbatida qabul qilib olishni talab etishga xaqli. SHunga qaramay bu hujjatning yo'qligi, standartsizligi yoki yo'qolib kolishi shartnomaning haqiqiyiligiga yoki Varshava Konventsiyasi qoidalarining qo'llanishiga salbiy ta'sir ko'rsatmaydi.

Har bir hujjat uch original nusxada bo'lishi va yuk bilan qo'shib topshirilishi kerak. Birinchi nusxa yuk tashuvchiga mo'ljallangan va unga yuk jo'natuvchi imzo chekadi, ikkinchisi yuk oluvchiga mo'ljallangan va unga yuk jo'natuvchi imzo chekib, yukka qo'shib yuboriladi, uchinchi nusxani yuk tashuvchi imzolaydi-da, tashish uchun yuk qabul qilingandan so'ng, yuk jo'natuvchiga topshiriladi. Aviayorlikda jo'natish va yetib borish aviaportlarining nomlari ko'rsatiladi, ular aviayorlik hujjatlarga tirkab qo'yiladi, bular e'lon qilingan qiymat, tashishga to'lov summasi, yorliq tuzilgan sana va x.k. lardan iborat bo'ladi. Yuk jo'natuvchi yukni oluvchiga yetkazib bergunga qadar bojxona va boshqa nazorat uchun zaruriy kushimcha axborot va hujjatlarni takdim etishi shart. Jo'natuvchi bunday axborot yoki hujjat yo'qligi, yoki noto'g'riligi tufayli yuzaga keluvchi har qanday zarar uchun yuk tashuvchi oldida javob beradi.

Aviatransport hujjati va unda ko'rsatilgan ma'lumotlar shartnoma tuzilganligi, yuk qabul qilinganligi, tashish shartlari, vazn, hajm, qoplash va yuk miqdori hisobga olinganligini isbotlash uchun yetarli hisoblanadi.

Varshava Konventsiyasi shu narsani kuzda tutadiki, yuk jo'natuvchi agar aviayorlikning uzidagi nusxani yuk tashuvchiga ko'rsatsa va barcha tegishli harajatlarni to'plasa, yukni

oluvchiga yetkazguncha uni tasarruf etishi mumkin, yuk oluvchi esa yuk tashuvchi mollar va aviayorlikning belgilangan joyga yetib kelganligi va tegishli yig'implarning to'planganligi, Shuningdek, yorlikda ko'rsatilgan boshqa shartlarning boshqarilganligi bo'yicha mollar va aviayorlikni topshirishini talab qilishga xaqli.

Xalqaro aviatsiya transporti assotsiatsiyasi doirasidagi avia tashish. Xalqaro aviatsiya transport assotsiatsiyasi (ingl. qisqartirilgani - IATA) a'zolari aviada yuk tashish qoidalariga yana birtaxlitdagi mezonni xam kiritganlar, ular mana 50 yildirki aviayorlikning yagona blankasidan va shunday yorlikning uch original nusxasi orkasiga chop etilgan shartnomalarning tegishli shartlaridan foydalanib kelmoqdalar. Aviayorlik blankasi va shartnomalar shartlaridan IATA a'zolari mahalliy va xalqaro aviayuklarni tashishda, Shuningdek, bu tashkilotga a'zo bo'lmagan, IATA a'zolari ishtirokidagi xalqaro yuklarni tashishda ishtirok etganlar, yoki shu tashkilot a'zolari belgilagan xalqaro standartlarni o'zlashtirishni xoxlaydi. IATA aviayorlik formatining sodda nusxasini olishni osonlashtirish maqsadida so'ngra uni elektron vositalarida osongina uzatish mumkin.

Konteynerlar va konteyner pule bo'yicha bojxona konventsiyalari. Xalqaro konteynerda yuk tashishlarni kengaytirishni yengillashtirish maqsadida 1972 yil 2 dekabrda Jeneva shahrida konteynerlarga daxldor Bojxona konventsiyasi imzolangan.

Mazkur Konventsiya qoidalariga binoan, «konteyner» atamasi transport jixozini anglatadi (kafas, kuchma tsisterna yoki shunga o'xshagan moslama):

- Ichiga yuk joylashtirish uchun mo'ljallangan to'la yoki qisman yopiq sigimni uzida namoyon etadi;
- Doimiy xarakterga ega va shu sabab ko'p marta foydalanishga xizmat qilishi uchun yetarli darajada mustahkam;
- Yuklarning oralikdagi zo'riqishlarsiz bir yoki bir necha transport turlarida tashishni yengillashtirish uchun maxsus qurilma;
- Jumladan, bir transport turidan boshqasiga ko'chirib o'tishni yengillashtirish uchun yasalgan qurilma;
- Yuklarni oson yuklash va bo'shatish mumkin bo'lgan tarzda loyihalangan qurilma;
- Ichki hajmi kamida bir kubometr bo'lgan qurilma.

«Konteyner» atamasi konteynerning shu tipi uchun zarur bo'lgan ashyo va jixozlarni qamrab oladi, shu shart bilanki, bunda ashyo va jixozlar konteyner bilan birga olib ketiladi. «Konteyner» atamasi transport vositalarini, ashyolarni, transport vositalari extiyot qismlarini va qoplashni o'z ichiga olmaydi.

Konteyner pule haqidagi Konventsiya. Yuklarni xalqaro yo'llarda tashishda konteynerlardan foydalanish vaqtida barcha transport turlari ishining samaradorligini oshirish maqsadlarida BMT Iqtisodiy komissiyaning ichki transport bo'yicha kumitasi pulega topshirgan va xalqaro yuk tashishlarida foydalaniladigan konteynerlarga nisbatan qo'llanadigan bojxona tartibi haqidagi Xalqaro konventsiyani ishlab chikkan edi (Konteyner pulesi haqida Konventsiya). Mazkur Konventsiya 1994 yil yanvarda BMT Iqtisodiy kommissiyasi ichki transport bo'yicha qo'mitaning ellik oltinchi sessiyasi chog'ida qo'llab-quvvatlangan va 1994 yil 15 aprelda imzolash uchun qabul qilingan edi. Xalqaro huquqiy asosni yaratish maqsadiga ega bo'lgan, butun dunyoda va barcha transport turlarida qo'llanilishi mumkin bo'lgan mazkur Konventsiya ayrim konteynerlarning vaqtincha olib kiritilishini boshqarib boruvchi an'anaviy

asosiy talablarni «ekvivalent tovon» deb ataluvchi yangi kontseptsiya bilan tuldirdirishga imkon beradi.

Vaqtincha olib kirishning an'anaviy tizimlaridan farqli o'laroq bu yangi kontseptsiya Shuni ko'zda tutadiki, oldin kiritilgan muayyan konteyner ma'lum muddatdan keyin qayta olib chiqib ketilmasligi mumkin va uning o'rniga shunday tipdagi boshqa konteyner kiritilishi mumkin. SHu printsip oldin olib chiqib ketilgan konteynerning yana qayta olib kiritilishida xam qo'llanadi.

Milliy bojxona organlari nazoratni amalga oshira olishlari uchun bu Konventsiyada bojxona organlarining ushbu Konventsiyani to'g'ri qo'llayotganlarini tekshirish huquqi kuzda tutiladi. Kelishuvchi tomon hududidagi ta'sis etilgan pule ishtirokchilari tegishli talab bo'yicha pule ixtiyoriga berilgan konteynerlar miqdori va uning hududidagi har bir tip pule konteynerlari miqdori ko'rsatilgan ro'yxatlarni taqdim etishlari shart. 1996 yil 30 avgustda O'zbekiston Respublikasi Oliy majlisi VI sessiyasida O'zbekistonning konteyner pulesi haqidagi Konventsiyaga kushilishi to'g'risida qaror qabul kildi.

FIATA doirasida yuklarni tashish. Jahon milliy ekspeditorlik tashkilotlari faoliyati sohasini kengaytirish va ekspeditorlik industriyasi manfaatlarini himoya qilish maqsadida 1926 yil 31 mayda Vena shahrida Ekspeditorlik assotsiatsiyalarining Xalqaro federatsiyasi (International Federation of freig forwardera Association – FIATA) tuzilgan edi.

1955 yildan 1998 yilgacha bo'lgan davrda Xalqaro savdo palatasi (XSP - MPT), Shuningdek, BMTning boshqa manfaatdor bulinmalarining kullab-kuvvatlashi, xamkorligi va ma'qo'llashi yordamida FIATA xalqaro ekspeditorlar faoliyatini va ularning mijozlar, yuk egalari va tashuvchilar bilan o'zaro hamkorliklarini boshqarib turuvchi qator hujjatlarni ishlab chiqdi va amalda tatbiq etdi.

Bugungi kunda jahon ekspeditorlik amaliyotida FIATAning quyidagi transport-ekspeditorlik hujjatlari keng tarqalgan:

- FIATA saylanma mul'timodal transport konosamenti;
- FIATA ekspeditorining transport sertifikat;
- Yukni olgani to'g'risidagi ekspeditor sertifikat;
- FIATAning omborxonasi tilxati;
- FIATAning aylanmasiz havo yo'li yorliqchasi, Shuningdek tipovoy formalari;
- Xavfli yuklar tashishga yuk jo'natuvchining Bayonnomasi;
- Yukni jo'natish (ekspeditsiya qilish) bo'yicha yuriqnomalar;
- Yuk jo'natuvchining intermodal yuk sertifikat.

SHunday qilib, ma'lum vaqt davomida tashqi savdo yuklarini tashish, kuchirib o'tkazish va ishlov berishni hujjat bilan ta'minlash ixchamlashtirildi. Ekspeditorlik faoliyati amaliyotiga ekspeditor va yuk jo'natuvchi huquqi va majburiyatlarini yetarli darajada aks ettiruvchi hujjatlar tatbiq etildi. Yuqorida sanab o'tilgan hujjatlarning qo'llanilishi yuk egasini unga xos bo'lmagan vazifalardan halos etdi, yuk tashish muddatini kiskartirish, pul mablagari aylanmasini tezlashtirish imkonini berdi, mollarni eksport qilish bilan bog'liq bank, tijorat va boshqa operatsiyalarning bajarilishini osonlashtirdi.

Yuqorida sanab o'tilgan hujjatlar orasida FIATA Aralash yuk tashish konosamenti FIATA/ Aylanma mul'timodal transport konosamenti (Negotiable IATA Multimodal Transport Bill of

Lading - FBL) alohida ahamiyat kasb etadi. Mazkur hujjat 1994 yil 1 martdan kuchga kirdi va bunda ilgari FIATAning kombinatsiyalashtirilgan transporti konosamenti o'rnini bosdi.

Javobgarlikning amal qilish muddati. Yuk tashuvchining javobgarligi transportirovka uchun unga yukni yetkazib berishdan boshlanib, tayinlangan maskanga yukni oluvchiga yetkazib berilgandan so'ng tugaydi. SHunday bo'lsa-da, Gaaga qoidalari va Gaaga-Visbu qoidalari kafolatlashi lozim, ya'ni yukni transportirovka qilish yukni kema bortiga ortishdan uni kemadan tushirib olishgacha bo'lgan muddatni («olish-olish» qoidasi) qamrab oladi. Ushbu qoidalar asosida amal kiluvchi dengiz yuk tashuvchisi transport yorliqchasiga har qanday kelishuvlar kiritilishida xolis bo'ladi, transport yorliqchasi uni yuk ortish vaqtigacha va yukni tushirishdan keyingi butun muddat davomida yo'qotish yoki shikastlanish uchun javobgarlikdan ozod qiladi.

