

**«O‘ZBEKISTON TEMIR YO‘LLARI»
AKSIYADORLIK JAMIYATI**

TOSHKENT TEMIR YO‘L MUHANDISLARI INSTITUTI

«Transport logistikasi va servis» kafedrası

« TRANSPORT HUQUQI ASOSLARI »

FANIDAN

O’ Q U V–U S L U B I Y M A J M U A

MA’RUZALAR MATNI

TUZUVCHI: SAIDIVALIYEV SH.U.

TOSHKENT – 2019

KIRISH. BOZOR IQTISODIYOTI VA TRANSPORTNING XALQ XO'JALIGIDAGI AHAMIYATI

Reja:

- 1.1. Bozor iqtisodiyoti va transportining xalq xo'jaligidagi ahamiyati.
- 1.2. Tashish jarayoni haqida umumiy ma'lumot.
- 1.3. Tashish jarayonining texnologik operatsiyalari va tashish ishtirokchilarini huquq va majburiyatlari.
- 1.4. Temir yo'l transportining ichki va tashqi faoliyati.
- 1.5. Transport huquqi asoslari fanining boshqa fanlar bilan aloqasi.

Tayanch tushinchalari. *Iste'molchilarning talabi, resurslar, ishlab chiqarish sohasi, iste'mol doirasi, moddiy ne'matlar. iste'mol qiymati, tashish jarayoni, texnologik operatsiyalar, texnik operatsiyalar, yuk va tijorat operatsiyalari.*

1.1. BOZOR IQTISODIYOTI VA TRANSPORTNING XALQ XO'JALIGIDAGI AHAMIYATI

Bozor iqtisodiyoti – bu tovar ishlab chiqarish, ayirboshlash va pul muomalasi qonun-qoidalari asosida tashkil etiladigan va boshqariladigan iqtisodiy tizimdir. Bunday iqtisodiyot erkin tovar-pul munosabatlariga asoslanib, uning negizida tovar va pulning turli shakllardagi harakati yotadi. Bozor iqtisodiy monopolizmni inkor etadi va bozor aloqalari butun tizimni, uning **barcha bosqichlari – ishlab chiqarish, ayirboshlash, taqsimlash va iste'mol jarayonlarini hamda iqtisodiy munosabatlarning barcha sub'ektlarini qamrab oladi.**

Bozor iqtisodiyotining **muhim** va **umumiy** belgilari quyidagilardan iborat: *turli shakllardagi mulkchilikning mavjud bo'lishi va unda xususiy mulkchilikning ustun turishi; tadbirkorlik va tanlov erkinligi; raqobat kurashining mavjudligi; davlatning iqtisodiyotga cheklangan holda aralashuvi; korxona va firmalarning ichki va tashqi shart-sharoitlar o'zgarishlariga moslashuvchanligi.*

Bozor iqtisodiyoti sharoitida **iste'molchining talabi** qanday mahsulot turlarini ishlab chiqarish masalasini hal qilishda muhim rol o'ynaydi, shuningdek, nima ishlab chiqarish zarurligini belgilash ko'p darajada **resurslarni etkazib beruvchilarga** ham bog'liq. Resurslarga bo'lgan talab – bu hosilaviy talab, ya'ni bu resurslar vositasida ishlab chiqariluvchi tovarlar va xizmatlarga bo'lgan talabdan kelib chiqadi. Faqat iste'molchi talabiga muvofiq tushuvchi tovarlarni ishlab chiqaruvchi korxonalar foyda olib ishlashi mumkin va shu korxonalarning resurslarga bo'lgan talabi kuchayadi.

Bozor iqtisodiyotni tartibga solib turish vazifasini **talab, taklif, raqobat va narxlar** yordamida bajaradi. U o'zida talab va taklifni jamlab, bu bilan nimani, qancha miqdorda va qaysi vaqtda ishlab chiqarish kerakligini aniqlab beradi. Bozor narx vositasida iqtisodiy resurslarni tovarlarga talab kamaygan tarmoqlardan talab ortgan tarmoqlarga oqib kelishini ta'minlaydi. **Bozorning asosiy vazifasi ishlab chiqaruvchilar tomonidan yaratilgan tovar va xizmatlarni, iqtisodiy resurslarni iste'molchilarga etkazib berishdan iboratdir.** Bunda

bozorning xizmat ko'rsatish sohasi bo'lgan transportning shu jumladan temir yo'l transportining ahamiyati alohida o'rin egallaydi.

Transport, shu jumladan **temir yo'l transporti** moddiy ne'matlar **ishlab chiqarish sohasining** mustaqil tarmog'i hisoblanib sa'noat, 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 sa'noatda, qurilishda va qishloq xo'jaligida ishlab chiqarilgan mahsulotlarni makondagi joyini o'zgartiradi, ya'ni ularni ishlab chiqarish doirasidan **iste'mol doirasiga** etkazib (tashib) beradi. *Agar sa'noat, qurilish va qishloq xo'jaligi uchun eng muhim vazifa moddiy shakldagi mahsulotlarni ishlab chiqarish bo'lsa, transport uchun eng muhim vazifa – ushbu mahsulotlarning makondagi joylarini o'zgartirishdir.* Mahsulotlarning makondagi joylarini o'zgartirish ishlab chiqarish jarayonining eng zarur shartlaridan birini tashkil etadi. *CHunki, ishlab chiqarish doirasidan iste'mol doirasiga etkazib berilgan mahsulotlarnigina iste'mol qiymati paydo bo'ladi.* Boshqacha qilib aytganda, agar transport biron-bir mahsulotni ishlab-chiqarish sohasidan iste'mol sohasiga etkazib bermas ekan, mahsulotni tayyor deb bo'lmaydi, chunki bu taqdirda iste'mol talabi qondirilmaydi.

Transportda ham ishlab chiqarish jarayoni inson mehnati va ishlab chiqarish vositalaridan unumli va samarali foydalanish natijasida amalga oshiriladi, natijada mahsulotning **yangi qiymati** vujudga keladi. Lekin, moddiy ne'matlar ishlab chiqaruvchi boshqa tarmoqlar singari transport ishlab chiqarish jarayonida hom ashyo, yarim fabrikat va tayyor mahsulotlardan foydalanilmaydi.

Transport halq xo'jalik mahsulotlarining ishlab chiqarish jarayonini davom ettirib, uni nihoyasiga, ya'ni iste'mol doirasigacha etkazib beradi. SHu sababli transport ishlab chiqarish faoliyatining mahsuloti shu faoliyatning o'zidan ajralmasdir. Transportning bu faoliyati yo'lovchilarni, yuklarni, bagaj va yuk bagajni tashishda ifodalanadi. Mana shu **tashish jarayoni transportning mahsuloti** hisoblanadi va ushbu transport mahsulotining iste'mol qilish transport ishlab-chiqarish jarayoni bilan bir vaqitda amalga oshadi, hamda transport mahsulotini sotish va saqlash uchun qo'shimcha mablag' va xarajatlar talab qilinmaydi.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida temir yo'l transporti ishining samaradorligini oshirishning muhim omillaridan yana biri – bu huquqiy uslublar va vositalarni yanada kengroq qo'llashdir. Xususan, yuk tashish shartnomasini tuzishda, temir yo'l xo'jalik faoliyatining maxsus sohasi, temir yo'l shoxobcha yo'llarini ekspluatatsiya qilishda taraflar munosabatlarini aniq huquqiy tartibga solishda, temir yo'l shoxobcha yo'llarini ekspluatatsiya qilish va vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarini tuzishda va ijro etishda vujudga keladigan munozaralarni haqqoniy aniq hal etishda huquqiy uslub va vositalardan to'g'ri foydalanish temir yo'l transporti ishining samaradorligini yanada oshiradi. Huquqiy uslub va vositalar yordamida temir yo'l transporti ishining samaradorligini yaxshilash uchun tashish jarayoni haqida, uni amalga oshirishda bajariladigan harakatlar va operatsiyalar haqida to'liq tasavvurga ega bo'lish kerak.

1.2. TASHISH JARAYONI HAQIDA UMUMIY MA'LUMOT

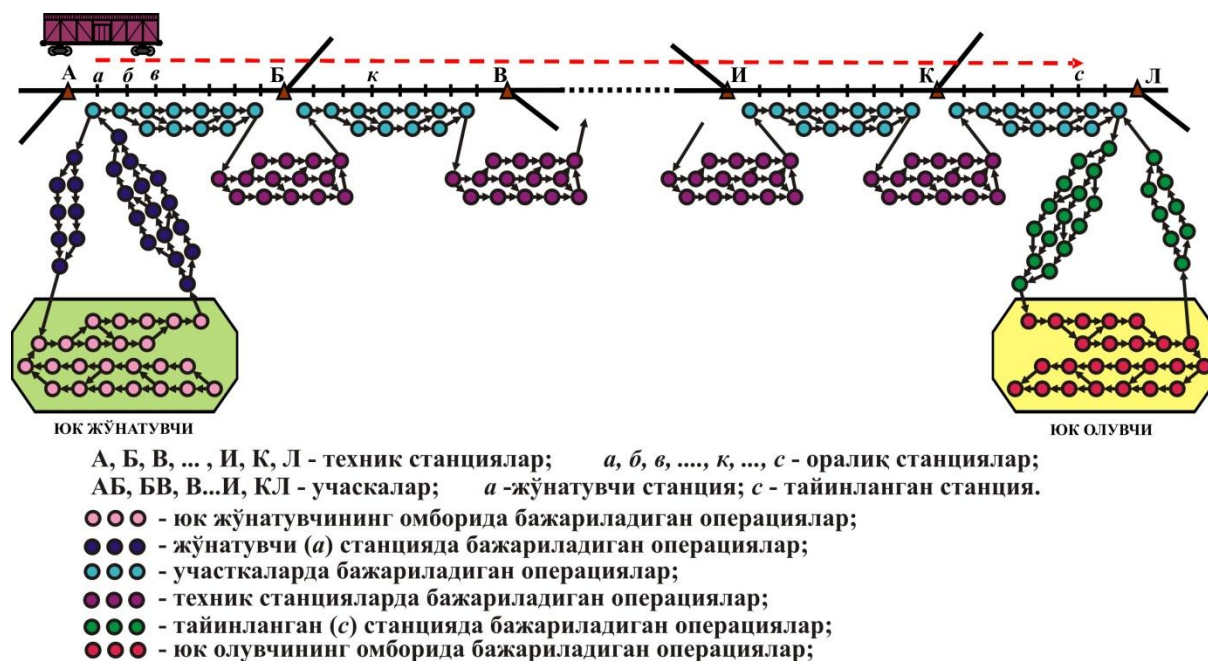
O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi qaroriga asosan 1999 yil 15 aprelda amalga kiritilgan “Temir yo‘l transporti to‘g‘risida” gi O‘zbekiston Respublikasi Qonunining 1-moddasida tashish jarayoniga – *tashish jarayoni* – yuklar, yo‘lovchilar, bagaj va yuk bagajni tashishga tayyorgarlik ko‘rish, uni amalga oshirish va tugallash chog‘ida temir yo‘l transporti korxonalari bajaradigan tashkiliy va texnologik jihatdan o‘zaro bog‘liq **harakatlar va operatsiyalar majmui** – deb ta’rif berilgan. Tashish jarayoni yuklarni ishlab chiqarish joylaridan iste‘mol joylariga etkazib berish bilan bog‘liq bo‘lgan murakkab jarayon bo‘lib, uchta yirik operatsiyalar majmuasidan iborat:

a) yuklarni tashishga tayyorlash operatsiyalaridan;

b) yuklarni ortish-tushirish va ombor operatsiyalaridan;

v) yuklarni etkazib berish operatsiyalaridan.

Bu operatsiyalar o‘z navbatida boshqa bir necha yuzlab mayda operatsiyalardan iborat bo‘lib ularni bajarishda temir yo‘l transporti xizmatchilari, yuk jo‘natuvchilar va yuk oluvchilar texnik vositalaridan samarali foydalanib kuch, g‘ayrat va energiya talab qiluvchi harkatlarni amalga oshiradilar. 1.1-rasmda temir yo‘lda **a** stansiyasidan **s** stansiyasiga yuk tashish jarayonining abstrakt chizmasi ko‘rsatilgan. Yuk tashish jarayoning abstrakt chizmasidan ko‘rinib turibdiki jo‘natuvchi **a** stansiyasidan tayinlangan **s** stansiyasiga yukni etkazib berish uchun qator **texnologik** – **texnik** hamda **yuk va tijorat operatsiyalarini** ma’lum ketma-ketlikda yoki birgalikda amalga oshirish kerak bo‘ladi.



1.1-rasm. Temir yo‘lda yuk tashish jarayonining abstrakt chizmasi

Bu texnologik operatsiyalarini tashish ishtirokchilari – temir yo‘l, yuk jo‘natuvchilar va yuk oluvchilar **o‘z xohish** – **irodasi** asosida emas, balki tashish jarayonini tashkil etish bo‘yicha **umummajburiy bo‘lgan qonun** va **qoidalarda** belgilangan tartibda hamda ilg‘or

texnologiyalarni qo'llash va zamonaviy texnikalardan foydalanib amalga oshirishlari natijasida tashish jarayonini samarali tashkil etish mumkin. Tashish jarayonini tashkil etish bo'yicha umummajburiy qonun va qoidalarda tashish ishtirokchilarining huquq va majburiyatlarini aniq, ravshan va mufassal belgilab qo'yilgan bo'lib, tashish ishtirokchilari o'z huquqlaridan to'liq foydalanishlari va o'z majburiyatlarini mukammal va izchil bajarishlari tashish jarayonida poezdlar harakat xavfsizligini, yuklarni va harakatdagi sostavlarni asrashni hamda yuklarni o'z muddatlarida etkazib berishni ta'minlaydi.

1.3. TASHISH JARAYONINING TEXNOLOGIK OPERATSIYALARI VA TASHISH ISHTIROKCHILARINI HUQUQ VA MAJBURIYATLARI

Tashish jarayonining texnologik – texnik hamda yuk va tijorat operatsiyalarini bajarish tartiblari **temir yo'l transporti qonun hujjatlarida**: *“Temir yo'l transporti to'g'risida” gi O'zbekiston Respublikasi Qonunida, O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavida, yuklarni tashish Qoidalarida, yuklarni ortish va mahkamlashning Texnik shartlarida* va boshqalarda hamda stansiya ishlarining **texnologik jarayonlarda** aniq, ravshan va mufassal belgilab qo'yilgan. Tashish jarayonining texnologik operatsiyalarini bajarish paytida tashish jarayoni ishtirokchilarining huquq va majburiyatlari, ushbu operatsiyalarini amalga oshirilishiga muvofiq, **muayyan ketma – ketlikda paydo bo'la boshlaydi**. Bu haqida O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavning 1-bandida – *O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavi temir yo'lni, temir yo'l xizmatidan foydalanuvchi yuridik va jismoniy shaxslarning hamda fuqarolarning huquqi, majburiyati va javobgarligini belgilaydi* – deb ko'rsatib o'tilgan. Buni, yuk jo'natuvchining vositalarida ortishga temir yo'l vagonlarni taqdim etishda paydo bo'ladigan, tashish ishtirokchilari – temir yo'l va yuk jo'natuvchi o'rtasida O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustaviga muvofiq paydo bo'ladigan ba'zi bir huquq va majburiyatlari, majburiyatlar bajarilmaganida esa tashish ishtirokchilarining javobgarligi quyidagi misollarda ko'rib chiqamiz.

1.1-misol. O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavning 53-bandiga muvofiq – temir yo'l, muayyan yukni ortish uchun soz (soz), yaroqli, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, zaruriyatli holatlarda esa – yuvilgan va dezinfekatsiyalangan vagonlarni va konteynerlarni olib kirib berishi shartligi, agar ortish yuk jo'natuvchilarning vositalarida amlga oshirilsa vagonlarning tijoriy munosabatda yaroqliligini yuk jo'natuvchilar aniqlashi – belgilab qo'yilgan.

O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavning bu bandidan ko'rinib turibdiki yuk jo'natuvchining vositalarida ortishga temir yo'l faqat soz, yaroqli, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, zaruriyatli holatlarda esa – yuvilgan va dezinfekatsiyalangan vagonlarni olib kirib berishi shart, bu temir yo'lni O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavdan kelib chiqadigan **majburiyati**. Yukni ortishga soz, yaroqli, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, zaruriyatli holatlarda esa – yuvilgan va dezinfekatsiyalangan vagonlarni talab qilish esa yuk jo'natuvchining **huquqi**. Agar yuk jo'natuvchi tijoriy munosibatda yaroqsiz (nuqsonli, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalanmagan, zaruriyatli holatlarda esa – yuvilmagan va dezinfekatsiyalanmagan vagonlarni) vagonlarni yuk ortishga

qabul qilishni rad etsa temir yo‘l boshqa, tijoriy munosibatda yaroqli vagonlarni ortishga olib kirib berishi shart.

1.2-misol. O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l Ustavning 53-bandiga muvofiq – *istisnoli holatlarda, yuk jo‘natuvchini roziligi bilan bir jinsli yuklarni ortish uchun vagonlarni tozalamasdan va yuvmasdan olib kirib berish mumkinligi – belgilab qo‘yilgan. Bunday holatlarda yuklarni tashish Qoidalarining 37-bo‘limi 3-§ ga muvofiq stansiya umumiy shakldagi (GU-23) dalolatnoma tuzadi va O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l Ustavning 141-bandiga muvofiq, temir yo‘l yuk jo‘natuvchining foydasiga oddiy vagon uchun eng kam ish haqining 1 baravari miqdorida va ixtisoslashtirilgan vagon uchun eng kam ish haqining 2 baravari miqdorida jarima to‘laydi, yuk jo‘natuvchi bu vagonlarni tozalashi va yuk ortishi shart. Vagonlarni tozalash uchun yuk jo‘natuvchiga temir yo‘l stansiyasining boshlig‘i va yuk jo‘natuvchi o‘rtasidagi bitimda aniqlangan vaqt ajratiladi.*

Temir yo‘l, ortishga tozalanmagan vagonlarni olib kirib berganligi uchun O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l Ustavning 141-bandiga muvofiq jarima to‘lashi, O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l Ustavning 53-bandiga muvofiq o‘ziga yuklatilgan majburiyatni bajarmaganlik uchun **javobgarligi** hisoblanadi.

Yuk jo‘natuvchi vagonni ortishga qabul qilib oldi. Endi u vagonga yuk ortishda temir yo‘l transporti qonun hujjatlarida ko‘rsatilgan tashish vositalaridan samarali foydalanish talablariga rioya qilishi kerak.

1.3-misol. O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l Ustavning 54-bandda – *yuk jo‘natuvchi vagonlarga va konteynerlarga belgilangan texnik normalardan kam bo‘lmagan miqdorlarda yuk ortishi shartligi, yuk ortishning texnik normalari belgilanmagan yuklar vagon (konteyner) larning sig‘imidan to‘la foydalanib, ammo ularning yuk ko‘tarishidan oshirmasdan yuklanishi kerakligi – belgilab qo‘yilgan.*

Yuklarning tashish Qoidalarining 3-bo‘limi 36-§ muvofiq, *stansiya boshlig‘i texnik normalargacha yoki tegishli holatlarda to‘la sig‘imigacha yoki yuk ko‘tarishigacha chala yuklangan vagonlarni qabul qilishni rad etish va vagonlarga to‘la yuklashni talab qilish huquqiga ega. Bunda qo‘shimcha yuk ortish uchun vagonni to‘xtab turishiga yuk jo‘natuvchi mas‘uliyatli bo‘ladi.*

Vagonga texnik normadan kam yuk ortilganlik faktini va stansiya boshlig‘ining qo‘shimcha yuk ortish talabini rad etilishini tasdiqlash uchun jo‘natuvchi stansiyada umumiy shakldagi (GU-23) dalolatnoma tuziladi. Tuzilgan umumiy shakldagi (GU-23) dalolatnoma asosida yuk jo‘natuvchidan O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l Ustavning 139-bandiga muvofiq jarima undirib olinadi. O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l Ustavning 139-bandida – *vagonlarni va katta tannajli konteynerlarni texnik normagacha yoki to‘liq yuk ko‘tarishigacha (sig‘imigacha) chala yuklash (nedogruz) uchun yuk jo‘natuvchi texnik normagacha yoki to‘liq sig‘imgacha bo‘lgan har bir tonna chala yuklash uchun 0,02 eng kam ish haqi miqdorida temir yo‘lga jarima to‘lashligi, agar yuk jo‘natuvchi vagonga yoki konteynerga qo‘shimcha yuklasa chala yuklash uchun jarima undirilmasligi – ko‘rsatib o‘tilgan.*

Yuk jo'natuvchi vagonga belgilangan texnik normalardan kam bo'lmagan miqdorlarda yuk ortishi shartligi, uning O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavning 54-bandidan vujudga keladigan **majburiyati**, stansiya boshlig'i texnik normalargacha yoki tegishli holatlarda to'la sig'imigacha yoki yuk ko'tarishigacha chala yuklangan vagonlarni qabul qilishni rad etish va vagonlarga to'la yuklashni talab qilishi, yuklarning tashish Qoidalarining 3-bo'limi 36-§ muvofiq, uning, ya'niy temir yo'lning **huquqi** hisoblanadi. Yuk jo'natuvchi stansiya boshlig'ini qo'shimcha yuk ortish talabini rad etsa stansiyada umumiy shakldagi GU-23 dalolatnoma tuziladi va shu dalolatnoma asosida yuk jo'natuvchidan har bir tonna chala yuklash uchun 0,02 eng kam ish haqi miqdorida temir yo'lning foydasiga jarima undiriladi. Yuk jo'natuvchining har bir tonna chala yuklash uchun 0,02 eng kam ish haqi miqdorida temir yo'lga jarima to'lashligi, uning O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavning 54-bandidan vujudga keladigan **majburiyatini** bajarmaganligi uchun **javobgarligi** hisoblanadi. Ushbu misollardan ko'rinib turibdiki tashish jarayonini texnologik operatsiyalarini bajarish mobaynida, uni ishtirokchilarining temir yo'l transporti qonun hujjatlarida belgilangan huquq va majburiyatlari paydo bo'ladiki, ular o'z huquqlaridan to'liq foydalanishlari va majburiyatlarini aniq va mukammal bajarishlari shart.

Texnik hamda yuk va tijorat operatsiyalari temir yo'l transporti qonun hujjatlariga va stansiya ishlarining texnologik jarayonlarga muvofiq aniq, mukammal va izchil bajarish natijasida mahsulotlar ishlab chiqarish joylaridan iste'mol joylariga **o'z muddatida, asrab etkazib beriladi** va **poezdlar harakati xavfsizligi** ta'minlanadi. Aks holda yuklarni etkazib berishda uzilishlar, yuklarni asramay tashishlar sodir bo'lishi va poezdlar harakati havfsizligiga tahdid solinishi ham mumkin. Texnik hamda yuk va tijorat operatsiyalarini bajarish tartiblari va muddatlari namunaviy texnologik jarayonlar asosida har bir yuk va texnik stansiyalar uchun, ularning texnik jihozanishi va mahalliy sharoitlardan kelib chiqqan holda ishlab chiqiladi. Misol tariqasida 1.1-jadvalda stansiya omboriga yuklarni qabul qilish texnologik jarayonining na'munaviy grafigi keltirilgan.

1.1-jadval

Stansiya omboriga yuklarni qabul qilish texnologik jarayonining na'munaviy grafigi

№	Операцияларнинг номи	Вақт, дақ.	Бажарувчилар
1	Юкхатидаги визани текшириш	5	Қабул қилувчи топширувчи
2	Юкни автомобилдан тушириб омборга жойлаштириш	60 - 80	Комплекс механиз. бригада
3	Юкни, ўровни ва жўнатувчини тамғасини текшириш	65 - 85	Қабул қилувчи топширувчи
4	Жўнатишга юкларни қабул қилиш Китобига ёзиш	5	Қабул қилувчи топширувчи
5	Юкхатини расмийлаштириш	5	Қабул қилувчи топширувчи
6	Товар идорасига юкхатини кайта юбориш	10	Юк саройи хизмат- чиси, пневмопочта
Умумий вақт		90 - 110	

Texnologik jarayonlarda texnik hamda yuk va tijorat operatsiyalarini boshlanish payti, bajarish tartibi, muddatlari va har bir operatsiyaning kimlar bajarishi aniq, ravshan va mukammal belgilab qo'yiladi.

1.4. TEMIR YO'L TRANSPORTINING ICHKI VA TASHQI FAOLIYATI

*Temir yo'l transportida yuk, yo'lovchi, bagaj va yuk bagajlarni tashishda **texnik** hamda **yuk** va **tijorat** operatsiyalarni ma'lum ketma-ketlikda yoki birgalikda bajarish oqibatida, ularning makondagi joylari o'zgartiriladi - yuklar ishlab chiqarish doirasidan iste'mol doirasiga, yo'lovchi va uning bagaji tayinlangan manzilga etkazib beriladi.*

Bu operatsiyalarni normativ hujjatlarda belgilangan muddatlarda, aniq, to'la-to'kis, qat'iy va lozim darajada bajarish yuklarni tayinlangan manzillarga o'z vaqtida va to'la asrab etkazib berishni, yo'lovchilarga esa sifatli xizmat ko'rsatishni ta'minlaydi.

Texnik operatsiyalar majmuasi tashish jarayonidagi temir yo'lining **ichki faoliyati** hisoblanib, ularni bajarishni temir yo'lining muta'saddi korxonalari amalga oshiradilar. **Texnik operatsiyalarga:** stansiyadagi manevr ishlari (manevrovaya rabota), vagonlarni ortish – tushirish joylariga olib kiib berish va olib chiqish (podacha i uborka vagonov na mesta pogruzki i vygruzki), vagonlarni saralash (sortirovka vagonov), poezd va sostavlarga ishlov berish (obrabotka poezdov i sostavov), poezdlarni stansiyaga qabul qilish (priem poezdov na stansiyu) va stansiyadan jo'natish (otpravlenie poezdov so stansii), sostavni tarqatish va shakllash (rasformirovanie i formirovanie sostavov) va shu kabi operatsiyalar mansub bo'ladi.

Yuk va tijorat operatsiyalari tashish jarayonidagi temir yo'lining **tashqi faoliyati** hisoblanib, ular majmuasi temir yo'l transportining davlat korxonalari, tashkilotlari, boshqa turdagi transportlar va jismoniy shaxslar bilan bo'lgan **tarmoqlararo texnologik aloqalarini va yuridik munosabatlarini** tavsiflaydi. **Yuk va tijorat operatsiyalariga:** jo'natuvchilardan

yuklarni qabul qilib olish (*priem Грузов от отправителя*) va oluvchilarga yuklarni topshirish (*выдача Грузов получателю*), yuklarni tortish (*vzveshivanie Грузов*), yuklarni ortish va tushirish (*погрузка и выгрузка Грузов*), yo'l safarida yuklarni saralash va qayta yuklash (*сортировка и перегрузка Грузов в пути следования*), omborlarda yuklarni vaqtinchalik saqlash va taxlash (*временное хранение и укладка Грузов в склад*), yuk tashish xujjatlarini rasmiylashtirish (*оформление перевозочных документов*), yuk tashish uchun kira haqlarini va yig'implarni hamda zaruriyatli holatlarda jarimalarni undirish (*взымание провозной платы за перевозку Грузов, сборов и необходимых слушаний штрафов*), temir yo'l shoxobcha yo'llariga vagonlarni topshirish va ulardan vagonlarni qabul qilib olish (*сдача вагонов на под'ездной пут и прием вагонов с них*) hamda bu operatsiyalarni lozim darajada rasmiylashtirish (*надлежащее оформление этих операций*), va shu kabi operatsiyalar mansub bo'ladi.

Temir yo'l transportining tarmoqlararo munosabatlari sanoat va qishloq xo'jalik mahsulotlarini transport tashkilotlariga, tashishga topshirish paytida paydo bo'ladi. Ushbu topshirish paytida muhim yuridik akt - **mahsulotni yukka aylanishi** (o'zgarishi) sodir bo'ladi. Keyinchalik yukni tovar, xom-ashyo yoki yarim fabrikat sifatida iste'mol qilish maqsadida foydalanish mumkin bo'lishligi uchun, uni ikkilamchi – **yukni tovarga aylanishi**, temir yo'l yukni yuk oluvchilarga topshirish paytida sodir bo'ladi. Tovarmoddiy boyliklarning nomini bunday o'zgarishi, ularni qandaydir texnologik qayta ishlov berishdan yoki qo'shimcha ishlov berish jarayonidan o'tishidan darak bermaydi. Transport hech qanday yangi shakildagi mahsulot yaratmaydi, balki transport tovarni iste'mol xususiyatini o'zgartirmay tovar ishlab chiqarish jarayonini davom ettiradi va tugatadi. Bu ishlab chiqarish jarayonida faqat tovarning o'zini o'zgaradi va shu bilan bir qatorda tovar iste'mol bahosiga ega bo'ladi. **"Mahsulot-yuk-tovar"** sxemasidagi bunday o'zgarishlarda yuk tashish bo'yicha javobgarlik bilan bog'liq bo'lgan kompleks operatsiyalar va yuridik tartibli harakatlar (protseduralar) vujudga keladi. Temir yo'lning tarmoqlararo aloqalari tashish jarayonining dastlabki va so'ngi operatsiyalarni bajarishda va yuk tashishni rejalashtirishda namayon bo'ladi. Tarmoqlararo munosabatlar temir yo'lning eng muhim faoliyat turi bo'lgan **tijorat ishlarini** keltirib chiqaradi.