SHikastlanishni hisobdan uchirish. Gaaga-Visbu qoidalari va CMR Konventsiyasi tovon to'lash talab etilishi mumkin bo'lgan shikastlanish turlarini cheklaydigan va mol qiymatini haqiqiy bozor qiymati yoki har qanday boshqa xolis me'yorlarga muvofiq ravishda belgilaydigan qoidalarni o'z ichiga oladi. Bu Konventsiyalar mollarning jismoniy yo'qolishi uchungina va ma'lum sharoitlar munosabati bilan sodir bo'lgan (masalan, qayta qoplash yoki holatning o'zgarishi) ortiqcha chiqimlar uchun tovon to'lashga yo'l beradi, ammo iqtisodiy yo'qotish uchun zinxor tovon to'lanmaydi (masalan, bozorda sotishdagi yukotish).

Javobgarlik summasini cheklash. Javobgarlikni cheklash transport qonunchiligining keng ma'lum bo'lgan va an'anaviy xususiyati hisoblanadi. Ko'pchilik Konventsiyalar yuk tashuvchiga uning tomonidan ma'lum miqdorgacha tashilayotgan yukning kilosiga tovon summasini cheklashga imkon beradi. Gaaga-Visbu qoidalari xam tashilayotgan yuklar komplektlari bo'yicha ma'lumotlarni o'z ichiga oladi. Xalqaro transport Konventsiyalarida summalar cheklanishi SDR, S (Special Drawing Rights – Xalqaro Valyuta Fondi) da va yoki Oltin Franklar deb ataladigan. SHunday xalqaro valyuta birjalarida hisob qilingan summalar foydalanilayotgan milliy valyutaga konvertatsiya qilinadigan bo'lishi kerak. Yuk tashuvchiga, agar yukotish, shikastlanish yoki kechiqish uning ataylab qilgan ishi bilan yoki loqayd harakatlari bilan yoki uning xodimlari yoki agentlarining shunday xatti-harakatlari bilan shartlangan bo'lsa, uning javobgarligini cheklashga murojaat qilish huquqi berilmaydi.

Yalpi cheklovni oklash konventsiyasi. Yalpi cheklov kema egasi yoki kemadan foydalanish bilan bog'liq boshqa shaxsga karshi yo'naltirilgan va maxsus xodisa asosida yuzaga kelgan barcha da'volar uchun (aniq va noaniq) o'z javobgarligini cheklaydigan kema egalari qoidalariga kiradi.

To'plama cheklov transportirovka bo'yicha kontrakt asosida yuzaga keluvchi muayyan spetsifik da'voga nisbatan o'z javobgarligini cheklaydigan yuk tashuvchi huquqiga kiradi (yana «Transportirovka kontrakti» bo'limiga xam karang).

Javobgarlikda yalpi cheklovning asosiy sababchisi iqtisodiy hisoblanadi: sug'urtaning mavjud bozor sharoitlarida olinishi mumkin bo'lgan oqilona sug'urta mukofotiga qarama-qarshi yetarli darajadagi sug'urtani qamrab ololmaydigan da'volardan transportirovkalar industriyasini himoya qilish («tijorat sug'urta mukofoti»).

Dengiz yo'li da'vogarligi javobgarligini cheklash bo'yicha 1976 yilgi London Konventsiyasi (LLMC, 1976)

Kema egalari javobgarligini cheklash bo'yicha 1957 yildagi Bryussel Konventsiyasi o'rniga 1976 yilda almashtirilgan LLMC dengiz kemalarida, Shuningdek ular ichki suvlarda turgan xollarda qo'llaniladi. 1976 yil aprely-mayda Londonda bo'lib o'tgan Diplomatik

Konferentsiya vaqtida mana shu Xalqaro Dengiz yo'llari tashkiloti (IMO) xomiyligi ostida 1976 yilgi LLMC qayta kurib chiqilgan edi. 1976 yilgi LLMC ning 15-moddasi qo'llanishda ayrim istisnolarni uz ichiga oladi: Konventsiya neft konlari yoki dengiz tubidagi boshqa tabiiy manbalarni tadqiq etish yoki ishlab chiqish uchun ko'rilgan so'zuvchi platformalar va aviya transport uchun qo'llanmaydi. Shuningdek, ustiga Konventsiyaning ishtirokchi mamlakati suv sig'imi 300 tonnagacha bo'lgan kichik dengiz kemalari va ichki kemachilik kemalari javobgarligini cheklash bo'yicha maxsus qoidalar yo'li bilan milliy qonunchilikni boshqarishi mumkin.

1976 yili LLMC ning 15-Moddasiga muvofiq cheklash huquqiga ega kema egasi yoki boshqa shaxs o'z javobgarligini 1976 yilgi LLMC ishtirokchi mamlakati da'vo qilgunga qadar qidirsam yoki xibsga olingandan keyin o'z kemasini ozod qilish bilan band bo'lsa, shunda qo'llanadi. SHunga qaramay, u 1976 yili LLMC shartlari bo'yicha cheklovga bog'liq da'volarga nisbatan qonuniy jarayonlar belgilangan suddagina cheklov qidirib topishi mumkin. Bu qoida «kema egalari manifeestatsiyalari»dan chetlab o'tish uchun kiritilgan.

Neftdan ifloslanishdan kurilgan zarar uchun tovon to'lash. Neftdan ifloslanishdan ko'rilgan zarar uchun tovon to'lash borasidagi xalqaro konventsiyalar tarixi Shuni tasdiqlaydiki, jamoatchilik tazyiqi ostida hukumatlar kurgan chora-tadbirlar g'oyat samarali bo'lishi mumkin ekan. 1969 yili Silli orollari yaqinida «Torrey Canyon» neft tankeri halokatidan so'ng ifloslanishdan ko'rilgan zarar bo'yicha Fuqaro Javobgarligi Konventsiyasi (CLC) ta'sis etilgan edi, 1971 yili esa qo'shimcha Konventsiya paydo buldi, u neftdan zarar ko'rganlik uchun Xalqaro Kompensatsiya Fondi (Konventsiya Fondi)ni tuzdi. Har ikkala Konventsiya 1992 yili qayta kurib chikildi va bu to'g'rilangan Konventsiyalar shu yil (1996) davomida kuchga kirdi. So'nggi Konventsiya yangi IOPS fondini tuzdi. Vaqti kelib CLC va Konventsiya Fondi shu Konventsiyalar ishtirokchi mamlakatlari 1992 yil Konventsiyalariga kelib kushilganidan keyin uz faoliyatini to'xtatdi.

CLC va CLC 1992. CLC va CLC 1992 ning printsiplari xususiyatlari quyidagicha:

Kema egasining kattik javobgarligi; kema egasi bunday javobgarlik uchun istisnolarning cheklangan miqdorigagina tayanishi mumkin;

Ushbu javobgarlik cheklovi, 1976 LLMCda kuzda tutilgan cheklovdan alohida;

CLC shartlari bo'yicha kema egasi javobgarligini qoplash uchun sug'urta bo'yicha uning majburiyatlari bu majburiyat yuk sifatida 200 tonnadan ortiq neftni tashuvchi kemalarga nisbatan qo'llanadi.

Da'vogarlar neftdan ifloslanishdan ko'rilgan zararga tovon to'lash uchun bevosita kema egasi sug'urtachisiga da'vo qilishlari mumkin. Ko'p xollarda kema egasi Himoya va Muzd Assotsiatsiyasi (P&L) orqali shunday javobgarlik tavakkali ma'nosida o'zini himoya qiladi.

Umumiy avariya mulkni xatardan saklash maqsadida umumiy xavfsizlik yo'lida amalga oshirilgan zararlar, kurbonlar va chiqimlar manfaatlar bo'yicha (kema, yuk va transpartirovka) vokea sodir bo'lgan vaqtdagi ularning haqiqiy sof qiymatiga nisbatan taqsimlanadi (qo'yiluvchi manfaat). Umumiy avariyaning asosli falsafasi – kemani keyingi sayozlikka o'tirib kolishdan olib kolish maqsadida uning sayozlikka so'zib chiqishidir. qutqarish bo'yicha qilinadigan ishlar agar bu qutqaruv ishlari jalb etilmagan manfaatlarining umumiy xavfsizligi deb qilinayotgan bo'lsa, umumiy avariya imkon berishi mumkin. SHunday bo'lsa-da, 1994 yili York-Antverpen. qoidalarining VI qoidasining kafolat berishicha, 1989 yilgi kutkarish bo'yicha Konventsiyaning

14-moddasi shartlariga ko'ra yoki boshqa har qanday qoida asosida kema egasi tomonidan to'lanadigan maxsus tovon umumiy avariya chog'ida to'g'ri kelmaydi.

Umumiy avariya Xalqaro konvensiya qoidalari emas, balki butun dunyo tan olgan shartnoma qoidalari (York-Antverpen qoidalari) bilan boshqariladi. Bu qoidalarga asoslanish so'nggi konosamentlarga fraxt kontraktlariga yoki yukni dengiz yo'lidan tashishda foydalaniladigan boshqa har qanday hujjatga kiritilgan. York-Antverpenning dastlabki qoidalari 1890 yil, so'nggi versiyasi 1994 yil deb sanalgan. Bu umumiy avariya deb tan olinishi uchun bajarilishi lozim bo'lgan quyidagi shartlarni o'z ichiga oladi:

- Xaddan tashqari katta kurbon yo xodisa bo'lishi kerak;
- Kurbon yoki xodisa ongli va okilona tarzda sodir bo'lgan yoki sodir etilgan bo'lishi kerak;
- Umumiy xavfsizlik uchun, mulkni xatardan saklab kolish maqsadida umumiy dengiz xodisasiga jalb etilgan bo'lishi kerak.

Nazorat savollari:

1. Ichki huquqni xalqaro qatnovda qo'llash tushunchasi
2. Xalqaro tashish shartnomasi.
3. Yuk tashish bo'yicha xalqaro konvensiyalao.
4. "TIR" yo'lda yuk tashish konvensiyasi
5. Ichki huquq tomonidan transport shartnomalari qanday usulda amalga oshiriladi.
6. Xalqaro tashishlarga nisbatan qo'llanilishi mumkin bo'lgan ichki huquq xujjatlari qanday guruxlarga bo'linadi.
7. Transportga oid xujjatlar qanday shakillarda bo'ladi.
8. Kollizion tushunchasi.
9. Transport xujjatlari qanday vazifani bajaradiyu

• 10-AMALIY MASHG'ULOT.

- **MAVZU: Xalqaro transport tashkilotlari.**
- **Xalqaro transportni huquqiy tartibga solish.** Xalqaro transportni huquqiy tartibga solishni rivojlantirish xalqaro tashkilotlar faoliyati bilan chambarchas bog'liq. Bu tashkilotlar XIX asr oxirida paydo bo'lib, XX asr o'rtalariga kelib xalqaro transportning turli jihatlarini urganadigan va uning faoliyatining hamma tomonlariga sezilarli ta'sir ko'rsatadigan ixtisoslashgan organlar tizimiga o'sib o'tdi.
- Xalqaro transport tashkilotlarining huquqiy sohadagi faoliyati juda rang-barang.
- Bunga xalqaro shartnomalar loyihalarini tayyorlash, xarakteriga ko'ra xilma-xil transport va texnik tartiblarni, yuk va yo'lovchi tashish qoidalarni, transport hujjatlari proformalarini, tavsiya va xulosa berishni ishlab chiqish, amaldagi bitimlarni talkin qilish, vositachilik va xakamlik yo'li bilan nizolarni bartaraf etish, rasmiy, xakamlik va sud qarorlarini e'lon qilish kiradi.
- Birlashgan Millatlar Tashkilotida xalqaro transport muammolari BMTning dengizda tashish kumitasi mavjud bo'lgan savdo va rivojlanish konferentsiyasi (YuNKTAD) doirasida ancha faol ishlab chiqiladi, tarkibida ichki transport kumitasi bo'lgan Yevropa iqtisodiy komissiyasida esa asosan avtomobil va daryo transporti masalalari bilan shug'ullaniladi.
- BMT Bosh Assambleyasi tomonidan 1966 yil dekabrda BMT ning xalqaro savdo huquqi

bo'yicha Komissiyasi (YuNSITRAL) ta'sis etildi, uning vazifasi «Xalqaro savdo huquqini progressiv uyg'unlashtirish va unifikatsiya qilishga kumaklashish»dan iborat bo'lib, transport sohasi xam shu jumladandir.

- Birinchidan, chegara muammolari: 1994 yil oxiriga kelib Yevropa Ittifoqi a'zolari Belgiya, Buyuk Britaniya, Gretsiya, Daniya, Irlandiya, Ispaniya, Italiya, Lyuksemburg, Niderlandiya, Portugaliya, Frantsiya edi. 1995 yilda Avstriya, Norvegiya, Finlyandiya va SHvetsiyani YeI ga qabul qilish to'g'risida qaror qabul qilindi. Xalqaro stantsiyalarda yuk, yo'lovchilar, Shuningdek vagonlar va boshqa tashish moslamalari chet el yo'llariga topshiriladi. Bunda chegara yo'llar ishini muvofiqlashtirish, chegara munosabatlarini yuklar bo'yicha ixtisoslashtirish, chegaradosh mamlakatlar yo'llarida turli izlar mavjud bo'lgan sharoitda esa - yuklarni qayta yuklash (yo'lovchilarni qayta joylashtirish) yoki vagonlarning juft g'ildiraklarini qayta o'rnatish zaruriyati yuzaga keladi.
- Ikkinchidan, chet el temir yo'llariga vagonlardan va boshqa tashish moslamalaridan vaqtinchalik foydalanishga ruxsat etish, o'z navbatida, bunday foydalanishning vagonlardan okilona foydalanishni va ularning egasi bo'lgan yo'lga o'z vaqtida qaytarishni ta'minlaydigan foydalanish rejimini ishlab chiqishni talab qiladi.
- Uchinchidan, chet el davlatlari o'rtasida temir yo'lda tashish to'g'ri aloqada umumiy qoidaga ko'ra amalga oshirilishini nazarda tutish lozim; bu holat tashishda ishtirok etuvchilar o'rtasida yuzaga keladigan keng doiradagi texnik va huquqiy aloqalarni (yukni topshirish, o'zaro hisob-kitob, yo'lovchilar uchun bo'sh joy mavjudligi, tushadigan da'volarni jo'natish va x.k.) tartibga solishni talab qiladi.
- To'rtinchidan, temir yo'l transportiga yuk tashishning yuk vazni va hajmiga bog'liq bo'lgan alohida turlash xos bo'lib, bular kichik partiyalar bilan jo'natish, vagonlab jo'natish, yukni yo'nalishlar bo'yicha jo'natishdir.
- Yukni temir yo'lda tashish to'g'risida 1970 yil 7 fevralda Bernda imzolangan xalqaro Konventsiya (XYuK)da yukni vagonlab tashish va kichik partiyalar bilan tashish tushunchasi keltirilgan, biroq Konventsiya ularga aniq-ravshan ta'rif bermaganini eslatib o'tish lozim.
- Amaliyot ko'rsatishicha, bu masala tegishli temir yo'llarning ichki qoidalari bo'yicha hal etilishi lozim. Muammoning amaliy ahamiyatini sud ishi misolida ko'rsatish mumkin. Yuk kichik partiyalar bilan jo'natish uchun qabul qilingan, biroq tranzit yo'lda unga vagonlab jo'natishga qo'llanadigan tarif kuyilgan. Yuk egasi jo'natuvchi mamlakatda yukni kichik partiya bilan jo'natish sifatida kvalifikatsiya qilingani keyingi yo'llar uchun xam majburiy deb hisoblangan. Biroq tashuvchiga qilingan da'vo Vena sudi tomonidan rad etilgan. Bunday sud qarori adabiyotda XYuK normalaridan kelib chikuvchi qaror sifatida baxolanadi. (karang Buiietin 1958, w.8,hh 214-219, i knigu Sadikov O.N. Pravovoe regulirovanie mejdunarodnux perevozok- M: Yurid.Literatura, 1981, s 269).⁵
- Evropa mamlakatlari o'rtasidagi xalqaro tashish 1890 yilda Yevropaning 9 mamlakati, shu jumladan Rossiya tomonidan imzolangan Xalqaro yuk tashish to'g'risidagi Bern Konventsiyasi bilan tartibga solib kelingan. 1923 yilda Xalqaro yo'lovchi va bagaj tashish to'g'risida Bern Konventsiyasi tuzildi. Ikkala konventsiya bir necha bor qayta kurib chikildi va ularga qo'shimchalar kiritildi. Ikkala konventsiya ko'plab o'xshash qoidalarga ega bo'lgan yagona sxema bo'yicha tuzilgan bo'lib, aralash aloqa yo'llari bo'ylab tashishda qo'llanilishi mumkin.
- 1980 yilda xalqaro temir yo'lda tashish to'g'risida Konventsiya (COTIF) qabul qilingan, unda temir yo'lda yuk tashish to'g'risida Bern Konventsiyasi va Temir yo'lda yo'lovchi va bagaj tashish to'g'risida Bern Konventsiyasining birlashtirilgan matni mavjud.
- Yaqin SHark mamlakatlari - Turkiya, Suriya, Livan, Irok, Eron va Iordaniya o'zaro transport

⁵ Buiietin 1958, w.8,hh 214-219, i knigu Sadikov O.N. Правовое регулирование международных перевозок- М: Юрид. литература, 1981, стр. 269.

aloqalarida temir yo'lda yuk tashish to'g'risidagi mintaqaviy bitim qoidalari (kiskacha «TELI» bitimi)ni qo'llashdi. Bu bitim XYuK namunasi bo'yicha tuzilgan, lekin bir qator xususiyatlarga ega. Bular: soddalashtirilgan shakldagi yukxat (nakladnaya), yo'llar javobgarligi kattikligining kamligi. Temir yo'lda tashishda asosiy tashish hujjati yukxat bo'lib, u yukka junatilgan joydan mo'ljallangan joygacha yo'ldosh bo'ladi. Temir yo'l yukxatida yuk nomi, o'rinlar joyi, o'rov turi va boshqa ma'lumotlar ko'rsatiladi.

- Etib borgan joyda yuk uni oluvchiga temir yo'l yukxati bilan topshiriladi. SHu tomonlar o'rtasidagi o'zaro hisob-kitoblar to'g'risidagi bitimlar juda muhim ahamiyatga ega.
- «TELI» bitimi bilan temir yo'llar o'rtasidagi bajariladigan tashish, ko'rsatilgan xizmat uchun hamda mijozlar da'volarini qondirish bo'yicha hisob-kitoblar tartibi belgilanadi.
- To'lovlar miqdori (stavkasi) bo'yicha hisob-kitoblar uchun, Shuningdek hisob-kitob birligini (tarif valyutasini) aniqlash uchun asos tegishli bitimlar bilan belgilanadi.
- So'nggi yillarda yukni konteynerlarda tashish salmog'i tobora ortib bormokda, bunda ortishk-tushurish operatsiyalarini bajarishda, taradan foydalanishda vaqt va mablag ancha tejaladi, ayni mahalda tashilayotgan yukning saqlanish darajasi oshadi.
- Evropa mamlakatlari tomonidan 1967 yilda yukni katta yuk konteynerlarida tashish bo'yicha xalqaro jamiyat «Interkonteyner» tuzildi (Bel'giyada joylashgan, ma'muriy markazi Bazelda).
- Jamiyat Yevropa mamlakatlarining ko'pchiligini birlashtirgan bo'lib, konteynerda yuk tashish, ularning bazasini yaxshilash va yagona tariflarni ishlab chiqish bo'yicha keng doiradagi tadbirlarni amalga oshiradi. Binobarin temir yo'llarga e'tiroz va da'volar qilinishi mumkin.
- AQSH, YeI mamlakatlari va Rossiyada o'quv fani sifatida transport huquqiga katta e'tibor beriladi hamda amalda transport yo'nalishidagi barcha universitetlarda, iqtisodiyot va yuridik fakul'tetlarda ukitiladi.
- **Xalqaro transport tashkilotlari.** Transport sohasidagi munosabatlarni xalqaro miqyosda huquqiy jihatdan tartibga solish XVIII asrning oxirlaridan boshlangan. Biroq XX asrning urtalariga kelib xalqaro transport izchil darajada rivojlandi. Bu jarayon xalqarotashkilotlarning paydo bo'lishi bilan bog'liq edi, albatta. Qizig'i shundaki, xalqaro tashkilotlarning eng dastlabkilari aynan transport sohasida tashkil etilgan edilar.
- Transport konventsiyalarini imzolash uchun maxsus diplomatik konferentsiyalar chaqiriladi. Eng muhim ish, ya'ni transport konventsiyalarining matnlarini tayyorlash ishi aslida bunday konferentsiyalar dan oldinroq amalga oshiriladi. Aniqroq aytganda, diplomatik konferentsiyalarda faqat tegishli konventsiyalarni imzolash jarayoni bo'lib o'tadi. Xalqaro transport tashkilotlarining ishchi guruhlarida tegishli konventsiyaning loyihalari ishlab chiqiladi va bu loyixa tomonlar o'rtasida kelishib olinadi.
- *Savdo va Tarakkiyot Konferentsiyasi* Birlashgan Millatlar Tashkilotining dengizda tashish bo'yicha kumitasi bo'lib, bu konferentsiya doirasida xam tegishli konventsiyalar ishlab chiqish borasida samarali ishlar olib borilmokda.
- *Birlashgan Millatlar Tashkilotining xalqaro savdo huquqi bo'yicha Komissiyasi - YuNSITRAL* BMTning Bosh Assambleyasi tomonidan 1966 yilning dekabr oyida ta'sis etilgan. Ixtisoslashtirshgan xalqaro transport tashkilotlari transport turlari bo'yicha tuziladi. Transportning har bir tarmog'ida hukumatlararo va nohukumat tashkilotlarini uchratish mumkin. Hukumatlararo transport tashkilotlarining vakolatlari umumiy xarakterga ega va odatda Transportning ma'lum tarmog'i bo'yicha keng kamrovli bo'ladi. Nohukumat transport tashkilotlarining vakolatlari odatda transport ma'lum tarmog'ining muayyan yo'nalishinigina kamrob oladi va Shuning uchun ular tor qamrovli vakolatlarga egadirlar.
- *Ixtisoslashtirilgan xalqaro transport tashkilotlari.*
- *Temir yo'l transporti sohasida:*
- Bu sohada faqat 2 ta xalqaro tashkilot mavjud: Temir yo'llar xamkorligi tashkiloti (OSJD) va

Xalqaro temir yo'llar Markaziy byurosi. Birinchisi idoralararo tashkilot bo'lsa, ikkinchisi hukumatlararo tashkilotdir.