1.5. TRANSPORT HUQUQI ASOSLARI FANINING BOSHQA FANLAR BILAN ALOQASI

"Transport huquqi asoslari" fani bakalavriatning 5610600– Xizmat ko'rsatish texnikasi va texnologiyasi (temir yo'l transportida) "Qo'shimcha fanlar" blokida o'qitiladi.

Dasturni amalga oshirish o'quv rejasida nazarda tutilgan huquqshunoslik, temir yo'l transportida yuk ortish va tushirish ishlarini kompleks mexanizatsiyalash va avtomatizatsiyalash, yuk va tijorat ishlarini boshqarish, temir yo'ldan foydalanish ishlarini boshqarish, xladotransport, temir yo'l stansiya va uzellari, transport logistikasi, bojxona ishlari asoslari fanlarning bilim va ko'nikmalariga asoslanadi.

1.6 ZAMONAVIY TRANSPORT TIZIMI.

Iyul to'rtinchi kuni, 1828, Charles Carroll, Mustaqillik Deklaratsiyasi oxirgi omon signeri, Baltimor va Ogayo temir birinchi temir qo'ydi. Bir kishining hayot siyosiy o'rtnasidagi

bog'lovchi aloqani tashkil o'tgan asr inqilobi va hozirgi sanoat inqilobi. Ikkinchisi birinчисiga nisbatan kengroq va chuqurroq bo'ladi. Biroq, uning to'liq ahamiyatini tushunib, yoki jiddiy uni tushunishga harakat kim necha bor.

Oramizda yangi savdo va ijtimoiy munosabatlar tizimi yuzaga keldi. Kichik sanoat va mustaqil ishlovchilar yirik zavod va fabrika operasiyalariga o'rin bermoqda. Biz endi uy bozorida uchun ishlab chiqarish, lekin dunyodagi bozorlar uchun. Samarali boylik tez ortib borayotgan bir ulushi korporatsiyalar tomonidan o'tkaziladi. Ushbu korporativ kapitalni boshqaradigan erkaklar investorlar, ish beruvchilar va iste'molchilar o'rtasida yagona bog'lanish aloqasini tashkil etadi. Sinflar yanada keskin belgilanadi. Ular o'rtasidagi manfaatlar to'qnashuvi—ba'zan zohiriy, ba'zan real, —halokatli kurashlarga yoki eng yomon turdagi sinf qonunchiligiga olib keladi. Biroq erkaklar ko'pchiligi bu voqealar real ahamiyatga befarq ko'rinadi. Vaqti-vaqti bilan ular feeble qilish harakatlari ularga qarshi turish uchun. Ko'pincha ular o'zlarini umumiy harakatda shoshilishlariga imkon beradi, hatto nimani anglatishini tushunishga harakat qilmasdan yoki u yoqqa olib boradi.

Ushbu o'zgarishlardan temir yo'l bir vaqtning o'zida asbobdir va bir misol. Tashuvchisi sifatida, zamonaviy biznes usullari imkon qildi, qaysi vositalari taqdim etadi. Osmoz. As tashkilot, u o'z-o'zidan o'ta turdagi ana usullari. Hech kim alomati, biznesda yoki siyosatda, milliy faoliyat yo'nalishini transport tizimining tashkil etilishi va nazorat qilinishi kabi aniq belgilaydi. Bu so'nggi haqiqat zamonaviy tarix bilan cheklanmaydi. Qadimgi Rimning buyukligi uning harbiy yo'llar tizimidan ko'ra xarakterli yodgorlikka ega emas edi. Rim imperiyasining qulashi bilan yo'llar parchalanishga tushib; va keng miqyosda uzoq aloqa birinchi mustaqil shaharlarning bir ligasi tomonidan qayta tiklandi, qaysi, o'n uchinchi asrdan o'n beshinchi asrga, suv va quruqlikda Shimoliy Evropa savdo nazorat. Bu Hanseatic Ligasi tarixi, Norvegiya Belgiya cho'zilgan, Londondan Rossiya qalbiga, O'rta asrlar siyosiy tizimining eng ajoyib masal biridir¹.

Siyosiy tizim o'zgarishi bilan transport tizimi ham o'zgardi. Luis XI ning dastlabki qadamlaridan biri. Fransiyadan milliy hokimiyat va milliy hayotni yaratish borasidagi sa'y-harakatlari bilan pochta xizmatini shaharlar yoki boshqa feodal hokimiyatlarning qo'lidan olib, uni milliy idora qilish edi. Zamonaviy tarix-Millatlar tarixi kabi-deyarli bu nuqtada boshlangan deb aytish mumkin.

Oradan ikki-uch asr o'tib, Fransiya milliy yo'llar va kanallar tizimi. Fikr asosan tufayli edi Colbert, Louis XIV vaziri. Qatl etilmadi o'tgan asrning o'rtalarigacha batafsil. Ko'p suiiste'molliklar u bilan bog'liq holda o'sgan ; lekin umuman bu edi ehtimol, eng yaxshi va eng samarali qismi Fransuz ma'muriyati. Parijdan tarqalgan aloqa liniyalari tizimi malakali muhandislar tomonidan qurilgan va Ecole des Ponts et Chaussees uchun maxsus tayyorlangan iste'dod egalari nazorati ostida joylashtirilgan. Butun kelishuv Napoleon tomonidan yanada takomillashtirildi va hozirgi temir yo'l nazorati tizimi uchun asos bo'lib xizmat qildi.

Boshqa hech bir mamlakatda yoki bir xil to'liqligi edi ganization mumkin. Angliyada bunaqasi bo'lmagan tashkilot barcha. Yo'llar g'amxo'rlik qilindi-va yomon g'amxo'rlik-mahalliy hokimiyat organlari tomonidan. Muloqot orqali hukumat tomonidan emas, balki xususiy korxona tomonidan tashkil etilgan. Turnpikes birinchi o'tgan asrning boshida

¹ Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 1-5 pp

qurilgan. Birinchi buyuk ingliz kanali 1760-yilda qurilgan. Keyingi qirq yil kanal binosida katta faoliyat davri bo'ldi ; lekin u qolgan xususiy korxona, kam yoki hech davlat aralashuvi bilan.

Angliya masalasida shu paytgacha orqada edi-da land aloqa, dengizda u bir yilda oldinga olib o'z siyosati. 1651 navigatsiya Qonuni, inkor chet el kemalari yoki Angliyadan olib o'tish huquqi har qanday mamlakat tijorat lekin o'z, har bir edi milliy o'lchovni his qilish. Bu tizimli urinish edi hisobidan Angliya yuk manfaatlarini olg'a boshqa davlatlarning. Bu ingliz tamg'asini tug'di har bir satrda belgilar. Tijoratni mayib qilib Gollandiya, bu Angliya dengizda uning ustunligini berdi. Boshqa xalqlar tomonidan shu kabi natijalarni ishlab chiqarish umidida taqlid qilingan. Bu deyarli ikki asr davomida kuchga davom; Angliya dengiz kuch bulwark sifatida qaraladi etilmoqda, albatta, uning kema egalari uchun har qanday xizmat bo'lishi to'xtatgan edi qachon, va uning savdogarlar uchun chidab bo'lmas bezovtalik aylandi.

O'tgan asrlarda transport siyosatining bu masalalari vaqt umumiy tarixi ohiri ko'rsatib sifatida chiefly muhim ahamiyatga ega. O'zi transportda biznes kichik edi. Bir yilda tovarlar harakati bir asr oldin dunyoning barcha yo'llari haqida bir birimizdagi harakatga teng kelmasmidi magistral-hozirgi kunda temir yo'l liniyalari. Transport siyosati edi, lekin bir somon yo'nalishini ko'rsatib siyosiy shamol. To-kun bularning immasi o'zgardi^{1 2}.

NAZORAT SAVOLLARI

1. – bu tovar ishlab chiqarish, ayirboshlash va pul muomalasi qonun-qoidalari asosida tashkil etiladigan va boshqariladigan iqtisodiy tizimdir.
2. Bozor iqtisodiyoti bosqichiga nima mansub bo'lmaydi ?
3. Bozor iqtisodiyoti bosqichiga nima mansub bo'lmaydi ?
4. Bozor iqtisodiyotining muhim va umumiy belgilariga nimalar mansub emas?
5. Bozor iqtisodiyoti sharoitida qanday mahsulot turlarini ishlab chiqarish masalasini hal qilishda muhim rol o'ynaydi.
6. Bozor iqtisodiyotni tartibga solib turish vazifasini yordamida bajaradi.
7. Agar sa'noat, qurilish va qishloq xo'jaligi uchun eng muhim vazifa moddiy shakldagi mahsulotlarni ishlab chiqarish bo'lsa, o'zgartirishdir.
8. Ishlab chiqarish doirasidan iste'mol doirasiga etkazib berilgan mahsulotlarnigina
9. – yuklar, yo'lovchilar, bagaj va yuk bagajni tashishga tayyorgarlik ko'rish, uni amalga oshirish va tugallash chog'ida temir yo'l transporti korxonalari bajaradigan tashkiliy va texnologik jihatdan o'zaro bog'liq harakatlar va operatsiyalar majmui.
10. Jo'natuvchi stansiyasdan tayinlangan stansiyasga yukni etkazib berish uchun qator ma'lum ketma-ketlikda yoki birgalikda amalga oshirish kerak bo'ladi.
11. Tashish jarayonining texnologik – texnik hamda yuk va tijorat operatsiyalarni temir yo'l, yuk jo'natuvchilar va yuk oluvchilar nimalar asosida bajaradilar?

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 1-5 pp

12. Temir yo‘l xizmatidan foydalanuvchi yuridik va jismoniy shaxslarning hamda fuqarolarning huquqi, majburiyati va javobgarligini temir yo‘l transportining qaysi qonun hujjatlarida belgilangan?

13. Tashish jarayonining texnologik operatsiyalarini bajarish paytida tashish jarayoni ishtirokchilarining huquq va majburiyatlari, ushbu operatsiyalarini amalga oshirilishiga muvofiq,

2-MA’RUZA

TEMIR YO‘L TRANSPORTI QONUN HUJJATLARI. TRANSPORT HUQUQINING TUSHINCHASI, MAVZUSI VA MANBAALARI

Reja:

- 2.1. O‘zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksi.
- 2.2. “Temir yo‘l transporti to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi Qonuni.
- 2.3. O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l Ustavi.
- 2.4. Ustavga muvofiq nashr qilinadigan normativ hujjatlar.
- 2.5. Transport huquqi tushinchasi.
- 2.6. Transport huquqi mavzusi.
- 2.7. Transport huquqi manbalari.
- 2.8. Qonunchilik va transport huquqi normalarini qo‘llash.

Tayanch tushinchalari. *Huquqiy munosabatlar, Qonun, Ustav, yuk tashish Qoidolari, Texnik shartlar Fuqarolik kodeksi, xalqaro shartnoma, Huquq, ijtimoiy munosabatlar, norma, ijtimoiy normalar, texnikaviy normalar, yuk tashish, huquqiy shakl, huquq manbasi, vaqt, makon, shaxslar, yuridik faktlar, xodisalar, harakatlar.*

Temir yo‘l transporti yuklarni, yo‘lovchilarni, bagaj va yuk bagajlarni tashishni amalga oshirish paytida yuk jo‘natuvchilar, yuk oluvchilar, yo‘lovchilar, jismoniy va yuridik shaxslar, boshqa turdagi transport va transport vositalarining mulkdorlari bilan muayyan huquqiy munosabatlarga kirishadi. SHu o‘rinda huquqiy munosabatlar nima degan savol tug‘ilishi mumkin. **Qonun hujjatlari va huquqiy normalar bilan tartibga solinadigan ijtimoiy munosabatlar huquqiy munosabatlar deb ataladi.** Temir yo‘l transportida bu **huquqiy munosabatlar quyidagi temir yo‘l transporti qonun hujjatlari bilan tartibga solinadi:**

- “Temir yo‘l transporti to‘g‘risida” gi O‘zbekiston Respublikasi Qonuni (quyida **Qonun** deb yuritiladi);
- O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l Ustavi (quyida **Ustav** deb yuritiladi);
- temir yo‘l transportida yuklarni tashish Qoidolari (quyida **yuklarni tashish Qoidolari** deb yuritiladi);
- temir yo‘l transportida yo‘lovchi, bagaj va yuk bagajlarni tashish Qoidolari;
- yuklarni ortishni va mahkamlashni Texnik shartlari (quyida **Texnik shartlar** deb yuritiladi) va davlat temir yo‘l transportini boshqarish organi tomonidan tasdiqlanadigan boshqa normativ hujjatlar.

Barcha transportlarda, shu jumladan temir yo‘l transportida yo‘lovchi, bagaj va yuk tashishlarga O‘zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksining (quyida Fuqarolik kodeksi deb yuritiladi) 39-bobi bag‘ishlangan. Temir yo‘l transportining barcha qonun hujjatlari Fuqarolik kodeksiga mos kelishi kerak.

2.1. O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASINING FUQAROLIK KODEKSI

Transport huquqining fuqarolik huquqlari tizimidagi o‘rnini muhokama qilishda shundan kelib chiqish keraki, transport huquqi huquqshunoslikning mustaqil sohasi deb e’tirof etilmaydi. Transportning faoliyati sababidan paydo bo‘lgan mulkiy munosabatlar fuqarolik huquqining umumiy holatlariga mos tushadi. Transport huquqining eng muhim bo‘limi **tashish shartnomasi** esa Fuqarolik kodeksini huquqiy poydevoriga asoslangan. Transportda **mulkiy munosabatlarni** tartibga solish uslublari Fuqarolik kodeksida bayon etilgan uslublardan jiddiy farq qilmaydi. Fuqarolik kodeksining 39-bobi (709 – 725-moddalar) yo‘lovchi, bagaj va yuk tashishga bag‘ishlangan bo‘lib, unda tashishning umumiy qoidalari, tashish shartnomasi, bir yo‘nalishda har xil transportda yuklarni tashish, kira haqi, eltib berish muddati, yuk yoki bagaj yo‘qolganligi, kam chiqqanligi va ularga shikast yetkazilganligi (buzilganligi) uchun tashuvchining javobgarligi, yuk tashishga nisbatan talab va da’volar va shu kabi boshqa huquqiy normalar berilgan. Lekin bu bobning mazkur moddalarida keltirilgan qoidalar yo‘lovchi, bagaj va yuk tashishlarni bajarishda paydo bo‘ladigan huquqiy munosabatlarni tartibga solishda etarli emas, tashish jarayonining o‘ziga xos maxsusligini aks ettira olmaydi. SHuning uchun Fuqarolik kodeksi 709-moddasida, tashishning umumiy shartlari ushbu Kodeks, transport ustavlari va kodekslari, boshqa qonunlar va ularga muvofiq chiqarilgan qoidalar bilan belgilanishi ko‘rsatib o‘tilgan.

2.2. “TEMIR YO‘L TRANSPORTI TO‘G‘RISIDA”GI O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI QONUNI

O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi qaroriga asosan 1999 yil 15 aprelda amalga kiritilgan “**Temir yo‘l transporti to‘g‘risida” gi O‘zbekiston Respublikasi Qonuni** (quyida Qonun deb yuritiladi) [5] temir yo‘l transporti qonun hujjatlarining asosiy bosh manbalaridan biri hisoblanadi. Unda temir yo‘l transportining Respublikamiz xo‘jaligini iqtisodiy va ijtimoiy sohasidagi tutgan huquqiy o‘rni belgilab qo‘yilgan. Qonun 28 moddadan iborat bo‘lib, uning 1-moddasi asosiy tushunchalarga bag‘ishlangan. Bu moddada temir yo‘l transporti (temir yo‘l), temir yo‘l transporti korxonasi, muassasasi va tashkiloti, temir yo‘l Ustavi, transport xizmatlari bozori, tashish jarayoni, umumiy foydalanishdagi temir yo‘llar, yuk, yo‘lovchi, bagaj, yuk bagaji, yuk jo‘natuvchi (jo‘natuvchi), yuk oluvchi (oluvchi), xavfli yuklar, ajratilgan mintqa, muhofaza zonalar kabi iboralar ta’rif berilgan.

Qonunning 2-moddasida ushbu Qonun, temir yo‘l Ustavi, yuklar, yo‘lovchilar, bagaj va yuk bagaj tashish qoidalari hamda boshqa normativ xujjatlar temir yo‘l transporti to‘g‘risidagi qonun xujjatlari deb belgilangan. SHuningdek, ushbu moddada, agar O‘zbekiston Respublikasining xalqaro shartnomasida O‘zbekiston Respublikasining temir yo‘l transporti to‘g‘risidagi qonun xujjatlarida nazarda tutilganidan boshqacha qoidalar belgilangan bo‘lsa, xalqaro shartnoma qoidalari qo‘llanilishi e’tirof etilgan.

Qonunning 3-moddasi temir yo‘l transportida mulkchilik shakliga bag‘ishlangan bo‘lib, bu moddada temir yo‘l transportining qaysi turdagi mol – mulki mutlaq davlat mulki bo‘lishligi va qaysi turdagi mol – mulki qonun xujjatlarida belgilangan tartibda xususiylashtirilishi mumkinligi bayon etilgan. Temir yo‘l transporti korxonalarini tashkil etish, qayta tashkil etish va tugatish (4-modda), temir yo‘l transporti korxonalari, muassasalari va tashkilotlarining mol mulki (5-modda), temir yo‘l transporti erlari (6-modda), temir yo‘l transportining muhofaza zonalari (7-modda) kabi masalalar ham Qonunda o‘zining aniq va mukammal huquqiy o‘rnini egallagan.

Qonunning 8-moddasi temir yo‘l qatnovlarining turlari va maxsus tashishlarga bag‘ishlangan bo‘lib, bu moddada ichki qatnovlarga, halqaro qatnovlarga, to‘g‘ri aralash qatnovlarga va alohida muhim davlat va mudofaa ehtiyojlarini qondirish uchun mo‘ljallangan maxsus tashishlarga ta’riflar berilgan. Temir yo‘l shoxobcha yo‘llari, ularning ishlash shart – sharoitlari, hamda temir yo‘l shoxobchalar yo‘llari mulkdorlari bilan temir yo‘l o‘rtasidagi munosabatlar shartnoma asosida amalga oshirilishi Qonunning 9-moddasida belgilangan.

Ko‘p tarmoqli temir yo‘l transportini markazlashgan tartibda boshqarish, davlat temir yo‘l transportining boshqarish organining vazifalari va vakolatlari, temir yo‘l transportining tashish jarayoni bilan bog‘liq faoliyatiga aralashishga hech kimning haqqi yo‘qligi, hamda davlat temir yo‘l transportini boshqarish organining o‘z vakolatlari doirasida qabul qilgan qarorlari barcha yuridik va jismoniy shaxslar, shuningdek, mahalliy davlat hokimiyati organlari uchun majburiyligi Qonunning 10-moddasida ta’kidlab o‘tilgan.

Yuklarni, yo‘lovchilarni, bagajlarni va yuk bagajlarni tashish tartiblari va ularni temir yo‘l orqali tashish tariflari, bu boradagi temir yo‘lning vazifalari va majburiyatlari, hamda temir yo‘l transportining moliyaviy va xo‘jalik faoliyati Qonunning 11-, 12-, 13- va 14-moddalarida bayon etilgan.

Temir yo‘l transporti korxonalarining, temir yo‘l transporti ob’ektlarining mulkdorlari bo‘lgan yuridik va jismoniy shaxslar bilan munosabatlari, ushbu Qonun, boshqa qonun hujjatlari, shuningdek shartnomalar bilan belgilanishi Qonunning 15-moddasida aniq bayon etilgan. Temir yo‘l transporti xodimlarining mehnatiga oid munosabatlari, ular ishinining sayyor xususiyati bilan bog‘liq kafolatlar, badallar va ularga berilgan imtiyozlar, temir yo‘l transportidagi intizom va hisoblash – hisobot vaqti Qonunning 16-, 17-, 18- va 19-moddalarida belgilab qo‘yilgan.

Qonunda harakat havfsizligini ta’minlashga katta ahamiyat berilgan, chunki yo‘lovchilarni hayoti va sog‘lig‘i, hamda yuk, bagaj va yuk bagajlarni o‘z vaqtida asrab – avaylab etkazib berish, temir yo‘l xodimlarini mehnati va atrof – muhitni muhofaza qilish bevosita harakat xavfsizligiga bog‘liqdir. SHu bois Qonunning 20-moddasida harakat xavfsizligini ta’minlash, temir yo‘l transporti va boshqa texnika vositalaridan foydalanish masalalari o‘zining huquqiy o‘rnini egallagan bo‘lsa, uning 21-moddasida temir yo‘l transportida harakat havfsizligiga doir asosiy talablar belgilab qo‘yilgan.

Yo‘l davomida va temir yo‘l bekatlarida yuklarni qo‘riqlash, temir yo‘l transporti ob’ektlarini qo‘riqlash, shuningdek temir yo‘l transportida yong‘inning oldini olishga qaratilgan ishlarni o‘tkazish yong‘inga qarshi nazorat va yong‘inlarni bartaraf etish temir yo‘l transporti harbiylashtirilgan qo‘riqchi bo‘linmalari tomonidan amalga oshirilishi, temir yo‘l transportining harbiylashtirilgan qo‘riqchiligi to‘g‘risidagi nizom hamda qo‘riqlanishi va kuzatib borilishi zarur bo‘lgan yuklar ruyxati O‘zbekiston Vazirlar Mahkamasi tomonidan

tasdiqlanishi va temir yo‘l transportida yuklar va ob’ektlarni qo‘riqlashga oid boshqa masalalar Qonunning 22-moddasida bayon etilgan.

Temir yo‘l transporti ishining buzilishiga sabab bo‘ladigan halokatlar, avariya, tabiiy ofatlarning va boshqa favqulodda holatlarda temir yo‘l transportining ishlashi (23-modda), temir yo‘l transportida safarbarlik tayyorgarligi va fuqarolar muhofazasi (24-modda) hamda yo‘lovchilarni, temir yo‘l transporti xodimlarining ayrim toifalarini, yuklar, bagaj va yuk bagajni sug‘urta qilish (25-modda) kabi masalalar ham Qonunda belgilab qo‘yilgan.

Qonunning 26-moddasi temir yo‘l transporti korxonalarining javobgarligiga bag‘ishlangan bo‘lib, bu moddada temir yo‘l transporti korxonalari temir yo‘l haqini hamda yuk, bagaj va yuk bagajining tashish haqini to‘lagan va yo‘l hujjatlarini to‘g‘ri rasmiylashtirilgan yo‘lovchi va yuk jo‘natuvchiga, agar qonun hujjatlarida boshqacha tartib nazarda tutilgan bo‘lmasa, tashishni rad etishga haqli emasligi, ko‘rsatilgan. Shuningdek, temir yo‘l transporti korxonalari yo‘lovchilar, yuk, bagaj va yuk bagaj tashish bo‘yicha majburiyatlarini bajarmaganligi yoki lozim darajada bajarmaganligi uchun temir yo‘l Ustavi va boshqa qonun xujjatlarida belgilangan tartibda va miqdorda javobgar bo‘lishligi uqdirib o‘tilgan. Xuddi shuningdek, temir yo‘l transporti xizmatidan foydalanuvchi yuk jo‘natuvchilar, yukni oluvchilar, yo‘lovchilar, boshqa yuridik va jismoniy shaxslar tashish jarayonining ba’zi bir jabhalarida yo‘lovchi, yuk, bagaj va yuk bagaj tashish bo‘is vujudga keladigan o‘z majburiyatlarini bajarmaganligi yoki lozim darajada bajarmaganligi uchun temir yo‘l transporti korxonalari oldida javobgar bo‘lish holatlari Qonunning 27-moddasida bayon etib o‘tilgan.

Qonunning 28-moddasi talab va da’volarni 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 temir yo‘l transporti korxonalariga qonun xujjatlarida belgilangan tartibda va muddatlarda talab va da’volar taqdim etishga xaqli ekanligi va bu talab va da’volarni ko‘rib chiqishning o‘ziga xos xususiyati temir yo‘l Ustavida belgilab qo‘yilganligi uqdirib o‘tilgan.

2.3. O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI TEMIR YO‘L USTAVI

Temir yo‘l yuk tashishlarni amalga oshirish bo‘is temir yo‘l transporti xizmatidan foydalanuvchi korxonalar, tashkilotlar, muassasalar va fuqarolar bilan muayyan huquqiy munosabatlarga kirishadi. Bu huquqiy munosabatlar: korxona, tashkilot va muassasalarning **yukni tashishga taqdim etish huquqi** va temir yo‘l **taqdim etilgan yukni tashib berish majburiyati**; fuqarolarni temir yo‘lda **safar qilish huquqi** va temir yo‘l yo‘lovchini va uni bagajini **yo‘l xujjatlarida ko‘rsatilgan manzilga etkazib qo‘yish majburiyati**; yuk egalari va yo‘lovchilarda talab qo‘yishga asos bo‘lganida, bunday **talab va da’volarni arz qilish** va ko‘rib chiqish tartibi hamda qator tashkiliy, iqtisodiy va huquqiy masalalarni qamrab olgan. Tabiiyki, barcha bunday masalalar temir yo‘l uchun ham va uning xizmatidan foydalanuvchi hamma korxona, tashkilot, muassasa va shaxslar uchun ham umumiy, mukammal bo‘lgan muayyan normalar va qoidalar bilan tartibga solinishi kerak.

Yuk, yo‘lovchi va bagaj tashishni amalga oshirish bo‘is vujudga keladigan huquqiy munosabatlarni tartibga solishda, Fuqarolik kodeksida nazarda tutilgan va turli yuridik va jismoniy shaxslar o‘rtasidagi munosabatlarni belgilovchi (izohlovchi) umumiy huquqiy

normalar etarli bo'lmaydi, chunki bu huquqiy normalar tashish jarayonining o'ziga xos maxsus shart-sharoitlarini aks ettirmaydi. SHu sababli temir yo'l transporti taraqqiyotining dastlabki davrlaridayoq temir yo'l va uning mijozlari o'rtasida tashish bois vujudga keladigan munosabatlarni tartibga soluvchi maxsus huquqiy normalarga zaruriyat paydo bo'ldi. Barcha davlatlarda, temir yo'l va uning xizmatidan foydalanuvchi korxonalar, tashkilotlar, muassasalar hamda yuridik va jismoniy shaxslarning huquqini, majburiyatini va javobgarligini belgilovchi, qonun kuchiga ega va davlatning iqtisodiy, siyosiy va ijtimoiy shart-sharoitlari bilan bog'liq bo'lgan hujjat – temir yo'l Ustavi yoki shu ma'no-mohiyatga ega bo'lgan boshqa hujjat (kodeks, nizom) hisoblanadi. Temir yo'l transportini ibtidosidan to hozirgi davrgacha, ya'ni chor Rossiya va so'ngra sobiq Ittifoq temir yo'llarida bir necha bor turli nashrlarda temir yo'l Ustavi amaliyotga kiritilgan bo'lib, ular o'sha davrlarning iqtisodiy, siyosiy va ijtimoiy holatlarini o'zida aks ettirgan.