- OSJD tashkiloti temir yo'llarga doir masalalardan tashqari avtomobil transportiga doir ba'zi masalalarni ko'rib chiqadi. Bu idoralararo tashkilotga Osiyo, Yevropa, Boltikbuyi va MDX mamlakatlari a'zodirlar. Mazkur tashkilotning eng muhim va asosiy vazifasi Xalqaro yo'lovchi va yuk qatnovlari to'g'risidagi bitimlarni (SMGS va SMPS) xayotga tadbiiq etishdir. Tashkilot Kunitasining xuzurida 1959 yili doimiy guruh tuzildi. Bu guruh transport huquqi masalalari bilan shug'ullanadi. Ikkinchi tashkilot - Xalqaro temir yo'llar Markaziy byurosining (qarorgoxi Bern shahrida) asosiy vazifasi Temir yo'llar orqali yuk tashish to'g'risidagi xalqaro konventsiya (MGK) va Temir yo'llar orqali yo'lovchilar va bagaj tashish to'g'risidagi xalqaro konventsiya (MPK) ishlarini yuritishdan iboratdir. Markaziy byuro uz davriy nashriga ega: «*Bulletin des transports internatiunaux par chemins de fer*». Unda tegishli huquqiy masalalarga doir material va makolalar muntazam tarzda nashr etib boriladi.
- Xalqaro temir yo'l transporti Kunitasi (qarorgoxi Bern shahrida) nohukumat tashkiloti bo'lib, xalqaro temir yo'l qatnovi sohasida samarali faoliyat yuritmoqda. Uning katnashchilari Temir yo'llar orqali yuk tashish to'g'risida xalqaro konventsiya (MGK) va Temir yo'llar orqali yo'lovchilar va bagaj tashish to'g'risidagi xalqaro konventsiya(MPK)larni imzolagan temir yo'llar ma'muriyatlaridir. Xalqaro temir yo'l qatnovining huquqiy masalalarini ishlab chiqish Qo'mitaning bosh vazifasidir. Mazkur xalqaro tashkilotga Mustaqil Davlatlar Xamdo'stligi davlatlari (O'zbekiston xam) a'zo emas.
- *Avtomobil transporti sohasida:*
- Bu sohada ixtisoslashgan hukumatlararo tashkilot mavjud emas. Xalqaro avtomobil transporti Ittifoqi (IRU) xalqaro nohukumat tashkilot bo'lib, unda asosan Yevropa davlatlarining milliy avtobirlashmalari a'zodirlar. O'zbekistonda Avtomobil transportida yuk tashuvchilar Milliy uyushmasi (ASMAP) tuzilgan.Milliy uyushma 1996 yilda Ittifoqqa a'zo bo'lib kirdi. IRU yillik ma'lumotnoma nashr etadi.
- *Havo transporti sohasida:*
- Bu sohada eng yirik hukumatlararo tashkilot - Xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkilotidir. Mazkur tashkilotning qisqa nomi sifatida ko'proq uning ingliz tilidagi abbreviaturasi qo'llaniladi: IKAO - ICAO (International Civil Aviation Organization). IKAO Birlashgan Millatlar Tashkilotining ixtisoslashgan muassasasi sifatida 1947 yilning 4 aprelida tashkil topdi. Qarorgoxi Kanadaning Monreal'shahrida joylashgan IKAOning organlari quyidagilar:
- Assambleya.
- Kengash.
- Kotibiyat.
- Assambleya a'zo-davlatlarning vakillaridan iborat oliy organ bo'lib, IKAO siyosatini ko'rib chiqish, byudjetni tasdiqlash va shu kabi boshqa masalalarni ko'rib chiqish uchun har 3 yilda kamida bir marta chaqiriladi.
- Kengash IKAOning ijroiya organidir. Kengash 33 mamlakatning vakillaridan iborat tarkibda bo'lib, bunda u asosan aviatsiyasi taraqqiy etgan mamlakatlar vakillari hamda geografik adolat printsipiga ko'ra tanlanadigan davlatlar vakillaridan tashkil topadi. Assambleya sessiyalari oraligidagi davrda yig'ilishlar o'tkazadi. Kengash Assambleya qarorlarini amalga oshiradi.
- 1992 yilning 12 noyabrida O'zbekiston xam mazkur tashkilotga a'zo bo'lib kirdi. 2000 yilgi ma'lumotga ko'ra, tashkilot a'zolarining soni 183 taga yetdi.
- IKAO dan tashqari xalqaro nohukumat tashkilot bo'lgan Xalqaro havo transporti uyushmasi (IATA) xam samarali ishlarni amalga oshirmokda, xususan xalqaro havo transportida tashish shartlarini belgilashda muhim o'rin tutmokda.
- *Dengiz transporti sohasida:*
- Bu sohada faoliyat yuritayotgan xalqaro tashkilotlar soni ancha salmoqliidir. Hukumatlararo dengiz konsultativ tashkiloti (IMKO), Boltik va Xalqaro dengiz konferentsiyasi (BIMKO,

nohukumat tashkilot) va Xalqaro dengiz kumitasi (MMK, nohukumat tashkilot) dengiz transportini huquqiy jihatdan tartibga solish ishlariga samarali ta'sir ko'rsatib kelmokda. MMK savdo kemalari qatnovining huquqiy masalalarini o'rganish maqsadida ta'sis etilgan hukumatlarga qarashli bo'lmagan xalqaro tashkilotdir.

- Xalqaro transport tashkilotlari mazmun va mohiyatiga ko'ra turli-tuman hujjatlarni qabul qiladi. Xaqli savol tugiladi: ular majburiy hisoblanadimi? Bu savolga javob berish uchun ikki asosdan kelib chiqish zarur:
- Xalqaro transport tashkiloti qabul qiladigan hujjatning xususiyati;
- Tegishli tashkilot nizomining ana shu hujjatning yuridik ahamiyatini belgilovchi qoidalari.
- Xalqaro transport tashkilotlari tomonidan tayyorlanadigan bitimlar shu tashkilot mehnatining maxsulidir. Bunday davlatlararo bitimlar tegishli davlatlarning vakillari tomonidan imzolanganidan so'ng (yoki ma'lum xollarda ratifikatsiya qilinganidan keyin) ular xalqaro shartnomalar deb tan olinadi. Bunda bitimlarning nomlanishi (alohida bitimlar, ma'muriy va texnik reglamentlar, ularga ilovalar va sh. k.) muhim emas. Bu barcha olimlar tomonidan va yuridik adabiyotlarda bir xil tarzda e'tirof etilgandir. Xalqaro transport tashkilotlarining tavsiyalar va ba'zida qarorlar deb nomlangan hujjatlari xam uchrab turadi. Hujjatlarning yuridik kuchi odatda belgilanmaydi. Bunday hujjatlarning ruyobga chiqishi tegishli tashkilotda ishtirok etayotgan davlatning unga qanday munosabatda bo'lishiga bog'liq degan karashlar mavjud. Har qanday holda xam, xalqaro transport tashkilotlarining hujjatlarini butunlay ahamiyatsiz yoki ta'sir etish kuchidan xoli deb tushunmaslik lozim. Xalqaro tashkilotlarning, asosan tashkilotning ish faoliyatiga doir chiqarilgan qarorlari majburiy kuchga ega bo'ladi. Hukumatga qarashli bo'lmagan xalqaro transport tashkilotlari hujjatlarining yuridik kuchi masalalari yaxshi o'rganilmagan. Nohukumat tashkilotlar ma'muriy vakolatlarga ega emas, uchinchi shaxslar uchun majburiy bo'lgan biror hujjat qabul qilishga xakli emaslar. Bunday tashkilotlarning hujjatlari, agar ular tashish shartnomasi shartlariga kiritilgan yoki mamlakat ichki qonunlari bilan tasdiqlangan tashish shartnomasiga kiritilgan bo'lsa, mijozlar uchun majburiydir. Xalqaro tashkilotlarning hujjatlari 2 manba orqali ruyobga chiqadi:

Xalqaro shartnoma;

Ichki davlat qonunchiligi.

Nazorat savollari:

1. Xalqaro transportni huquqiy tartibga solishni rivojlantirish.
2. Xalqaro transport tashkilotlari.
3. Ixtisoslashtirilgan xalqaro transport tashkilotlari.
4. Temir yo'l transporti sohasida.
5. Xalqaro tashkilotlarning hujjatlari

11-AMALIY MASHG'ULOT.

MAVZU: Transport sohasiga doir xalqaro kelishuvlar.

Transport sohasiga doir xalqaro shartnomalar tushunchasi. Mustaqil davlatning butun hududi uning o'z suvereniteti ostida bo'ladi. O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasida «O'zbekistonning davlat chegarasi va hududi daxlsiz va bo'linmasdir» (3-modda) deb ko'rsatilgan. O'zbekiston Respublikasi Havo kodeksining 1-moddasiga binoan O'zbekiston Respublikasining kuruklikdagi yerlari va suv xavzalari ustidagi samoviy hududiga O'zbekiston Respublikasi to'la va tanho egalik qiladi hamda O'zbekiston Respublikasining samoviy hududi O'zbekiston davlati hududining ajralmas qismidir.

Bu xildagi huquqiy normalar ko'plab davlatlarning qonun hujjatlarida uchraydi. Davlatning o'z hududiga nisbatan tanxo egalik qilishi uning o'z hududida transportga oid munosabatlarni ham mustaqil hal etishini bildiradi.

Davlatlar o'rtasida xalqaro qatnovni yo'lga qo'yish uchun bitta xalqaro shartnomaning imzolanishi kamlik qiladi, buning uchun bir qator xalqaro shartnomalar tuzilishi kerak. Xalqaro shartnomalar ko'p, biroq ular aytarli darajada urganilgan emas. Transportga doir xalqaro shartnomalar xalqaro iqtisodiy bitimlarning mustaqil guruhini tashkil etadi. Transport sohasidagi xalqaro shartnomalar transportning turlitarmoqlarida turlicha shakllangan. Temir yo'l transportida bu ishlar yuklarni tashish shartlari to'g'risidagi bitimlardan boshlangan. XIX asr oxirida Yevropada temir yo'llarda tashishlarning rivojlanishi temir yo'llarda yuklarni tashish to'g'risidagi bitimlarning paydo bo'lishiga zamin yaratdi. Dengiz transportida dengiz satxi rejimi, kemachilik qoidalari to'g'risidagi bitimlar ishlab chiqilgan, avtomobil transportida esa yo'l harakati to'g'risidagi bitimlar, tashish shartlari to'g'risidagi konvetsiyalar ishlab chiqilgan.

Transportning barcha yoki bir necha to'rini qamrab oluvchi xalqaro shartnomalar mavjud.

Xalqaro havo transportida tashishlarga doir ayrim qoidalarni bir xillashtirish haqidagi Varshava konvetsiyasi (130 dan ortiq katnashchisi bor) va Konosament to'g'risida ayrim qoidalarning bir xillashtirish to'g'risidagi Bryussel konvetsiyasini (90 dan ortiq ishtirokchiga ega) universal shartnomalar deb hisoblash mumkin. Bu konvetsiyalar xalqaro tashishlarning faqat asosiy shartlarini: transport hujjatlari mazmunini, tashuvchining javobgarligi asoslari va doirasini, unga sudda talablar qo'yish tartibini belgilaydi. Yuklarni xalqaro tashish shartnomasi to'g'risidagi konvetsiya (TSMR) va boshqa bir qator mintaqaviy konvetsiyalar mavjud, ulardagi ishtirokchilarning soni tobora oshib bormokda.

Transportga doir xalqaro konvetsiyalarning nomlanishiga kelsak, ular rang-barang bo'lsa-da (konvetsiya, bitim, shartnoma, statut, tashish tariflari, tashish qoidalari, xizmat yuriknomalari, kushimcha qarorlar), nomlanishiga ko'ra yuridik jihatdan ahamiyatga ega emas.