1991 yilda Sovetlar tuzimi inqirozga uchraganidan keyin uning o'rnida mustaqil davlatlar paydo bo'ldi. Latviya, Litva va Estoniya Respublikalaridan tashqari sobiq Ittifoq Respublikalari yangi tashkil topgan davlatlar Mustaqil Davlatlar Hamdo'stligi (MDH) deb nom olgan hamjamiyatga a'zo bo'lib kirdilar. Sobiq Ittifoq temir yo'l Vazirligi tugatildi va uni o'rnida mustaqil davlatlar temir yo'l ma'muriyatlari paydo bo'ldi. Mustaqil davlatlar temir yo'llari ishlarini o'zaro muvofiqlashtirish maqsadida 1992 yilda Hamdo'stlik davlatlari a'zolarining va Latviya Respublikasi, Litva Respublikasi va Estoniya Respublikasi temir yo'l transporti bo'yicha **Kengashi** ta'sis etildi. Ushbu **Kengashning 1992 yil 20 oktyabrdagi beshinchi majlisida** Hamdo'stlik davlatlari qatnashchilari temir yo'llarida yuk va tijorat ishlarini bajarish usulini, temir yo'lning yuk jo'natuvchilar, yuk oluvchilar, yo'lovchilar va boshqa turdagi transport bilan o'zaro munosabatlarini, hamda ayrim yuklarni davlatlararo qatnovda tashish shart-sharoitlar bo'yicha ko'rsatmalarni tartibga solish maqsadida sobiq Ittifoq Ministrlar Kengashining Qaroriga muvofiq 1964 yildan amaliyotga kiritilgan **Sovet Sotsialistik Respublikalari Ittifoqi temir yo'l Ustavini** (Ustav железных дорог Союзу ССР), **yuklarni tashish Qoidalarini** (Pravila perevozok грузов), **yuklarni ortishni va mahkamlashni Texnik shartlarini** (Texicheskie usloviya pogruzki i krepleniya грузов) va boshqa normativ xujjatlarni (01.09.92. yil holati bo'yicha o'zgartirishlari va qo'shimchalari bilan) yagona qonun xujjatlari sifatida saqlab qolishga qaror qilindi. SHu qarorga binoan Hamdo'stlik davlatlari a'zolari temir yo'llari har bir davlatda belgilangan tartibda ishlab chiqilgan va tasdiqlangan temir yo'l Ustavi, yuklarni tashish qoidalar va boshqa normativ hujjatlarni ichki qatnovda yuk tashishda qo'llashga haqli ekanliklari ko'rsatib o'tilgan.

SHuningdek ushbu sobiq Ittifoq temir yo'l Ustavi 1993 yil 22 martdagi O'zbekiston Respublikasi Hukumati va Rossiya Federatsiyasi Hukumati o'rtasida transport sohasida hamkorlik qilish tamoyillari to'g'risidagi Bitimning 4-moddasi, O'zbekiston Respublikasi Oliy kengashining 1992 yil 4 yanvar qaroriga binoan O'zbekiston hududida ichki va halqaro qatnovlarda qo'llanilib kelinda.

Xozirda ichki qatnovlar uchun O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 23 oktyabr 2008 y. № 232 Qarori bilan tasdiqlangan **O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavi** (quyida Ustav deb yuritiladi) [7] amalda, sobiq Ittifoq temir yo'l Ustavi esa halqaro qatnovlarda qo'llanilmoqda. Ustav temir yo'lni hamda temir yo'l transportidan foydalanuvchi korxona, tashkilot, muassasa va fuqarolarning majburiyati, huquqi va

javobgarligini belgilaydi. Amaldagi O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavi 9 ta bobdan va 156 ta banddan iborat.

I-bob “Umumiy holatlar” ga (Общие положения, 1 – 6-bandlar) bag'ishlangan bo'lib, bu bobda Ustavning bosh vazifasi va uning amal qilish sohasi, temir yo'l transportida yuklarni tashish Qoidalarini, temir yo'l transportida yo'lovchi, bagaj va yuk bagajlarni tashish Qoidalarini va temir yo'l transportida yuklarni ortish va mahkamlashning Texnik shartlarini ishlab chiqish va tasdiqlash tartiblari belgilab qo'yilgan va asosiy tushinchalarga aniq ta'riflar berilgan. SHuningdek bu bobda temir yo'l transportini korxonalari hamda yuk jo'natuvchi va yuk oluvchi yuridik va jismoniy shaxslar – yuklarni tashishda davlatning iqtisodiy manfaatlariga qat'iy rioya qilishlari, bashorat qilingan yuk tashish hajmini batamom, bajarishlari, harakatdagi sostavdan samarali foydalanishlari, poezdlar harakati xavfsizligi, temir yo'lning vagon parkini va tashilayotgan yuklarni asrashni ta'minlashlari kerakligi alohida uqdirib o'tilgan va qurilayotgan temir yo'l liniyalar doimiy ekspluatatsiyaga topshirilgunga qadar, bu liniyalarda yuklarni tashish qonun hujjatlariga muvofiq temir yo'l tasdiqlagan qoidalar bo'yicha amalga oshirilishi hamda xalqaro temir yo'l qatnovlarida yuk, yo'lovchi va bagajlarni tashish O'zbekiston Respublikasining xalqaro bitim (shartnoma) lari asosida amalga oshirilishi belgilab qo'yilgan.

II-bob “Yuk xo'jaligi. Yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish qurilmalari” (Грузовое хозяйство. Устройство для обслуживания пассажиров, 7 – 17-bandlar) deb nomlangan bo'lib, bu bobda temir yo'l yuk, yo'lovchi, bagaj va pochталarni tashishni, tegishli operatsiyalarni bajarish uchun ochiq bo'lgan temir yo'l stansiyalar o'rtasida amalga oshirishi, temir yo'l stansiyalari vagonlangan va mayda jo'natmalarda, konteynerlarda tashiladigan yuklarni qabul qilish, ortish, tushirish va topshirish bo'yicha operatsiyalarni hamda yo'lovchi, bagaj va yuk bagaj tashish bilan bog'liq bo'lgan operatsiyalarni amalga oshirishi va bu operatsiyalar uchun ochiq temir yo'l stansiyalarining ro'yxatini temir yo'lning rahbariyati O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlarida belgilangan tartibda tasdiqlashi va Tarif qo'llanmasida nashr etish kerakligi belgilangan. SHuningdek bu bobda tovar idorasi, bilek va bagaj kassalarini tashkil etish, yuk, yo'lovchi, bagaj, yuk bagaj va pochталarni tashishda foydalaniladigan vagon va konteyner parki, umumiy va noumumiy foydalanish joylari, ortish – tushirish ishlarini bajarish uchun mashina, inshoot, qurilma, moslama va inventarlar hamda tashiladigan yuk va bagajlarni tortish uchun vagon, tovar, elektron, avtomobil va elevator tarozilardan foydalanish, tarozi asboblari belgilangan tartibda majburiy davlat tekshirishiga va tamg'alanishiga taqdim etilishi kerakligi haqida bayon etilgan.

III-bob “Yuklarni tashishni bashoratlash” (Прогнозирование перевозок грузов, 18 – 33-bandlar) da temir yo'l transportida yuk tashish yillik va kvartal bashoratlari hamda asosiy oylik va qo'shimcha reja asosida amalga oshirilishi, kvartal bo'yicha taqsimlagan yillik bashoratlashtirish temir yo'l transportida yuk tashishlarni belgilangan yuk nomenklaturalari bo'yicha ajratib, umumiy yuk hajmi bo'yicha tuzilishi, asosiy oylik yuk tashish yoyiq rejasini taqdim etish va asosiy oylik va qo'shimcha rejni bajarish tartiblari, asosiy oylik tashish rejani bajarish hisob kartochkasida amalga oshirilishi, chala yuklashni to'ldirish tartiblari, temir yo'l va yuk jo'natuvchi tashish rejasini bajarmaganligi uchun belgilangan tartibda javobgarlikka tortilishlari ko'rsatib o'tilgan.

IV-bob “Tashish shartnomasini tuzish va tashish haqlarini undirish” (Заклyчение договора перевозки и взимание провозных платежей, 34 – 48-bandlar)

masalalariga bag'ishlangan bo'lib, bu bobda yuk jo'natuvchi har bir yuk jo'natmasi uchun jo'natuvchi temir yo'l stansiyasiga tegishli tarzda to'ldirilgan, yuk tashish shartnomasining yozma shakli va asosiy tashish hujjati hisoblangan yukxatini taqdim etishi kerakligi, yuk jo'natuvchi yukxatida o'zi ko'rsatgan noto'g'ri, noaniq yoki chala ma'lumotlarni barcha oqibatlariga javobgar bo'lishligi, yukni qayta adreslash, yuk tashish tariflari va yuk tashish kira haqlarini undirib olish tartiblari hamda yo'l safarida ayrim turdagi yuklarni asrashni ta'minlash maqsadida, ularni temir yo'lni harbiylashtirilgan soqchilarini, huquqni himoya qilish organlarining bo'linmalarini naryadlari yoki yuk jo'natuvchilar (yuk oluvchilar) ning kuzatuvchilari hamrohligida qo'riqlab borilishi bayon etilgan.

V-bob “Temir yo'lni, yuk jo'natuvchilarni va yuk oluvchilarni huquq va majburiyatlari” ga (Prava i obyazannosti jeleznoy dorogi, gruzootpraviteley i gruzopoluchateley, 49 – 74-bandlar) bag'ishlangan bo'lib bu bobda tashish jarayoning dastlabki va so'ngi operatsiyalarini amalga oshirish bilan bog'liq bo'lgan yuk va tijorat ishlarini bajarishda temir yo'lni, yuk jo'natuvchilarni va yuk oluvchilarni huquqlari va majburiyatlari aniq, mukammal va batafsil bayon etilgan.

VI-bob “Temir yo'l shoxobcha yo'llari” (Jeleznodorojnye pod'ezdnye puti, 75 – 91-bandlar) da idoralarga qarashli va temir yo'lning tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'llarining ta'rifi berilgan hamda temir yo'lning temir yo'l shoxobcha yo'llari egalari, kontragentlar va temir yo'lning tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'lida rels yoni omborlari va ortish-tushirish maydonlari bo'lgan tashkilot va jismoniy shaxs bilan o'zaro munosibatlarni tartibga solish ko'rsatilgan.

VII-bob “Boshqa transport turlari ishtirokida to'g'ri aralash qatnovlar” ga (Pryamoe smeshannoe soobshenie s uchastiem drugix vidov transporta, 92 – 94-bandlar) bag'ishlangan bo'lib bu bobda, temir yo'l boshqa turdagi transportlar bilan o'zaro hamkorlikda to'g'ri aralash qatnovlar tizimini tashkil etib yuklarni butun yo'l safariga tuziladigan yagona transport hujjati asosida tashishni amalga oshirilishi mumkinligi belgilangan.

VIII-bob “Yo'lovchi, bagaj va pochtalar tashishlar” (Perevozka passajirov, bagaja i pochty, 95 – 115-bandlar) da yo'lovchi, bagaj va yuk bagajlarni tashish shartlari, temir yo'lni va yo'lovchilarni va bagajlarni tashishlarda va xizmat ko'rsatishni amalga oshiruvchi korxonalarni va yo'lovchilarni huquq va majburiyatlari belgilangan hamda yo'lovchi vagonlariga, temir yo'l vokzallariga va yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish uchun mo'ljallangan boshqa inshootlarga qo'yiladigan talablar bayon etilgan.

IX-bob “Temir yo'lning, yuk jo'natuvchilarning, yuk oluvchilarning va yo'lovchilarning javobgarligi. Aktlar, talablar va da'volar” (Otvettstvennost jeleznoy dorogi, gruzootpraviteley, gruzopoluchateley i passajirov. Akty, pretzenii i iski, 116 – 155-moddalar) deb nomlangan bo'lib, bu bobda temir yo'l, yuk jo'natuvchilar, yuk oluvchilar va yo'lovchilar tashish bo'yicha ushbu Ustav asosida moddiy javobgarlikka tortilishlari va tamonlarni ushbu Ustavda yuklatilgan javobgarlikni bartaraf etish yoki o'zgartirish maqsadida oldindan qilingan barcha bitimlari haqiqiy emas deb hisoblanishi alohida belgilab qo'yilgan. SHuningdek bu bobda temir yo'lni yuk, bagaj va yuk bagajlarini asrash uchun, ularni etkazib berishi kechiktirilganligi uchun javobgarligi, tashish rejasini bajarmaganligi uchun temir yo'l va yuk jo'natuvchining javobgarligi, yuk jo'natuvchilarning, yuk oluvchilarning vositalarida ortishga, tushirishga va qayta ortishga olib kirib berilgan vagonlarni to'xtab turishi uchun,

konteynerlarni belgilangan muddatlardan ortiqroq ushlab qolganligi uchun yuk jo‘natuvchi va yuk oluvchi javobgarligi haqidagi masalalar hamda aktlar tuzish, talab qo‘yish va da’vo qo‘zg‘otish tartiblari aniq, mukammal va batafsil bayon etilgan.

2.4. USTAVGA MUVOFIQ NASHR QILINADIGAN NORMATIV HUJJATLAR VA KO‘RSATMALAR

Ustav temir yo‘l transportida yuk tashish rejasini tuzishni va bajarishni, yuklarni, yo‘lovchilarni, bagaj, yuk bagaj va pochталarni tashish shartlarini, temir yo‘l shoxobcha yo‘llarini ekspluatatsiya qilish va temir yo‘lni boshqa turdagi transportlari bilan o‘zaro munosibatlarni faqat asosiy holatlarinigina belgilaydi xalos. Ustavning 1-bandida, u (ya’niy Ustav) faqat “asosiy shartlarini” yoki “asosiy holatlarini” tartibga soladi deb to‘g‘ridan – to‘g‘ri aytib o‘tilgan.

2.1-misol. Ustavning 57-bandida – temir yo‘l stansiyasining boshlig‘i yuk jo‘natuvchining yoki yuk oluvchining vositalarida ortishga va tushirishga vagonlarni olib kirib berish vaqti haqida yuk jo‘natuvchini yoki yuk oluvchini vagonlarni olib kirib berishdan 2 soatdan kech qolmay xabar berishi shartligi – ko‘rsatib o‘tilgan.

Ustavning bu bandida xabar berish tartiblari va vositalari, xabar berishni tasdiqlash, shuningdek muddatlarga rioya qilmasdan yoki xabar bermasdan vagonlarni ortishga va tushiriga olib kirib berilsa qay yo‘sinda ish tutish kerakligi haqida xech narsa deyilmagan. SHu sababli Ustav tatribga soladigan masalalarni yanada mufassal aniqlashtirish kerak bo‘ladi. SHu bois Ustavning 2-bandiga muvofiq qator qo‘shimcha (ustavosti) normativ aktlar temir yo‘l transportini boshqarishni vakolatli davlat organi tomonidan ishlab chiqiladi va nashr etiladi.

Ustavning 2-bandida “**Temir yo‘l transportini boshqarishni vakolatli davlat organi qonun hujjatlariga va ushbu Ustavga muvofiq temir yo‘l transportida yuklarni tashish Qoidalarini** (quyida yuklarni tashish Qoidalari deb yuritiladi), **temir yo‘l transportida yo‘lovchi, bagaj va yuk bagajlarni tashish Qoidalarini** (quyida yo‘lovchi, bagaj va yuk bagaj tashish Qoidalari deb yuritiladi), **temir yo‘l transportida yuklarni ortish va mahkamlashning Texnik shartlarini** (quyida yuklarni ortishni Texnik shartlari deb yuritiladi) tasdiqlaydi” – deb ko‘rsatib o‘tilgan.

Yuklarni tashish Qoidalari. O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l Ustavining 2-bandiga muvofiq “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksionerlik temir yo‘l kompaniyasida yuklarni tashish Qoidalari hali – xozir ishlab chiqib tasdiqlangancha yo‘q. Xozirda “O‘zbekiston temir yo‘llari” aksionerlik jamiyatida sobiq Ittifoq temir yo‘l vazirligi 1983 yilda nashr etgan va amalga kiritgan yuklarni tashish Qoidalaridan [13] (Ministerstvo putey soobsheniya SSSR. Pravila perevozok Грузов, chast 1. Изданы в соответствии с Уставом железных дорог Союза ССР, с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 января 1983 г, Москва «Транспорт» 1983 i Ministerstvo putey soobsheniya SSSR. Pravila perevozok Грузов, chast 2. Изданы в соответствии с Уставом железных дорог Союза ССР, с

izmeneniyami i dopolneniyami po sostoyaniyu na 1 sentyabrya 1975 g, Moskva «Transport» 1976) foydalanilib kelinmoqda.

Yuklarni tashish Qoidalarida harakat xavfsizligini ta'minlash, yuklarni va harakatdagi sostavlarni asrash hamda atrof muhitni himoya qilish maqsadida, yuklarni transport tavsifnomasini inobatga olgan **alohida yuklarni tashish qoidalarini** hamda **stansiyalarda va temir yo'l shoxobcha yo'llarida tijorat operatsiyalarini bajarish qoidalari** keltirilgan. Umumiy xarakterga ega bo'lgan – yuklarni to'kma tashish, ochiq harakatdagi sostavlarda yuklarni tashish, jo'natuvchining marshrutlarida yuklarni tashish, universal konteynerlarda yuklarni tashish, sisternalarda va bunkerli yarim ochiq vagonlarda suyuq yuklarni quyma tashish va boshqa qoidalar, shuningdek muayyan yuklarni – tez buziluvchan, hayvonlar va qushlar, oson alangalanadigan va shunga o'xshash boshqa yuklarni tashishni tartibga soluvchi qoidalar, alohida yuklarni tashish qoidalariga mansub bo'ladi.

*Yuklarni ortish va tushirish muddatlari, yuklarni etkazib berish muddatlari, yuklarni saqlash, yuklarni tashishga qabul qilish, yuklarni topshirish, vagonlarni va konteynerlarni plombalash, yukxatini va tashish hujjatlarini to'ldirish, aktlar tuzish va boshqalar stansiyalarda va temir yo'l shoxobcha yo'llarida **tijorat operatsiyalarini bajarish qoidalariga** mansub bo'ladi.* Bundan tashqari temir yo'l shoxobcha yo'llarida tijorat operatsiyalarini bajarish maxsus normativ akt – temir yo'l shoxobcha yo'llari ekspluatatsiya qilish Qoidalari bilan tartibga solinadi. SHuningdek temir yo'l transportiga talablarni taqdim etish va ko'rib chiqish qoidalarini ham yuklarni tashish Qoidalari o'z ichiga olgan.

2.2-misol. Yuklarni tashish Qoidalarini 3-bo'limi – yuklarni tashishga qabul qilish qoidalarining § 32, 33 va 34 larida, Ustavning 57-bandiga muvofiq yuk jo'natuvchining vositalarida ortishga vagonlarni olib berishni vaqti haqida xabar berish tartibi mufassal bayon etilgan. Yuklarni tashish Qoidalarini 3-bo'limi, § 32 da – stansiya boshlig'i yuk jo'natuvchilarni vositasida ortishga vagonlarni olib kirib berish vaqti haqida xabar berish tartiblarini belgilashi, bunda u birinchi navbatda radio, telefon, telegraf va pochta aloqalaridan foydalanishni nazarda tutishi kerakligi, agar tushirishga olib kirib berilgan vagonlar bilan ortish ta'minlansa, vagonlarni ortishga olib kirib berishni vaqti haqida xabar berish talab etilmasligi – ko'rsatib o'tilgan. SHuningdek ushbu paragrafda – telefonda xabar berish tartiblarini belgilashda, yuk jo'natuvchi xabarni qabul qilish uchun mas'uliyatli shaxsni tayinlashi va stansiya boshlig'iga uning familyasini va telefon nomerini bildirib qo'yishi shartligi, ortishga vagonlarni olib kirib vaqti haqida xabarni yozib borish uchun stansiyada belgilangan GU-2 shakldagi kitob yuritilishi, unda harakatdagi sostavlarni (konteynerlarni) soni va turi va boshqa ma'lumotlar ko'rsatilishi – ta'kidlab o'tilgan.

SHu bo'limning 33-§ da – *vagonlarni olib kirib berish xabarda ko'rsatilgan muddatdan keyin 2 soatdan ortiqqa ushlanib qolganida vagonlarni kelgusi olib kirib berish vaqti haqida stansiya yuk jo'natuvchiga yangitdan xabar bershi shatrligi* – ko'rsatib o'tilgan. 34-§ da esa – *olib kirib berish muddatiga rioya qilmay vagonlar ortishga olib kirib berilganida, yuk jo'natuvchi ularni stansiya ortishga taqdim etgan paytdayoq qabul qilishi, bunda vagonlar:*

belgilangan muddatdan oldin olib kirib berilganida – ushbu muddat boshlangan paytdan:

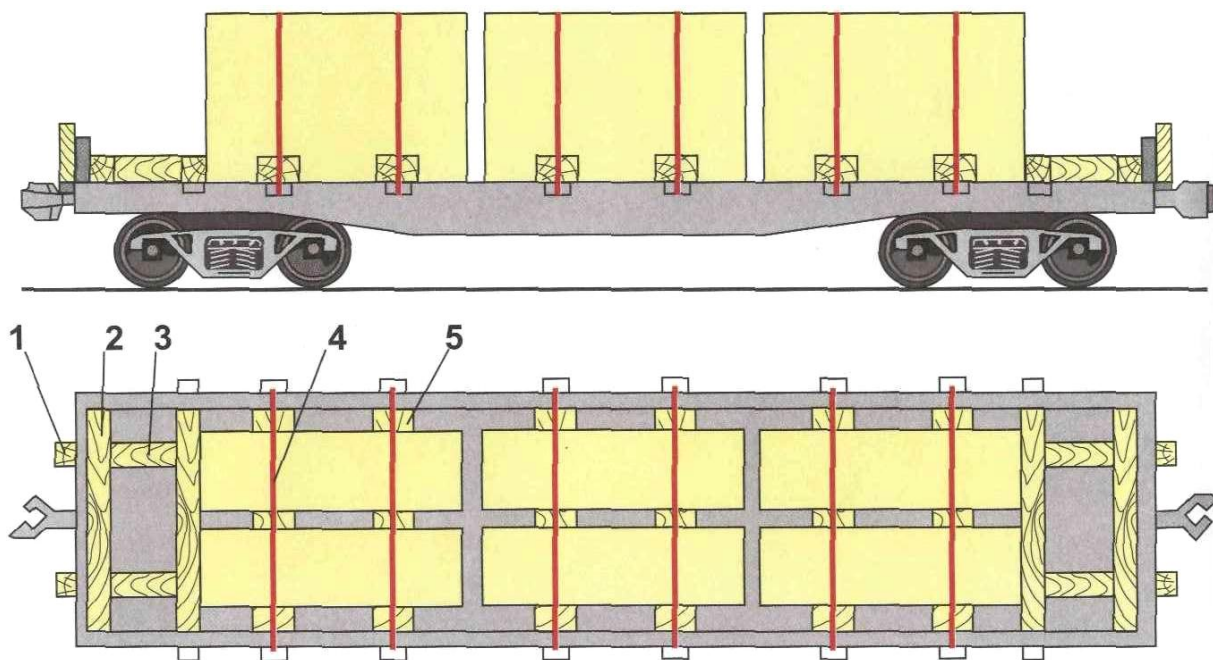
belgilangan muddatdan kech olib kirib berilganida hamda xabar bermasdan olib kirib berilganida – vagonlar haqiqiy olib kirib berilgan paytdan 2 soat o‘tgandan keyin olib kirib berildi deb e’tirof etilishi – ta’kidlab o‘tilgan.

Vagonlar olib kirib berildi deb e’tirof etilishi, ularni to‘xtab turishi boshlanish paytini bildiradi. Ushbu misoldan ko‘rinib turibdiki, Ustavning 57-bandida, yuk jo‘natuvchining yoki yuk oluvchining vositalarida ortishga va tushirishga vagonlarni olib kirib berish vaqti haqida xabar berishining “**asosiy shartlarini**” va xabar berish temir yo‘l stansiyasi boshlig‘ining **majburiyati** ekanligi alohida ko‘rsatib o‘tilgan. Yuklarni tashish Qoidalarida esa xabar berish tartiblari va vositalari, xabar berishni tasdiqlash, shuningdek muddatlarga rioya qilmasdan yoki xabar bermasdan vagonlarni ortishga va tushiriga olib kirib berilsa qay yo‘sinda ish tutish kerakligi – ya’niy vagonlarni to‘xtab turish qachondan boshlanishi mufassal bayon etilgan.

Yo‘lovchi, bagaj va yuk bagaj tashish Qoidalari. 30 aprel 2001 yilda temir yo‘l tashishlar xavfsizligini nazorati bo‘yicha O‘zbekiston Respublikasi Davlat inspeksiyasi tasdiqlagan “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksionerlik Temir yo‘l kompaniyasida yo‘lovchi, bagaj va yuk bagaj tashish Qoidalari [21] to‘qqiz bobdan iborat bo‘lib, unda yo‘lovchilarni tashish, qo‘l yuki tashish, bagaj tashish, yuk bagaj tashish, tashishlarni nazorat qilish qoidalari, tariflar va yig‘imlar, bagaj va yuk bagaj tariflari, yo‘lovchi tashishlarni ayrim shartlari hamda javobgarlik, jarimalar va to‘lovlarni qaytarish qoidalari keltirilgan.

Yuklarni ortishni va mahkamlashni Texnik shartlari. O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l Ustavining 2-bandiga muvofiq “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksionerlik temir yo‘l kompaniyasida yuklarni ortishni va mahkamlashni Texnik shartlari hali – hozir ishlab chiqib tasdiqlangancha yo‘q. Hozirda “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksionerlik temir yo‘l kompaniyasida sobiq Ittifoq temir yo‘l vazirligi 1990 yilda nashr etgan va amalga kiritgan yuklarni ortishni Texnik shartlari [13]dan (Ministerstvo putey soobsheniya SSSR. Texnicheskie usloviya pogruzki i krepleniya Грузов. Изданы в соответствии с Уставом железных дорог Союза ССР, с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 января 1989 г. Москва «Transport» 1990) foydalanib kelinmoqda.

Texnik shartlar yuklarni vagonlarga joylashtirish va mahkamlashning umumiy talablarini belgilaydi. Texnik shartlarda ochiq harakatdagi sostavga yuklarni ortish, joylashtirish va mahkamlashda poezdlar harakati xavfsizligi masalalariga alohida e’tibor qaratilgan. Unda eng keng tarqalgan yuklarni (o‘rmon materiallarini, metallar va metall konstruksiyalarni, temirbeton buyumlarni, g‘ildirakli va o‘rmalovchi zanjirli mashinalarni, konteynerlarni va boshqa yuklarni) vagonlarga ortish, joylashtirish va mahkamlash usullari va tartiblari mufassal bayon etilgan. Bundan tashqari, Texnik shartlarda boshqa barcha yuklarni vagonlarga ortish, joylashtirish va mahkamlashni hisoblash uslubiyati va tajribaviy tashishlar o‘tkazish tartiblari keltirilgan. 2.1-rasmda to‘rt o‘qli platformaga yashiklarni ikki qator bir guruhda joylashtirish va mahkamlash chizmasi ko‘rsatilgan.



2.1-rasm. To‘rt o‘qli platformaga yashiklarni ikki qator bir guruhda joylashtirish va mahkamlash:

1 - etak ustunchalari; 2- tirak to‘sin; 3 – bo‘ylanma ayri tir-gak to‘sincha; 4 - ko‘ndalang bog‘lagich; 5 – ko‘ndalang ayri tirgak.

Yuk jo‘natuvchi vagonlarga yuklarni Texnik shartlarga ko‘rsatilgan sxemalarga muvofiq ortadi, joylashtiradi, kerakli vositalar yordamida mahkamlaydi va yukxatida tegishli belgilarni yozib imzolaydi. Agarda yuk jo‘natuvchi vagonlarga yuklarni Texnik shartlarga ko‘rsatilgan sxemalarga rioya qilmay ortishi, joylashtirishi va mahkamlashi natijasida yo‘l safarida noxush oqibatlar – yukni siljishi, mahkamlash vositalarini shikastlanishi yoki avariylar sodir bo‘lsa, bularni barchasiga yuk jo‘natuvchi aybdor bo‘ladi.

2.5. TRANSPORT HUQUQI TUSHINCHASI

Transport huquqi tushinchasini ta’riflashdan avval huquq tushunchasiga izoh berib o‘tish maqsadga muvofiqdir. Z. Islomov va M. Mirhamidovlar o‘zlarining “Huquqshunoslik” nomli o‘quv qo‘llanmalari-da “**Huquq** – tenglik, adolat va erkinlik g‘oyalariga asoslanib, ko‘p jihatdan qonunchilikda va boshqa huquqiy manbalarda o‘z ifodasini topuvchi hamda **ijtimoiy munosabatlarni** tartibga soluvchi hamma uchun majburiy huquqiy normalar yig‘indisidir” – deb huquq tushinchasiga ta’rif beradilar. SHuningdek ular huquq masalalari bilan insoniyat juda qadimdan va jiddiy shug‘ullanib kelayotganligini, tadqiqotchilar-ning har biri huquq tushinchasiga o‘zlarining qarashlarini sindira borib, vaqt o‘tishi bilan u haqidagi tushinchalar o‘zgarib borayotganligini, lekin uning mohiyatini tushinishga xech kim yaqinlashmaganligini ta’kidlab o‘tar ekanlar, rus huquq nazariyotchisi N.N. Alekseevning “*Xuddi tabiatshunoslar umuman tabiatning o‘zi nima degan savolga javob topa olmagandek, yuristlar huquq ta’rifini hech qachon topolmaydilar*” – degan so‘zlarini va Amarkalik huquqshunos olim Laurens Fridmanning “Huquq tushinchasi shishadek nozik, sovun

ko'pigidan hosil bo'ladigan pufaklardek omonat, vaqtdek tutqich bermas ko'pdan-ko'p ma'nolarga ega" degan so'zlarini keltiradilar [20].