Xalqaro transport shartnomalarini quyidagi 7 ta guruhga bo'lish mumkin:

1. Transport alohida turlari faoliyatining umumiy printsiplari to'g'risidagi bitimlar;
2. Mamlakatlar o'rtasida xalqaro qatnovni tashkil etish to'g'risidagi bitimlar;
3. Yuklar va yo'lovchilarni tashish shartlari to'g'risidagi bitimlar;
4. Tashish tariflari to'g'risidagi bitimlar;
5. Mamlakatlar o'rtasidagi transport aloqalarini yengillashtirishga qaratilgan bitimlar. Bunday bitimlar bojxona rasmiyatchiliklari, transport vositalari va tashilayotgan yuklarning solik rejimi to'g'risidagi bitimlarni o'z ichiga oladi;
6. Transport ayrim turlari faoliyatining o'ziga xos tomonlarini tartibga soluvchi bitimlar. Bu turdagi bitimlar jumlasiga to'ppa-to'g'ri utadigan qatnov, charter bo'yicha yoki ijaraga berilgan transport vositalarida (havo transportida) tashish, dengizda kutkarish (dengiz transporti) to'g'risidagi bitimlar kiradi;
7. Xalqaro transport sohasida mulkiy manfaatlar himoya qilinishini nazarda tutuvchi huquqni muhofaza qilish xususiyatidagi bitimlar. Bunday bitimlar qatorida kemalar tuknashuvi va tashuvchi (dengiz transporti) javobgarligining umumiy chegaralari to'g'risidagi, tashish shartnomasidan tashqaridagi uchinchi shaxslarga zarar yetkazilgan takdirda transport tashkilotlarining javobgarligi to'g'risidagi, fuqaroviy javobgarlikni sug'urta qilish to'g'risidagi bitimlar, yadroviy materiallarni tashish chog'idagi javobgarlik to'g'risidagi bitimlar bor.

Xalqaro fuqaro aviatsiyasi to'g'risidagi CHikago konventsiyasi. 1923 yilning 9 dekabrda Jenevada Temir yo'llarning xalqaro-huquqiy holati to'g'risidagi Bitim va Nizom (statut) imzolandi. Mazkur konventsiya rasmiy xarakter kasb etganligi bone yetarli ishtirokchilarni jalb qila olmadi va natijada amaliy ahamiyatini yo'qotdi.

Xalqaro havo transportining umumiy masalalari 1944 yilning 7 dekabrda tuzilgan Xalqaro fuqaro aviatsiyasi to'g'risidagi CHikago konventsiyasi va uning ilovalarida o'z yechimini topdi. Konventsiya mazmunan keng kamrovlidir.

Xalqaro transportning boshqa tarmoqlarida transport konventsiyalari tizimi ishlab chiqilgan. Dengiz kengliklarining huquqiy rejimi to'g'risidagi konventsiyalar (Jeneva konventsiyalari, 1958), SOLAS Konventsiyasi va kemachilik va kemalar qatnovinitashkil etishning umumiy masalalariga oid boshqa konventsiyalar dengiz transporti konventsiyalarini tashkil etadi. Xalqaro avtomobil transporti sohasida quyidagi shartnomalarni tilga olish mumkin:

- Yo'l harakati to'g'risidagi Konventsiya,
- Yo'l belgilari to'g'risidagi Konventsiya,
- Yo'l signallari to'g'risidagi Konventsiya,
- Lotin Amerikasi mamlakatlarining yer usti transporti to'g'risidagi Konventsiyasi (19. 10. 1966),

Evropa mamlakatlari va Mustaqil Davlatlar Xamdustligining avtomobil qatnovining umumiy masalalariga doir ayrim bitimlari va boshqalar. Mazkur shartnomalar davlatlararo umumiy va ko'p tomonlama transport shartnomalaridir. Ular:

- 1) Transport alohida turi faoliyatining umumiy printsiplarini belgilaydi va yuk hamda yo'lovchi tashishga taalluqlidir;
- 2) Transport tashkilotlari va ular mijozlarining emas, balki davlatlarning huquq va majburiyatlarini belgilaydi;
- 3) Xalqaro transportning aniq masalalari bo'yicha boshqa bitimlar tuzish uchun huquqiy negizni vujudga keltiradi.

Dengiz transportida xalqaro tashishlarni tashkil etish 2 turdagi bitimlarda belgilanadi:

Dengiz kemachiligi sohasida hamkorlik qilish to'g'risidagi bitimlarda;

Muntazam dengiz yo'llarini belgilash to'g'risidagi bitimlarda.

Havo qatnovlarini tashkil etish to'g'risidagi bitimlar odatda yuklarni xam, yo'lovchilarni xam tashishga taalluqli bo'ladi. Bunday bitimlar 2 taraflama bo'ladi va davlatlarning xalqaro qatnovni amalga oshiruvchi transport tashkilotlari va ular xodimlarining huquq va burchlarini belgilaydi.

Hozirgi vaqtda xavfli yuklarni tashish xalqaro-huquqiy tartibga solish jihatidan eng mukammal ishlangan soha hisoblanadi. Avtomobil transporti uchun 1957 yilning 30 dekabrda Yo'llar orqali xavfli yuklarni xalqaro tashish to'g'risida Bitim ishlab chiqilgan. Xalqaro aviatransport uyushmasi (IATA) tomonidan yuklarni havo yo'lida tashish maxsus qoidalari nashr etilgan. Dengiz yo'llari orqali xam xavfli yuklarni tashishning qoidalari mavjud.

Temir Yo'llar orqali yuk tashish to'g'risida xalqaro konventsiya (MGK) va Temir Yo'llar orqali yo'lovchilar va bagaj tashish to'g'risidagi xalqaro konventsiya (MPK)dagi ko'pgina huquqiy normalar tavsiyaviy xarakterga ega, Xalqaro temir yo'lda yuk qatnovi to'g'risidagi Bitim (SMGS) va Xalqaro temir yo'lda yo'lovchilar qatnovi to'g'risidagi Bitim (SMPS) da esa kat'iy tusdagi normalar ustunlikka ega.

«Tarif» atamasi transport shartnomalar, transportga oid qonun hujjatlari va yuridik adabiyotlarda ikki ma'noda ishlatiladi:

Tarif - bu yuklar va yo'lovchilar tashishning barcha shartlaridir. O'zR to'zgan bir qator bitimlarda

«tarif» ana shu ma'noda qo'llaniladi;

Tarif - bu tashish haqini, transport yig'implari va jarimalarni hisoblab chiqish qoidalaridir. Mazkur «Transport huquqi»da «tarif» ana shu ikkinchi ma'noda qo'llaniladi.

Xalqaro qatnovlarda xalqaro tariflarni joriy etish ayniqsa tashqi savdo yuklarini tashishda yaxshi samara berishi mumkin. Yuk va yo'lovchilarni to'g'ridan-to'g'ri va tranzit tashish tariflari bir-biridan farq qiladi. Xalqaro tariflarning tuzilishi shakli xam turlicha. Tariflar to'g'risidagi bitimlarni rasmiylashtirish tartibi xam bir-biridan farq qiladi. Bunday bitimlar (ularning soni hozirgi vaqtda ancha ko'p) tuzish uchun uyushmalar (temir yo'l transportida) va liniya konferentsiyalari (dengiz transportida) tashkil etish mumkin. Temir yo'l va dengiz transportida tarifga oid bitimlar keng tarkalgan. Mustaqil Davlatlar Xamustligi temir yo'l ma'muriyatlari tomonidan 1993 yilda yagona tarif makonini saklash maqsadida Tarif bitimi tuzilgan, bu bitimga O'zbekiston xam qo'shilgan.

Tariflar to'g'risidagi bitimlar muayyan tarif valyutasiga asoslanadi. Ba'zi bitimlar da milliy valyutaga aylantiriladigan shartli tarif birliklari qo'llaniladi. Mazkur guruhdagi bitimlar quyidagi bo'limlarga bo'linadi:

Tariflarning amal qilish sohasi va qo'llanish tartibi to'g'risidagi ko'rsatmalarni uz ichiga oluvchi umumiy qoidalar;

Masofalar jadvallari;

Tashish haqi jadvallari;

Tashish chog'ida undiriladigan qo'shimcha yig'implar, imtiyozlar va cheklovlar.

Yuk tariflari to'g'risidagi bitimlar, bulardan tashqari, tashiladigan yuklarning nomma-nom ro'yxatini (nomenklaturasini) o'z ichiga oladi.

1995 yil 22 dekabrda qabul qilingan «O'zbekiston Respublikasining xalqaro shartnomalari to'g'risida» gi O'zbekiston Respublikasi Qonunining 11- va 12-moddalarida idoralararo shartnomalarga oid qoidalar mujassamlashgan. Transport tashkilotlarining ayrim bitimlari boshqaruv vazifalariga ega bo'lgan organlar tomonidan tuzilgan bo'lsa-da, ular mazmuni va rasmiylashtirilish tartibiga ko'ra fuqaroviy-huquqiy tashqi savdo kontraktlari jumlasiga kiritilishi lozim.

Transport konventsionalari davlatlararo bitimlarga xos bo'lgan barcha belgilarga ega bo'ladi. Ayni vaqtda, transport konventsionalarining (shartnomalarining) o'ziga xos xususiyatlari xam mavjud. Xalqaro shartnoma uchinchi davlat uchun majburiyatlar keltirib chikarmaydi. Bu xalqaro huquqda e'tirof etilgan va transport shartnomalariga xam daxldordir. Biroq ayrim transport konventsionalari o'z amal qilish sohasining hududiy doirasini kengaytiruvchi normalarni o'z ichiga oladi.

Transport konventsionalari muayyan miqdordagi mamlakatlar imzolaganidan (ratifikatsiya kilganidan, kushilganidan) keyin kuchga kiradi. Ba'zida bunday konventsionalarga kushimchalar kiritilgan holatlarni xam uchratish mumkin. Unga ko'ra, konventsiya uning qatnashchilari jamuljam holda muayyan miqdordagi transportga ega bo'lsa yoki muayyan hajmdagi xalqaro tashishlarni amalga oshirsagina kuchga kiradi. Bu qo'shimcha qoida asosan dengiz va havo transportiga doir bitimlarda ko'zga tashlanmokda.

Nazorat savollari:

1. Transport sohasiga doir xalqaro shartnomalar tushunchasi
2. Tarif

3. Davlatlararo umumiy va ko'p tomonlama transport shartnomalari
4. Xalqaro qatnovlarda xalqaro tariflarni joriy etish
5. Xalqaro transport shartnomalari nechta guruhga bo'linadi.

12-AMALIY MASHG'ULOT.

MAVZU: Avtomobillarda xalqaro tashishda yuk va transport vositalarini sug'urtalash.

Sug'urtalash xizmatlari – bu turli-tuman xavf-xatarlardan sug'urta qilish bo'yicha xizmatlar majmuasidir. Ularning dunyog'a kelishi xizmatlar bozorining rivojlanishi bilan bog'liq, bu transport xizmatlari kabi xizmatlarni sotishda turli-tuman xavf-xatarlarning bo'lishi bilan shartlanadi. Xalqaro tovar aylanmasi eng avvalo yuklarni transportirovka qilish bilan bog'liq bo'lgan xavf-xatarlarga tortiladi. SHu sababli tashqi iqtisodiy faoliyatni sug'urtalashda dengiz, havo, quruqlik transporti sug'urtasi markaziy o'rinni egallaydi.

Transport va yuklarni sug'urtalash – *kasko va kargo* xalqaro sug'urta kompaniyalarining asosiy va mulkiy sug'urtasi bo'lib hisoblanadi.

Xalqaro sug'urtalash operatsiyalariga quyidagilar kiradi:

- *To'g'ridan-to'g'ri xalqaro shartnomaviy operatsiyalar*(bir mamlakatning sug'urtalovchisi boshqa bir mamlakatning sug'urtalovchisi bilan kelishadi);

- *Sug'urtalashning to'g'ridan-to'g'ri shartnomalari*. Ular sug'urtalovchining xorijdagi agentlik organlari tomonidan tuziladi. Agentlik kontoralari (idoralari) yoki agentlar xar qanday davlatda ro'yxatdan o'tgan bo'lishi mumkin va ushbu mamlakat fuqarolarini xorijiy sug'urta kompaniyasida sug'urtalash uchun jalb qilishlavri mumkin;

- *Operatsiyalarning institutsional formalari*(sug'urta shartnomasi yuridik mustaqil bo'lgan sug'urta kompaniyasi bilan xorijda, ya'ni kompaniyaning filiali bilan tuziladi)

- *Xalqaro qayta sug'urtalash operatsiyalari*.

Depozit va kredit operatsiyalari banklar tomonidan xalqaro darajada o'tkaziladigan operatsiyalarning (bank xizmatlarining) asosiy operatsiyalari bo'lib hisoblanadi. Depozit bazasi transmilliy banklar tomonidan o'zlarining xorijdagi filiallari va bo'limlarining omonatlari hisobidan ham, xorijiy omonatchilar, jismoniy va yuridik shaxslarning omonatlari hisobidan ham shakllantiriladi. Transmilliy banklar hukumat banklirining xorijdagi yirik qabul qiluvchilari bo'lib hisoblanadi.

Transport korxonalarining faoliyati, jumladan avtomobillarda xalqaro tashishda hizmat ko'rsatuvchilar traditsion va spetsifik risklar bilan bog'liq bo'ladi.

Hamma vaqt transport vositalarini shikastlash yoki yo'qotish xavfi bo'ladi, yo'lda avtomobilga shikast yetkazilib, shartnoma majburiyatlarini bajarmasdan zarar ko'rish mumkin. Avtotransport bilan bog'liq bo'lgan bir necha baxtsiz hodisalarning statistik ma'lumotlarini keltirishimiz mumkin: YTX natijasida yiliga har bir 1000 ta avtomobilga to'g'ri kelgan halokat 2,28 ga teng, YTX da avtomobil ekipajining olgan tan jaroxati har 1000 ta mashinaga 1,14 ga teng. Bundan kelib chiqadiki, bunday risklarni kamaytirish texnologiyasini bilish juda muhim, masalan, xaydovchining ish rejimi va dam olishini to'g'ri ta'minlash va x.k.

Transportda sug'urtalashning ana'naviy turlari qo'llaniladi, masalan, yo'lovchilarni sug'urtalash, baxtsiz xodisalardan sug'urtalash, ekipajlarni tibbiy sug'urtalashlar shaxsiy sug'urtalash turiga kiradi. Avtotransport vositalarini, tashilayotgan yuklarni sug'urtalash esa mulk sug'urtasiga kiradi.

Majburiy sug'urtalash me'yoriy xujjatlar (qonunlar, majburiy sug'urtalash haqidagi qarorlar va x.k.) asosida amalga oshiriladi. Ularda sug'urtalashni rasmiylashtirish tartibi, sug'urta qoplamasining xajmi, sug'urta qilinayotgan shaxsning javobgarlik chegarasi (sug'urtaning maksimal puli) aniqlangan.

Ixtiyoriy sug'urtalash turi esa sug'urtalash kompaniyasi va sug'urta qiluvchi orasidagi shartnoma ramkasida amalga oshiriladi.

Majburiy sug'urtalashning ajralib turgan xususiyatlaridan bittasi bu davlat organlari tomonidan sug'urtalash shartnomalarini mavjudligini nazorat qilish hisoblanadi: bojxona, militsiya, vizalarni rasmiylashtirishda chet el elchixonalari xizmatlari.

Avtomobillarda xalqaro tashishda majburiy sug'urtalash turiga quyidaglar kiradi: transport vositasi egalarini, yashil/ko'k karta tizimi bo'yicha fuqarolik javobgarligini sug'urtalash, xaydovchilarni tibbiy sug'urtalashlar. Sug'urtalashning qolgan turlari ixtiyoriy hisoblanadi.

O'zbekiston Respublikasida sug'urtalash tizimi

O'zbekiston iqtisodiyotini bozor mexanizmiga o'tishi bilan har hil turdagi mulkchilikning tovar ishlab chiqaruvchilari va sug'urta himoyasiga muxtoj katta aktivlar (ishlab chiqarish predmetlari va vositalari) ga ega xo'jalik yuritishning har hil tashkiliy-qonuniy shakldagi tadbirkorlari paydo bo'ldi. Sug'urtalashning asosiy vazifasi inson salomatligini va moddiy aktivlarni saqlashdan iborat.

O'zbekiston Respublikasida sug'urta bozori va sug'urta biznesining rivojlanishi uchun katta imkoniyatlar bor. Bu imkoniyatlar respublikada sug'urta biznesining yuqori rentabelligi bilan ko'zga tashlanadi, u sug'urta qiluvchilar sonini oshishiga olib keldi. Hozirgi vaqtda O'zbekiston sug'urta bozorida bir necha o'nlab davlat va xususiy sug'urta kompaniyalari, jumladan ularning yarmisida Toshkent shahrida bosh ofislari bor. O'zbekiston Respublikasi sug'urta bozorida 4 ta yirik va omadli faoliyat yuritayotgan sug'urta kompaniyalari va agentligini ko'rsatish mumkin, bu "O'zbekinvest" eksport-import sug'urtalash milliy kompaniyasi, "Madad" agentligi, "O'zagro-sug'urta" (qishloq joylarda joylashgan aholi va korxonalar uchun) davlat-aktsionerlik sug'urta kompaniyasi va "Kafolat" davlat – aktsionerlik sug'urta kompaniyasidir. Qolgan sug'urta kompaniyalari yuqorida sanab o'tilgan liderlar bilan tenglashtirilganda, ustav kapitali o'lchami bo'yicha hamda bajarayotgan ishlari xajmi bo'yicha ham kam rivojlangan hisoblanadi. SHu bilan bir vaqtda O'zbekiston Respublikasining har bitta sug'urta kompaniyasi yoki agentligi bu yoki u sug'urta sohasida mustahkam o'ringa ega.

Xalqaro tashuvlarning oldi-sotdi shartlari, sotuvchi va oluvchining huquq va majburiyatlarini tushuntiradigan unifitsirlangan Inkoterms qoidalari asosida rasmiylashtiriladi.

Avtotransport vositalarini sug'urtalash ("**Kasko**" **sug'urtasi**) - xalqaro tashuvlar uchun shikastlanish yoki avtomobil yoki uning agregatlari nobud bo'lishidagi zararni qoplash maqsadida amalga oshiriladi. Bu sug'urtani avtomobil egasi rasmiylashtiradi. **Yukni sug'urta qilishda ("kargo" sug'urtasi)** nobud bo'lish, kamomad, shikastlanish yoki boshqa **salbiy** ta'sirlar natijasida paydo bo'ladigan zararni qoplash uchun beriladigan sug'urta puli sug'urta kompaniyasi shartnomasi bo'yicha belgilanadi va yukning baxosi, uning xarakteri va transport turidan, masofasi va tashish yo'nalishi hamda tashish soni va risk xajmiga bog'liq bo'ladi.

Xalqaro avtotashuvlardagi javobgarlikni sug'urtalash vaqtida quyidagi risklar ham sug'urtalanishi mumkin:

Sug'urtalash vaqtida sug'urta badalini to'lash bo'yicha cho'zish, imtiyozli shartlarda qo'shimcha sug'urtalash va sug'urtalash davrida kuchga ega bo'lgan boshqa imtiyozli sharoitlar hisobga olinishi mumkin.

"Yashil karta" tizimi orqali xalqaro avtomobillarda tashishda fuqarolar javobgarligini sug'urtalash

Ushbu sug'urtalash turining mazmunini ko'rib chiqaylik. Yuqori darajadagi xavf manbai egalaridan bittasi avtotransport vositalari hisoblanadi va ular shaxsga yoki fuqarolar mulkiga, yuridik shaxslar mulkiga xavf manбайдan yetkazilgan zararni "Yashil karta" tizimi bo'yicha to'liq qoplashi kerak. "Yashil karta" tizimining bosh maqsadi chet el hududlarida chet el xaydovchilari tomonidan (transport vositalari) yo'l transporti xodisasi natijasida jabrlangan uchinchi shaxs manfaatini ximoya qilishdan iborat.

Yashil karta tizimi orqali avtotransport vositalari egalarini fuqarolar javobgarligini sug'urtalash bo'yicha xalqaro kelishuvning (Universal shartnoma) oxirgi taxriri London xalqaro Sovetining Byurosida Yashil karta tizimi bo'yicha 1989 yilda qabul qilingan va Jeneva Tavsiyasini hisobga olgan xolda, 1991 yil 1 yanvardan kuchga kirdi.

Bu shartnomaning birlamchi ishtirokchilari Yagona Iqtisodiy Tizim (YaIT) ga kirgan davlatlar edi. Keyinchalik ularga bir qator mamlakatlar qo'shildi.

1996 yilning 1 yanvar kuni kelib, bu Universal shartnoma 18 ta g'arbiy yevropa, 7 ta yaqin sharq va shimoliy afrika, 11 ta sharqiyevropa sotsialistik davlatlarini hamda Estoniyani birlashtirdi. 1998 yilda bu shartnomaga Ukraina ham qo'shildi.

Ishtirokchi-davlatlar orasida fuqarolar javobgarligini sug'urtalash bilan shug'ullanadigan sug'urtachilar "Yashil karta" milliy Byurosiga birlashganlar.

Avtomobil egasida sug'urta kafolati borligini isbotlaydigan xujjat "Yashil karta" polisi hisoblanadi u milliy Byuroning tanlovi bo'yicha Yevropa tillarining bittasida unifikatsiyalangan shaklda chiqariladi.

MDX davlatlari, shu jumladan O'zbekiston Respublikasi fuqarolarni javobgarligini sug'urtalash bo'yicha davlatlararo kelishuv a'zosi hisoblanmaydi, Shuning uchun bu davlatlarning sug'urta kompaniyalari o'zlarining "Yashil karta" sini chiqarishga huquqi yo'q va ularning hududlarida bu sug'urta polislarining kuchi yo'q.

Xalqaro tashuvlarni amalga oshirayotgan o'zbek avtotransport korxonalarini "Yashil karta" ni "Yashil karta" tizimidagi ishtirokchi-davlatlarning sug'urta kompaniyalaridan yoki Rossiyaning vositachi sug'urta kompaniyalaridan olishlari mumkin."Yashil karta"ni chegara punktlarida sotib olish transport firmalariga qimmatga tushadi.

"Yashil karta" ning muddati 1, 2, 3oy va 1 yil bo'lishi mumkin.

Yashil karta aniq rekvizitlarga ega. Yuz tomonida ishlatish muddati ko'rsatilgan. Bu uning narxini aniqlaydi. Masalan, 2004 yil 15 fevraldan 2004 yil 15 martgacha hammasi bo'lib 30 kun. Muddat 15 kundan kam bo'lmasligi kerak. Undan keyin, Yashil kartani chiqargan davlat belgisi ko'rsatiladi. Masalan, D –harfi turgan bo'lsa, karta Germaniyada berilgan. Agarda PL – Polshada.

"Yashil karta" sug'urta polisi xalqaro tashuvlar amalga oshirilayotgan harakatlanuvchi tarkibning har bittasiga beriladi, ya'ni tarkibida tyagach va yarim pritseptli avtopoezdlar bo'lgan avtotransport korxonasi ikkita "Yashil karta" ni olishi zarur: bittasi tyagach va ikkinchisi yarimpritsep uchun. "Yashil karta" da avtomobil markasi, turi, davlat nomeri ko'rsatiladi.

Avtotransport vositasining turi lotin harflari bilan belgilanadi: A-engil avtomobil, V - mototsikl, C – yuk avtomobili yoki tyagach, F – pritsep(yarimpritsep) , Ye- avtobus.

"Yashil karta" avtomobil egasining zarar yetkazilishi xolatlarida fuqarolar javobgarligini sug'urtalash turini sug'urta qilganligini tasdiqlovchi xujjat bo'lganligi uchun polis ning o'zida egasi (agar avtomobil yuridik shaxsga tegishli bo'lsa, korxonasi nomi va agar avtomobil jismoniy shaxsga tegishli bo'lsa familiya va ismi yoziladi hamda avtomobil egasining manzili (yuridik shaxs –korxonalar uchun) ko'rsatiladi.