YUqorida huquqqa berilgan ta'rifdagi falsafiy tushincha bo'lgan ijtimoiy munosabatlar terminiga ta'rif berib o'tishni lozim topdik, chunki bu termin huquqshunoslikda, shuningdek transport huquqi asoslari fanida juda ko'p talafuz qilinadi. *Insonlarning o'zaro ongli munosabatlari asosiga qurilgan muloqatlari jarayoni **ijtimoiy munosabatlarni** tashkil etadi.*

A. Saidov va boshqalar o'zlarining "Davlat va huquq asoslari" nomli darsliklarida "**Huquq** – davlat tomonidan o'rnatilgan yoki maqullangan va uning kuchi bilan himoya qilinadigan umummajburiy hulq-atvor qoidalarining tizimi"dir, deb huquq tushinchasiga ta'rif beradilar. Ular "huquq" iborasi ikki: ob'ektiv huquq va sub'ektiv huquq ma'nosida ko'llanishini ta'kidlab o'tar ekanlar, **ob'ektiv huquq** – umummajburiy hulq-atvor qoidalari yig'indisi va bu normalar u yoki bu insonning, sub'ektning irodasi hamda xohish-istagidan qat'i nazar mavjud bo'lishligini, sub'ektiv huquq esa muayyan jismoniy yoki yuridik shaxsga tegishli bo'lgan huquq – ekanligi takidlab o'tadilar [8].

O. Xusanov va X Azizovlar o'zlarinig "Davlat va huquq asoslari" nomli izohli lug'atlarida "**Huquq** - bajarilishi majburiyligi o'rnatilgan yurish-turish qoidalari, xatti-harakatlaridir" deb oddiy va lo'nda ta'rif beradilar. SHuningdek ular huquqning majburiyligi davlat tomonidan o'rnatilishni va bajarilishi ta'minlanishini ta'kidlab o'tar ekanlar, huquq tushinchasi – fuqarolarga nisbatan olinsa, u Konstitutsiyaviy yoki oddiy huquqlarga bo'linishini, Konstitutsiyaviy huquqlar konstitutsiyaviy normalar bilan, oddiy huquqlar oddiy qonunlar bilan tartibga solinishini, huquq o'z navbatida tarmoqlarga: konstitutsiyaviy huquq, ma'muriy huquq, fuqarolik huquqi, jinoyat huquqi, er huquqi, agrar huquq, mehnat huquqi va boshqalarga bo'linishini bayon etadilar [9].

1.1-misoldagi, muayyan yukni ortishga temir yo'l vagonlarni taqdim etishini huquq tushinchasi nuqtai nazaridan ko'rib chiqadigan bo'lsak, *temir yo'l, muayyan yukni ortish uchun soz, yaroqli, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, zaruriyatli holatlarda esa – yuvilgan va dezinfekatsiyalangan vagonlarni va konteynerlarni olib kirib berishi* uchun harakat qilishga **majbur** – ya'niy bu ishlarni bajarish uchun temir yo'l ishchi kuchi, moliyaviy mablag', material vositalar va energiya sariflaydi. Temir yo'lning bu **majburiy xatti-harakatlarini** amalga oshirishi Ustavning 53-bandida belgilab qo'yilgan, Ustav esa Davlatning ijro etuvchi organi – O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 23 oktyabr 2008 y. № 232 Qarori bilan tasdiqlangan.

YUqoridagi huquq tushinchasiga shu sohaning etakchi olimlari bergan ta'riflarni va yuk jo'natuvchining vositalarida ortishga temir yo'l vagonlarni taqdim etish misolidagi temir yo'lning umummajburiy xatti-harakatlarni har tomonlama keng va chuqur mushohida qilib transport huquqiga quyidagicha ta'rif berish mumkin. *Transport huquqi – tashish jarayonining tashkiliy va texnologik jihatdan o'zaro bog'liq operatsiyalarini amalga oshirishda bajarilishi majburiyligi o'rnatilgan xatti-harakatlaridir.*

Bajarilishi majburiyligi o'rnatilgan yurish-turish qoidalari, xatti-harakatlari, davlat tomonidan belgilanadigan, kafolatlanadigan va muhofaza qilinadigan barcha uchun majburiy xulq-atvor qoidalari bo'lgan **huquq normalarida** bayon etiladi. Huquq normasining huquqbuzarga nisbatan qo'llanishi lozim bo'lgan davlat majburlov choralarini belgilaydigan tarkibiy qismi sanksiya deyiladi.

Sanksiya – huquq normasini bajarmaganlik uchun davlat organlarini qo‘llaydigan majburlov chorasi. Sanksiya turlari hayfisan, jarima, ozodlikdan mahrum etish va boshqalar bo‘lishi mumkin.

Norma so‘zi lotinchadan tarjima qilinganida “qoida”, “namuna” ma’nosini anglatadi. Jamiyatda normalarning ikki tizimi mavjud: ijtimoiy va texnikaviy.

Ijtimoiy normalar – odamlar va ularning birlashmalari o‘rtasidagi munosibatlarni tartibga soluvchi umumiy xulq-atvor qoidalari bo‘lib, ular “inson – inson” munosibatlarni tartibga soladi. Ijtimoiy normalarning turlariga quyidagilar kiradi: ahloq normalari, jamoat birlashmalarining normalari, milliy urf-odatlar normalari, odat normalari, an‘ana normalari, marosim normalari, diniy normalar, siyosiy normalar, huquq normalari.

Texnikaviy normalar – “inson – mashina” munosibatlarni tartibga soladi. Tashish jarayonining tashkiliy va texnologik jihatdan o‘zaro bog‘liq operatsiyalarini amalga oshirishda bajarilishi majburiyligi o‘rnatilgan xatti-harakatlar texnikaviy normalar bilan tartibga solinadi. Ustavning va yuklarni tashish Qoidalarining normalari – texnikaviy normalarga mansub bo‘ladi.

Bunday texnikaviy normalar bilan, yuqorida 1.1-, 1.2- va 1.3-misollardagi Ustavning 53-, 54-, 139-, 141-bandlarida, yuklarni tashish Qoidalarining 3-bo‘limi, 36-§, 37-bo‘limi 3-§ da hamda 2.1- va 2.2-misollaridagi Ustavning 2-, 57-bandlarida va yuklarni tashish Qoidalarining 3-bo‘limi, 32-§, 33-§ va 34-§ larida tanishib o‘tdik.

Umuman olganda transport huquqi normalari keng ma’noda texnikaviy normalar tizimiga mansub bo‘lib, yuk, yo‘lovchi va bagaj tashishni tashkil etish va transport faoliyati bois vujudga keluvchi ijtimoiy munosabatlarni, transport korxonalari va transport vositalaridan foydalanuvchi uning ko‘p sonli mijozlari o‘rtasidagi hamda bir turdagi transportning korxonalari o‘rtasidagi va shuningdek turli xil transportlarning korxonalari o‘rtasidagi munosibatlarni tartibga soluvchi normalar majmuidan iborat.

2.6. TRANSPORT HUQUQI MAVZUSI

Transport davlat iqtisodiyotini bog‘lab turuvchi zveno hisoblanib, barcha turdagi ishlab chiqarish, taqsimlash va ayirboshlash munosibatlarni qamrab olgan. Sanoat, qishloq xo‘jalik, savdo va boshqa sohalarining bir maromda ishlashi transport korxonalarini muntazam va aniq ishlashiga, yuklarni va yo‘lovchilarni belgilangan manzilga o‘z vaqtida etkazib berishiga bog‘liq bo‘ladi.

3.1-misol. Temir yo‘l transporti to‘qimachilik kombinatiga paxta tolasini etkazib bermadi. Yo‘l safarida teplovozdan chiqqan uchqun vagonning tirqishidan uning ichiga tushishi natijasida paxta tolasi yonib bittdi. Kombinatda gazlama ishlab chiqarishda uzilishlar sodir bo‘ladi, ishlab chiqarish vositalari – to‘qimachilik stanoklari to‘xtab qoladi, kombinat rahbariyati ishchilarni haq to‘lanadigan ta‘tilga chiqarishga majbur bo‘ladi va h.k., buni oqibatida esa korxona zarar ko‘radi. Bundan tashqari shartnoma bo‘yicha gazlama etkazib berish majburiyati bajarilmaganligi uchun kombinat savdo tashkilotlariga jarima to‘ladi. Temir yo‘li paxta tolasini etkazib bermaganligi va buni oqibatida korxonaga yetkazilgan zarar qanday va qancha miqdorda qoplanadi. Bu va shunga o‘xshash nizoli masalalar transport huquqining mavzusini tashkil etadi.

Transport huquqi mavzusini aniqlash uchun, bu huquq bilan tartibga solinadigan ijtimoiy munosabatlarning maxsus o'ziga xos belgilarini oydinlashtirib olish kerak. Masalan, O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavning 1-bandida, *O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavi temir yo'lini, temir yo'l xizmatidan foydalanuvchi yuridik va jismoniy shaxslarning hamda fuqarolarning **huquqi, majburiyati** va **javobgarligini** belgilaydi, tashish hajmini **bashoratlash** va bashoratni bajarilishi yo'sinlarini, temir yo'l transportida yuk tashish shartnomalarini tuzishni va bajarishni, yo'lovchi, yuk, bagaj va pochta tashishlarning asosiy shartlarini, temir yo'l shoxobcha yo'llarni ekspluatatsiya qilish bo'yicha asosiy holatlarini hamda temir yo'lni, uning korxonalarini, yuk jo'natuvchilar, yuk oluvchilar, yo'lovchilar bilan o'zaro munosabatlarini **tartiblashtiradi*** – deb belgilab qo'yilgan.

SHunday qilib yuklarni, yo'lovchilarni, bagajlarni va pochталarni tashish bilan bog'liq bo'lgan xizmatlar ko'rsatish temir yo'l transportida **ijtimoiy munosibatlarning maxsus o'ziga xos belgilari** hisoblanadi. Ammo transport huquqi faqat temir yo'lida tashishlar bilan bog'liq ijtimoiy munosabatlarni tartibga solibgina qolmay, balki boshqa turdagi transportlarda tashishlar bilan bog'liq ijtimoiy munosibatlarni ham tartibga soladi. Demak, **transport huquqi mavzusi** tashish jarayonini amalga oshirishda transport vositalaridan samarali foydalanib, xizmatlar ko'rsatish bois vujudga keluvchi transport korxonalari va mijozlar o'rtasidagi ijtimoiy munosibatlar hisoblanadi.

Huquq tizimida transport huquqini o'rnini quyidagilardan kelib chiqqan holda ko'rib chiqiladi. Transport huquqi tashishni tashkil qilish va transport korxonalari faoliyati tufayli vujudga keluvchi ijtimoiy munosabatlarni, shuningdek transport korxonalarini va ularning transport vositalaridan foydalanuvchi ko'p sonli mijozlari o'rtasidagi, hamda bir turdagi, shuningdek boshqa – boshqa turdagi transport korxonalari o'rtasidagi munosabatlarni va nihoyat transport faoliyatining jarayonlarida uchrab turadigan xorijiy tashkilotlar, firmalar va fuqarolar bilan bog'liq bo'lgan munosabatlari tartibga soluvchi huquqiy normalar majmuidan iborat.

Transport huquqida markaziy o'rinni **yuk, yo'lovchi va bagaj tashishni tartibga soluvchi normalar** egallagan. Transport huquqi kengroq ma'noda faqatgina tashish majburiyatlarini belgilovchi kompleks normalar majmualarini o'rganibgina qolmay, balki shu bilan birga ma'muriy, mehnat, moliya huquqiy munosabatlarini va shartnomadan tashqari majburiyatlarini ham keng ma'noda o'rganishga da'vat etadi.

Transport huquqining fuqarolik huquqlari tizimidagi o'rnini muhokama qilishda shundan kelib chiqish keraki, transport huquqi huquqshunoslikning mustaqil sohasi deb e'tirof etilmaydi. Transport faoliyati tufayli vujudga keladigan mulkiy munosabatlar fuqarolik Qonunchiligining umumiy holatlariga mos tushadi, transport huquqining muhim bo'limi – tashish shartnomasi esa fuqarolik huquqi institutining zaminida barpo etilgan. Transportda mulkiy munosibatlarning tartibga solish usullari fuqarolik huquqi usullaridan jiddiy farq qilmaydi.

Yuk, yo'lovchi va bagaj tashishni tashkil etish va transport faoliyati bois vujudga keluvchi ijtimoiy munosabatlar fuqarolik huquqiy munosabatlariga asoslanishi, fuqarolik huquqi haqidagi tushincha, bilim va ko'nikmalarga ega bo'lishni taqazo etadi.

Fuqarolik huquqi – fuqarolik huquqiy munosabatlari ishtirokchilari huquqiy holatini, mulk huquqi va boshqa ashyoviy huquqlarning, intellektual faoliyat natijalariga bo'lgan huquqlarning vujudga kelishi asoslarini hamda ularni amalga oshirish tartibini belgilash, shartnoma majburiyatlari va o'zga majburiyatlarni, shuningdek, boshqa mulkiy hamda u bilan bog'liq shaxsiy nomulkiy munosabatlarni tartibga soluvchi huquq normalarini yig'indisidan iboratdir. Fuqarolik huquqi O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksiga asoslanadi. Fuqarolik huquqi tovar-pul munosabatlariga va ishtirokchilarning teng huquqliligiga asoslanadi.

Fuqarolik kodeksining 39-bobi (709 – 725-moddalar) yo'lovchi, bagaj va yuk tashishga bag'ishlangan bo'lib, unda tashishning umumiy qoidalari, tashish shartnomasi, bir yo'nalishda har xil transportda yuklarni tashish, kira haqi, eltib berish muddati, yuk yoki bagaj yo'qolganligi, kam chiqqanligi va ularga shikast yetkazilganligi (buzilganligi) uchun tashuvchining javobgarligi, yuk tashishga nisbatan talab va da'volar va boshqa shu kabi huquqiy normalar berilgan. Lekin bu bobning mazkur moddalarida keltirilgan qoidalar yo'lovchi, bagaj va yuk tashishlarni bajarishda paydo bo'ladigan munosabatlarni tartibga solishda etarli emas, tashish jarayonining o'ziga xos maxsusligini aks ettira olmaydi. SHuning uchun Fuqarolik kodeksi 709-moddasida, tashishning umumiy shartlari ushbu Kodeks, transport ustavlari va kodekslari, boshqa qonunlar va ularga muvofiq chiqarilgan qoidalar bilan belgilanishi ko'rsatib o'tilgan.