Har xil sug'urta kompaniyalarida "Yashil karta"ning baxosi farq qiladi, masalan, nemis sug'urta qiluvchilarining polisi Polsha kompaniyalarining sug'urtalaridan qimmat turadi.

Fuqarolar javobgarligini sug'urtalash judayam foydali: Statistika bo'yicha, bu sug'urtalash turida to'lanadigan summa umumiy summaning taxminan 12-15 % ni tashkil etadi.

Xulosa qilib aytganda, sug'urta bozor iqtisodiyotining ajralmas tarkibiy qismi bo'lib, zamonga mos ravishda takomillashib boraveradi.

Nazorat savollari

- 1.Sug'urtalash xizmatlari.
- 2.Avtomobillarda xalqaro tashishda sug'urtalash
- 3.Xizmatlar bozori o'sishining rag'batlantiruvchi omillarini sanab bering.
- 4.Transport sug'urtasi
- 5.O'zbekiston Respublikasida sug'urtalash tizimi
- 6.Xalqaro tashishlarda sug'urtalashning qaysi turlari qo'llaniladi
- 7.Sug'urta xizmati

13-AMALIY MASHG'ULOT.

MAVZU: Xaydovchilarning mehnat va dam olishini tashkil etish.

Xaydovchilarning ishi va dam olishi. Hozirgi kunda ko'p dalatlarda avtomobil transporti va transport turlarining asosiy turiga aylanmoqda, ammo avtotransportni eng xavfli transport deb atash mumkin. Jamiyatni avtomobillashtirilishi ko'plab yangi muammolarni keltirib chiqarmoqda, ulardan eng muximi – bu yo'l xarakatini xavfsizligini ta'minlashdir.

Xaydovchini tashish jarayonidagi mehnati eng keyin, katta diqqat- e'tiborni talab etadigan faoliyatdir. Xaydovchini charchashi, asabiy kuchlaninishi uning diqqat- e'tibori, reaksiya tezligini tez pasayishiga olib keladi. Xaydovchini rulda o'tirish vaqtini oshishi yuklarni olib borish muddatini kamaytirishga (samarali erishishga) olib kelsa ham ba'zan juda jiddiy salbiy oqibatlarini yuzaga keltiradi. Bu borada olimlar tomonidan quyidagi bog'lanishlar aniqlangan:

- hozirgi paytda YTX yuzaga keklashining asosiy sababi- bu xaydovchini rulda uxlab qolish masalasidir;

- uxlab qolish xollari sutkaning 24.00 dan to 5 .00. gacha va 12 00.gacha dan 15 .00. gacha orliklarida yuz beradi;

- YTX uchragan xar bir 6-chi xaydovchi rulda 8 soatdan ko'p o'tirgan;

- rulda 11 o'tirgan xaydovchilarda YTX soni oshib ketadi.

Shu tufayli xalkaro yuk tashishda xaydovchilar mehnat faoliyati va dam olish rejimlarini mehnat faoliyatiga salbiy ta'sir etuvchi faktorlarni hisobga olgan holda planlashtirish lozimdir. Buning uchun esa yuk olib borib yetkazish vaqtini optimal planlashtirish va uning mehnati va dam olish rejimlarini mukammallashtirish masalalariga ko'plab mamalatlarda e'tibor berilgan. Masalan, 1970 yilda mehnatni tashkil etish xalqaro tashkilotida (MOT-mejdunarodnaya organizatsiya truda) ko'plab psixofiziologik olimlar ishtirokida xalqaro tashishda transport vositalaridan foydalanish borasida Yevropa kelishuvi (ESTR- Yevropeyskie sogloshenie transportnoy raboty) tayyorlandi va qabul qilindi. YeSTR xujjatiga ikkita tuzatish kiritildi-1983 va 1992 yillarda.

Hozirgi paytda xalqaro tashishda transport-yo'l xavfsizligini ta'minlash muammosi nihoyatda dolzarbdir. SHvetsiyada "Volvo" kompaniyasining ma'lumotlariga qaraganda Yevropa mamlakatlarida xar yili minglab avtomobillarni xaydovchilari YTXda xalok bo'lishadi. 5mingdan ziyod xaydovchilar esa turli darajada tan-jaroxati oladilar. Bugungi kunda YTH natijasida xalok bo'lganlar soni bo'yicha 1-chi o'rinda ,tax-jaroxati olganlar soni bo'yicha esa 2-chi o'rinda turadi. SHu tufayli yo'l xarakatini tashkil etish jiddiy xalqaro muammoga aylandi. Mazkur muammoni xal etish turli usullar va vositalar shu jumladan xaydovchilarni ish vaqti me'yorlarini va ularni sarflash rejimlarini optimallashtirish asosida olib borilmoqda. Bu me'yorlar yuqorida aytilan YeSTR xujjatida asoslab berilgan va ular mazkur kelishuv ishtirokchilari bo'lgan ko'pgina Yevropa mamlakatlarida qo'llanilmoqda.

"Avtomobil-xaydovchi–yo'l" tizimining ishonchliligi 2 ta yo'nalishdagi qonuniyatlar bilan aniqlanadi. Birinchisi, avtomobilni va yo'l, undan barcha vositalarni tayyorgarligi va texnik imkoniyatlari bo'lsa, ikkinchisi xaydovchini operator sifatidagi ijtimoiy - biologik xarakteristikalari hisoblanadi.

Haydovchining faoliyati eng murakkab va mas'uliyatli mehnat faoliyati hisoblanadi. Bu faoliyat katta asabiy- emotsional kuchlanishi va diqqatni doimiy barqaror ravishda jamlanishi va yo'naltirishining asosiy masalasi- bu butun ish smenasi davomida xaydovchini yuqori samarali mehnat faoliyatini uning sog'liq darajasini kamaytirmagan holda ta'minlashdan

iboratdir.

O'zbekiston qonunchiligiga binoan xaydovchining kunlik ish vaqtlari bir haftada 40 soatni tashkil etishi kerak. Haftada 6 kun ishlaydigan xaydovchilar uchun bir kunlik ish vaqti 7 soatdan oshmasligi kerak. Haftada 5 kun ishlab 2 kun dam olish rejimida kunlik ish smenasi vaqti 8 soatdan oshmaydi.

Quyida YES tizimidagi asosiy qoidalar keltirilgan

| № | Vaqt ko'rsatkichi | Ko'rsatkich qiymati |
|---|---|---|
| 1 | Haydovchini marshrutda faoliyat maksimal kunlik vaqti | 4,5 soat (umumiy yoki yig'ma muddat) |
| 2 | 2 hafta mobaynida haydovchini yo'lda bo'lish maksimal vaqti | 90 soat |
| 3 | Haydovchi uchun beriladigan tanaffus (boshqa ish) | 45 min jami yoki 45 min hisobidan beriladigan alohida 15 minutlik tanaffuslar yo'lda yurish vaqti 4,5 soatdan keyin |
| 4 | Sutka mobaynida dam olish vaqti | 11 soat (qisqartirilgani) 9 soatgacha haftada 3 marta va keyingi hafta oxirigacha to'ldirish sharti bilan |
| 5 | Hafta mobaynida dam olish vaqti | 45 soat (qisqartirilganligi) 36 va 24 soatgacha keyingi hafta oxirigacha to'ldirish sharti bilan |
| 6 | Hafta | dushanbani 00.00 soatidan keyingi yakshanbani 24.00 soatigacha |

Xalqaro avtomobil yo'llarida yuk tashishda taxograflarni qo'llash.

№3821/85 "Avtoyo'l transportida qayd etuvchi apparatlar to'g'risida" gi YeS qoidalariga muvofiq xalqaro avtomobil yo'llarida tashishni amalga oshiruvchilar barcha avtotransport vositalariga, ya'ni, to'liq massasi 3,5 t gacha bo'lgan yuk avtomobillari (tirkama va yarim tirkama bilan birgalikda) va avtobuslarga (9 o'rindiqdan ortiq (haydovchi o'rindig'i bilan birgalikda)) nazorat moslamalari – taxograflarni o'rnatilgan tartibda o'rnatishlari lozim.^[6]

Taxograf ko'rsatuvchi va qayd etuvchi qismlardan, ya'ni datchiklar va o'zi yozuvlarni qayd etuvchi ikkita qismlardan iborat bo'ladi.

Taxograf tablosida quyidagi asosiy ish turlarini anglatuvchi belgilardan foydalaniladi:



- avtomobilni boshqarish vaqti;

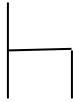


- avtomobil bilan faol ish vaqti, yuk ortish-tushirish;

⁶ Б.А.Ходжаев, Г.Т.Закиров Международные автомобильные перевозки. «Фан» 2005



- ish paytidagi boshqa vaqtlar (haydovchi ishni boshlash va b. haqida ishoralarni kutish yoki boshqa ishlar bilan band bo'lish va b. vaqtlari);

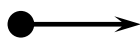


- ish vaqtidagi va ishdan keyingi dam olish vaqtlari.



- F.I.O.;

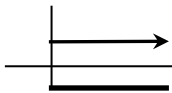
Taxokartani o'rnatishda haydovchi markaziy qismni to'ldirishi lozim:



- jo'natish punkti;

...20... - taxokarta o'rnatilish sanasi;

№- avtomobil qayd raqami;



- masofani qayd etuvchi hisoblagich boshlang'ich ko'rsatkichi.

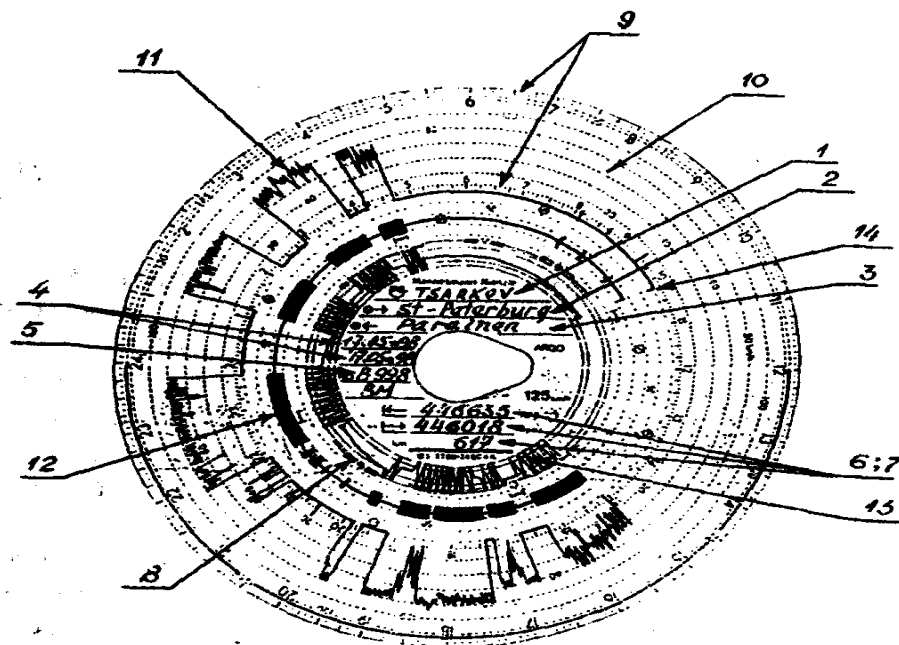
Taxokartani olishda haydovchi markaziy qismni to'ldirishni oxiriga yetkazishi lozim:

– qabul qilish punkti;

– masofani qayd etuvchi hisoblagich so'nggi ko'rsatkichi;

– taxokartani olish sanasi;

– ish vaqti davomida bosib o'tilgan masofa.



4-rasm. Taxogramma voditelya:

1–7 – kartaning markaziy qismi, haydovchi taxokartani oʻrnatish va almashtirish vaqtida toʻldiradi; 8 – haydovchi faoliyati turini qayd etish namunasi; 9 – vaqt ichki va tashqi shkalalari; 10 – avtomobil harakat tezligini qayd etuvchi maydon; 11 – avtomobil harakat tezligi qaydi; 12 – haydovchi faoliyati turini qaydi; 13 – avtomobil bosib oʻtgan masofa; 14 – taxokartani olish (echish) momenti.^[7]

Nazorat savollari

1. Xaydovchilarning dam olish tartibi qanday
2. Evropa Kelishuvining asosiy qoidalari
3. Taxograflardan foydalanish usuli
4. Taxograflarning tuzilishi va uni qayta ishlash tartibi
5. Taxograflarni oʻrnatish, kalibrlash va plombalash usuli

14-AMALIY MASHGʻULOT.

MAVZU: Transport xizmat bozori va uning turlari.

Bozor sharoitida transport korxonalarining muvaffaqiyatli faoliyat koʻrsatishining asosiy shartlaridan biri bozor tushunchalari va qonuniyatlarini bilish va ularni egallashdan iborat.

1990 yillarga qadar avtomobil transporti ishini rejalashtirish va tashkil etishda «**transport xizmati**» tushunchasi ishlatilmagan edi. U vaqtlarda bu faoliyat bilan transport-ekspeditsion xizmati shugʻullanib kelgan. Bunda avtomobil transporti mahsuloti sifatida faqat tashish tuShunilib, u tonna kilometrlarda oʻlchangan. Bu koʻrsatkichlar avtotransport korxonasi faoliyatining sifat koʻrsatkichlari hisoblangan. Bozor sharoitida bu masalaga yangicha yondoshish talab etilib, bozor tushunchasiga mos «transport xizmati» tushunchasi yuzaga keldi.

ISO 8402-86 xalqaro standartiga koʻra «**xizmat koʻrsatish**» deganda faoliyat yoki jarayonlar natijasi tuShuniladi.

⁷ Бенсон Д., Уайтех Д. Транспорт и доставка грузов. – М: Транспорт, 1999

Transport xizmati deganda moddiy ishlab chiqarish jarayonini yakunlovchi, Shuningdek, iste'molchi bilan bog'lovchi vazifa tushuniladi.

Transport xizmatlari transport faoliyatining iste'molchilar talablarini qondirishdagi ko'rinishdir. **Xizmat** deganda faqat yuklarni tashish tushunilmay, balki yuklarni tayyorlash va tashishni amalga oshirish bilan bog'liq bo'lgan hamda tashish jarayoni tarkibiga kirmaydigan operatsiyalar ham tushuniladi. Masalan, yuklarni o'rab-chirmash, markirovka qilish, paketlarga joylashtirish, saqlash, yuk egasiga axborotlar berish va boshqalar.

Avtomobil transporti xizmatlariga quyidagilar kiradi:

- yuklarni tashish;
- ortish-tushirish xizmatlari;
- yuklarni saqlash;
- transport vositalarini tashishga tayyorlash;
- tashish vositalarini ijaraga berish;
- transport-ekspeditsion va qo'shimcha xizmatlar;
- yangi va ta'mirlangan tashish vositalarini keltirish.

Yuklarni tashish transport xizmatining asosiy turi hisoblanadi. Tashish ishlari bir yoki bir necha boshqa xizmatlar bilan birga olib boriladi (ortish, tushirish, ekspeditsion ishlar).

Transport xizmatining passajir tashishdagi ahamiyati – mehnat xodimlarini, talaba va o'quvchilarni o'z vaqtida ish joylariga, o'quv maskanlariga va ishdan so'ng uylariga eltib qo'yish, ish jarayonida ishchi va xizmatchilarni korxonaga, tashkilotlar o'rtasida tashish yoki o'qishdan so'ng talaba-o'quvchilarni kutubxonalariga eltib qo'yishdan iboratdir. Bulardan tashqari transport xizmati dam olish kunlari passajirlarni tog' qo'ynilariga, dam olish maskanlariga, sanatoriylarga qisqa muddat ichida eltib qo'yishda katta ahamiyatga egadir.

Hozirgi sharoitda yuqorida keltirilgan xizmatlarni marketing, tijoriy, axborot va sug'urta xizmatlari bilan to'ldirish talab etilmoqda.

Hozirgi zamon tajribasi tahlili transport xizmatini quyidagicha tasniflash imkonini beradi:

- transport korxonalari asosiy faoliyati bilan o'zaro aloqasiga ko'ra: tashish va tashib berishdan boshqa vazifalar;

- xizmat ko'rsatilayotgan iste'molchi turiga ko'ra: tashqi (transport korxonalari hisoblaydigan korxonaga va tashkilotlar) va ichki (avtomobil transport tarmoqlari tashkilot va korxonalari). Ichki xizmat ko'rsatishga transport korxonalari, transport vositalarini ekspeditsion korxonalariga berishni misol qilib ko'rsatish mumkin;

- ko'rsatilayotgan xizmat faoliyatining xarakteriga ko'ra; texnologik, tijorat, informatsion va boshqalar.

Shuningdek, transport xizmatiga talab regiondagi boshqa transport turlarining rivojlanishi, ularning o'zaro aloqalari, turli transport turlaridagi tariflarning darajasi va iste'molchilarga ular tomonidan xizmat ko'rsatish darajasi bilan aniqlanadi.

Qoidaga ko'ra iqtisodiyot rivojlanib borishi bilan transport xizmati salmog'I o'sadi yoki o'zgarmay qoladi. Bunday holat deyarli hamma davlatlarda kuzatiladi. Dunyo miqyosida transportning transport kompleksidagi xizmat doirasini kengaytirishining asosiy mazmuni temir yo'l va suv transporti ahamiyatining pasayishi va shu o'rinda avtomobil va havo transporti ahamiyatining oshishiga olib keladi.

Transport xizmati mijozlariga xizmat ko'rsatish sifati

Bozor iqtisodiyoti sharoitida tovarlar taqsimoti samaradorligini yechish muammosi hamda transport xizmati iste'molchilariga xizmat ko'rsatish darajasi xizmat ko'rsatish sifati bilan chambarchas bog'liqdir. Faqat yuqori darajada sifatli xizmat ko'rsatishgina transport korxonalarini uchun ishonchli sotuv bozorini ta'minlashi mumkin. Yuqori darajadagi sifat va xizmat ko'rsatish samaradorligi moddiy-texnik ta'minot, Shuningdek, omborlar va konteynerlar terminallari, zamonaviy ortish-tushirish texnikasi, axborotlashtirish va boshqarishning kompyuter vositalari bilan mustahkamlanib boradi.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida iste'molchilarga sifatli xizmat ko'rsatishda optimal xarajatlarga erishish muhim hisoblanadi. Transportning faoliyati mijozlarning talablariga asoslanishi kerak. Iste'molchini transport korxonasining xarajatlari qiziqitirmaydi. Tashish sifati yuklarni yetkazib berish tezligi va muntazamligini, tashish davomida but saqlanishini, Shuningdek, ortiqcha qayta ortish operatsiyalari bo'lmasligini taqozo etadi.

Transport xizmatiga talabni o'rganish Shuni ko'rsatdiki, iste'molchilar yuklarni o'z vaqtida yetkazib berish masalasini birinchi o'ringa qo'yadilar.

Iste'molchilar tomonidan transport xizmatiga qo'yiladigan asosiy talablar quyidagilardan iborat:

- tashish ishonchligi;
- qisqa muddatlarda yetkazib berish;
- tashish muntazamligi;
- kafolatlangan tashish muddati;
- tashish xavfsizligi;
- tashish davomida yuklarning saqlanishi;
- yuklarni qabul qilish va topshirish qulayligi;
- qo'shimcha xizmatlarning mavjudligi;
- mijozlarning talablariga moslashish;
- axborot tizimi va hujjatlashtirish ishlarining yo'lga qo'yilganligi;
- yuklarni oxirgi qabul qilish punktigacha yetkazib borish;
- yuklarni "eshikdan-eshikkacha" yetkazishni tashkil etish;
- tashishning maqbul narxi;
- bojxona to'lovlarini to'lash imkoniyati;
- tariflar, tashish shartlari va yukning joylashishi haqida yetarli ma'lumotlar olish;
- kerakli transport taralarining yetarliligi;
- qayta ortish punktlarida yetarli jihozlarning mavjudligi;
- oraliq ortish-tushirish punktlarining bo'lmasligi.

Nazorat savollari

1. Transport xizmati tushunchasining vujudga kelishi.
2. Transport xizmatiga ta'rif.
3. Transport xizmatlariga qanday xizmatlar kiradi?
4. Mijozlarga sifatli xizmat ko'rsatishi nimalarga bog'liq?
5. Transport xizmatlariga bo'lgan talab nimalardan iborat?

Tavsiya etilgan adabiyotlar ro'yxati

Asosiy adabiyotlar

1. K. Rashidov, «Xalqaro ko'lamda yo'lovchi va yuk tashishning huquqiy asoslari»,-Darslik, T.: «Adabiyot jamg'armasi», 2001y.,127 b.
2. Donald J. Bowersox, David J. Closs, «Logistical Management.The Integrated Supply Chain Process» by The McGraw-Hill Companies, Inc.USA.1996 y., 633 b
3. Л.Б.Миротин М.: Транспортная логистика. М.: “ Экзамен”, 2002г., 512 б.
4. И.А.Эгиазаров. Транспортное право. Учебник.- М., 2005г., 268 б..
5. Aliev A. Vojxona organlari faoliyatini boshqarish va zamonaviy infrastruktura. T.: TDIU 2005 y., 186 b..
6. Порочин Ю.Б.,О.В.Алёхина,»Таможенное дело”. Учебное пособие. Саратов, 2010г., 160 б.
7. S.J.Tursunov. Logistika. O'quv qo'llanma. – T.: 2007.-188 b.
8. Q.A.Dadaboev. Logistika. O'quv qo'llanma. – T.: 2007.-233 b.
9. D.M. Umarova, M.A. Bo`ronova. Logistika. O'quv qo'llanma. – T.: 2016.-250 bet.
10. K.J. Matkarimov Avtotransportda qonunchilik asoslari. O'quv qo'llanma. – T.: 2016.-336 b.

Qo'shimcha

1. SH. Mirziyoev. Erkin va farovon demokratik O'zbekiston davlatini birgalikda barpo etamiz. – T.: O'zbekiston, 2016.
2. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti SH. Mirziyoevning “O'zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo'yicha Harakatlar strategiyasi” to'g'risidagi Farmoni (“Xalqso'zi”, gazetasi, 2017yil, 8 fevral`)
3. SH. Mirziyoev. Qonun ustuvorligi va inson manfaatlarini ta'minlash – yurt taraqqiyoti va xalq farovonligining garovi.– T.: O'zbekiston, 2017.
4. G.A.Samatov, B.I.Kamil`djanov, F.R.Galimova. Logistik boshqaruv kontseptsiyalari va modellari. T.: «Fan va texnologiya», 2015y., 227 b.
5. Boboxodjaev G.N. Vojxona tashkilotlari iqtisodiy faoliyati. T.: TDIU 2005 y., 295 b.
6. O'zbekiston Respublikasining Tashqi iqtisodiy faoliyati to'g'risidagi qonuni.T., “Adolat”, 1991 y., 86 b.
7. O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksi. T., “Adolat”, 1996y., 252 b.
8. O'zbekiston Respublikasining Jinoyat kodeksi. T., “Adolat”, 2008 y., 202b.
9. O'zbekiston Respublikasining «Avtomobil` transporti» to'g'risidagi qonuni.-T., “Adolat”, - 1999y., 35b.

Internet saytlari

1. www.gov.uz - O'zbekiston Respublikasi xukumat portali.
2. www.license.uz - O'zbekiston Respublikasi litsenziatlari yagona portali
3. www.lex.uz - O'zbekiston Respublikasi Qonun hujjatlari