SHunday qilib, transport huquqi huquqshunoslikning mustaqil sohasi, deb e'tirof etilmaydi. Transport huquqi huquqshunoslikning turli sohalari – fuqarolik, ma'muriy, xalqaro, mehnat va boshqa huquqiy normalarning majmuidan iborat. Temir yo'l transporti huquqi esa transport huquqining maxsus qismini tashkil etadi (dengiz, suv, havo, avtomobil transporti huquqi singari). Transport huquqi normalari ko'p qirraligi va murakkabligi bilan ajralib turadi, shuning uchun ham ularni o'rganish, o'z mavzusiga va o'z tizimiga ega bo'lgan, maxsus mustaqil kurs sifatida ajratib qo'yilgan. *Transport huquqi tizimi yuk, yo'lovchi va bagaj tashish jarayonida paydo bo'ladigan ijtimoiy munosabatlarni tartibga solishni o'ziga xos uslublarni aks ettiradi.*

Hozirgi bozor iqtisodiyoti sharoitida xalq xo'jaligining barcha tarmoqlari shartnomaga asoslanadi. Temir yo'l transportning tashish bo'yicha faoliyati esa bundan farqli o'laroq **yuk tashish rejasiga** asoslanadi. Lekin yuk tashishni rejali tashkil qilish shartnomalardan foydalanishni istisno qilmaydi, balki yuk tashishlarni tashkil qilishni tartibga solishni huquqiy shakli deb e'tirof qilinadi.

O'z mohiyatiga ko'ra yuk tashish (quyida **tashish** deb yuritiladi) jarayoni nihoyatda murakkab jarayondir va uni bir qator texnik hamda yuk va tijorat operatsiyalarni bajarish natijasida (*yuklarni tashishga tayyorlash, ortish-tushirish va ombor ishlari, saralash va manevr ishlari, poedzlar harakatini tashkil etish va h.k.*) amalga oshirilishi yuqorida bir necha bor aytib o'tildi. Bu texnik hamda yuk va tijorat operatsiyalar mustaqil ravishda har biri alohida-alohida ma'lum ketma-ketlikda bajarilsada, ammo har biri boshqalari bilan birgalikda maqsadga-mohiyatga ega bo'ladi. CHunki bu maqsad iqtisodiy jihatdan yuklarni makondagi joyini o'zgartirishga qaratilgan. Yuk tashish jarayonining texnologik munosabatlardagi bu mushtarakligi, tashish bo'yicha huquqiy munosabatlarni mushtarakligi ham belgilaydi. SHuning uchun tashish jarayonidagi har bir texnik hamda yuk va tijorat operatsiyani bajarish bo'yicha qilingan harakat ma'lum huquqiy shaklda namoyon bo'ladi. SHu sababli, uning har

biriga tashish ishtirokchilarining ma'lum doiradagi huquqlari va majburiyatlari mos keladi. Bu esa o'z navbatida tashish bo'yicha huquqiy munosabatlar tarkibidagi ayrim majburiyatlarni ajratib olish imkoniyatini beradi. Lekin, bu majburiyatlar o'zaro shunday tig'iz va ajralmas bog'langanki, xuddi tashish jarayonidagi material harakatlardek, qaysiki ular huquqiy shakllar hisoblanadi va ularni majmui esa tashish tushunchasini o'z ichiga oladi.

SHunday qilib, transport huquqiy munosabatlarining mushtarakligi tashish jarayonining texnologik va tashkiliy ajralmasligini yuridik ifodasi hisoblanadi. Tashish jarayonining murakkabligi esa tashish bo'yicha huquqiy munosabatlarning murakkabligini belgilaydi, qaysiki bu huquqiy munosabatlarda har bir taraf mazmunan turli huquq va majburiyatlarga egadirlar.

2.7. TRANSPORT HUQUQI MANBALARI

***Huquqning manbasi** – deb odatda jamiyatning barcha a'zolarining xohish va irodasi bildirilgan yuridik normalar tushiniladi.* Tegishli davlat organlari tomonidan o'rnatilgan (belgilangan) qonunlar, farmonlar, qarorlar, farmoyishlar, buyriqlar, ko'rsatmalar va hukumlar – huquq manbalarining aniq shakllarini ifodasidir.

Davlatning bosh qonuni Konstitutsiya hisoblanadi. Konstitutsion normalar, boshqa barcha normativ aktlarga nisbatan, eng yuqori yuridik kuchga ega bo'lgan hujjat bo'lib, qonunchilikning yuridik bazasining asosi hisoblanadi. Konstitutsiya davlat tuzimini, davlatning boshqaruv shaklini, davlat organlarini tuzish tartibi, ularning vakolatlarini, shaxsning huquq, erkinlik va burchlarini belgilab qo'yadi. Konstitutsiya normalari 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.

Konstitutsiya – O'zbekiston Respublikasidagi huquqning **bosh manbai**. Konstitutsiya turli qonunchilik sohalarining mushtarakligini, bir butunligini va o'zaro muvofiqligini, boshlang'ich tamoyillarining umumiyligini ta'minlaydi. **Konstitutsiya va qonunning ustunligi shundan dalolat beradiki, hech kim, hech bir jismoniy va yuridik shaxs o'z xatti-harakatini qonundan yuqori qo'ya olmaydi va bunga haqqi yo'q.** Qonun hamma narsadan ustun turishi kerak. CHunki demokratik tarzda uyushshtirilgan jamiyatda qonun adolat va tafakkur ifodasidir. **Qonunning eng asosiy ijtimoiy vazifasi – jamiyatda tartib, intizom va barqarorlikni ta'minlashdan iboratdir.**

Transport huquqining muhim manbalaridan biri O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksi hisoblanadi. Fuqarolik kodeksining 39-bobi yo'lovchi, bagaj va yuk tashishga bag'ishlangan bo'lib, unda tashishning umumiy qoidalari, tashish shartnomasi, bir yo'nalishda har xil transportda yuklarni tashish, kira haqi, eltib berish muddati, yuk yoki bagaj yo'qolganligi, kam chiqqanligi va ularga shikast yetkazilganligi (buzilganligi) uchun tashuvchining javobgarligi, yuk tashishga nisbatan talab va da'volar va boshqa shu kabi huquqiy normalar berilgan.

“Temir yo'l transporti to'g'risida” gi O'zbekiston Respublikasi Qonuni, O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavi hamda Vazirlar Mahkamasining transport faoliyatini tartibga solish bo'yicha qarorlari va farmoishlari ham transport huquqining muhim manbalari bo'lib xizmat qiladi.

2.8. QONUNCHILIK VA TRANSPORT HUQUQI NORMALARINI QO‘LLASH

Qonunchilik – barcha huquq sohalarining etakchi tamoyillaridan hisoblanadi. Qonunchilikka rioya qilish, barcha davlat organlari va mansabdor shaxslar, fuqarolar va jamoat tashkilotlari qonunlarni va boshqa huquqiy normlarni og‘ishmasdan bajarishidir. Qonunchilik demokratik qurilish tamoillaridan birini tashkil etadi. Bu esa barchani qonun oldida teng ekanligini, ya’niy har qanday ijtimoiy munosibatlar ishtirokchisini qonunga birday itoat etishini bildiradi. **Boshqacha qilib aytganda demokratik jamiyatning binosi qonunchilik poydevori ustiga quriladi. Qonunchilikka rioya qilinmas ekan demokratik jamiyat binosiga shikast etadi.**

Qonunchilik umumxalq davlatida butun xalq manfaatlariga xizmat qiladi, mehnatkashlarning xohish va irodasi bildirilgan qonunlarni hayotga og‘ishmasdan singdirishdan iborat bo‘ladi. Qonunchilik barcha ijtimoiy munosibatlar ishtirokchilarini hamjihatlikda harakatlarini, tartib va intizomni, davlat organlarini va mansabdor shaxslarni shuningdek fuqarolarni qonunlarga rioya qilishini ta’minlaydi.

Transport huquq normalari transport faoliyati natijasida vujudga keladigan ijtimoiy munosibatlarga nisbatan qo‘llaniladi. Transport huquqining har bir normasi umumiy qoidalaridan iborat bo‘lib, qaysidir bir aniq holatgagina emas, balki u yoki bu turdagi tabiatan bir xil juda ko‘p holatlardagi munosibatlarga ham taalluqli bo‘ladi

3.2-misol. FK ning 711-moddasida – yuk tashish shartnomasi bo‘yicha yuk tashuvchi jo‘natuvchi tomonidan o‘ziga ishonib topshirilgan yukni belgilangan manzilga etkazib berish va uni olishga vakolat berilgan shaxsga (oluvchiga) topshirish, yuk jo‘natuvchi esa yukni tashib berganlik uchun belgilangan haqni to‘lash majburiyatini oladi – deb ko‘rsatib o‘tilgan.

Bu norma aniq yuk jo‘natuvchi va yuk tashuvchi o‘rtasida tuzilgan qandaydir yagona yuk tashish shartnomasini emas, balki qaerda bo‘lmasin, qay vaqt bo‘lmasin va qaysidir yuk jo‘natuvchilar va yuk tashuvchilar o‘rtasida tuzilgan bo‘lmasin barcha shartnomalarni nazarda tutadi.

Transport qonunchilik normalarini to‘g‘ri qo‘llash uchun normativ aktlarni amal qilish chegarasini **vaqt, makon va shaxslar faoliyati** doirasi bo‘yicha mansubligini bilish kerak bo‘ladi. Normativ aktlarni vaqt bo‘yicha amal qilish chegarasi uni **kuchga kirgan paytdan** boshlanadi.

3.3-misol. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 23 oktyabr 2008 y. № 232 Qarori bilan tasdiqlangan O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l Ustavining normalari, “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat Aksionerlik temir yo‘l kompaniyasi (quyida O‘TY DATK deb yuritiladi) va temir yo‘l xizmatidan foydalanuvchi uning mijozlarining 23 oktyabr 2008 yildan keyingi ijtimoiy munsibatlarigagina taalluqli bo‘lib, ularning bu muddatdan avval sodir etilgan ijtimoiy munosibatlari, bundan oldingi O‘zbekiston Respublikasi hududida amalda bo‘lgan sobiq Ittifoq temir yo‘l Ustavi bilan tartibga solinib kelingan.

Normativ aktlarni maʼkon bo'yicha amali shundan iboratki, ularning amali **xudud bo'yicha cheklanadi**. O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavining normalari faqat O'zbekiston Respublikasi hududida amalda bo'lib, uning normalarini shaxslar faoliyati doirasi bo'yicha mansubligini esa, faqat O'TY AJ va uning xizmatidan foydalanuvchi yuridik va jismoniy shaxslarga hamda fuqarolarga taalluqli bo'ladi.

Huquqiy normalarni ular mazmunidagi qoidalarining xarakteriga ko'ra quyidagi turlarga ajratish mumkin; vakolat beruvchi, majburiyat yuklovchi, taqiqlovchi, imperativ (buyriq beruvchi) va dispozitiv (to'ldiruvchi). **Vakolat beruvchi normalar** – ruxsat mazmunidagi normalar bo'lib, nimalarni qilish mumkinligini belgilaydi. **Majburiyat yuklovchi normalar** – nimalarni qilish zarurligini belgilovchi normalar. **Taqiqlovchi normalar** – nima qilish mumkin emasligini belgilovchi normalar. **Imperativ (buyriq beruvchi) normalarda** qoida qat'iy talab shaklida aks ettirilib, undan biron – bir tarzda chetga chiqish mumkin emas. Temir yo'l transportida tashish bo'yicha huquqiy munosabatlar odatda imperativ normalar bilan tartibga solinadi. **Dispozitiv (to'ldiruvchi) normalar** munosabat qatnashchilariga masalani mustaqil tarzda tartibga solish va tegishli hulq – atvor variantini tanlash imkoniyatini beradi.

Jamiyatdagi u yoki bu turdagi ijtimoiy munosabatlarni tartibga solish uchun qonunlar va normativ aktlar ishlab chiqiladi va nashr etiladi. Maslan, fuqaroning yo'lovchi poezdida safar qilishi, uning temir yo'l bilan ijtimoiy munosabatlarni tashkil etadi.

Huquq normalari bilan tartibga solinadigan ijtimoiy munosabatlar huquqiy munosabatlar xususiyatiga ega bo'ladi. **Huquqiy munosabat** – uning ishtirokchilari o'rtasidagi haqiqiy yuridik aloqalar bo'lib, ularning o'zaro huquq va majburiyatlarida namoyon bo'ladi.

3.4-misol. Fuqaroning transportda, shu jumladan temir yo'l transportida safar qilishi Fuqarolik kodeksining 710-moddasi (yo'lovchi tashish shartnomasi), 720-moddasi (yo'lovchining jo'natib yuborish kechiktirilgani uchun tashuvchining javobgarligi), Ustavning VIII-bobi (95 – 115-bandlari) va yo'lovchi, bagaj va yuk bagaj tashish Qoidalari bilan tartibga solinadi.

Huquqiy munosabat, tuzilishiga ko'ra; *ob'ekt, sub'ekt va mazmun* kabi elementlardan iborat. *Huquqiy munosabat ishtirokchilarining harakati nimaga qaratilgan bo'lsa shu narsa huquqiy munosabatlarning ob'ekti hisoblanadi.*

3.5-misol. Fuqarolik kodeksining 710-moddasi (yo'lovchi tashish shartnomasi) bo'yicha fuqaro transportda safar qilish huquqiga ega, lekin u safar qilishi uchun yo'l haqini to'lashga majbur. Tashuvchi esa yo'l haqini undirib olish huquqiga ega va yo'lovchini belgilangan manzilga etkazib qo'yishga majbur. Temir yo'l transportida, ushbu huquqiy munosabatlarning ob'ekti yo'lovchi poezdi hisoblanadi.

Huquqiy munosabatlarning ishtirokchilari, ya'ni huquq va majburiyat egalari ushbu **huquqiy munosabatlarning sub'ektlari** hisoblanadi. Huquqiy munosabat sub'ektlari jismoniy va yuridik shaxslardir. **Jismoniy shaxslar** – ushbu davlat fuqarolari, boshqa davlat

fuqarolari (ajnabiylar) va fuqaroligi yo‘q shaxslar (apatridlar). **YUridik shaxslar** – tashkilotlar, muassasalar, davlat organlari, firmalar, fuqarolarning o‘zini – o‘zi boshqarish organlari.

Huquqiy munosabatlarning mazmunini sub’ektlarning o‘z huquq va majburiyatlarini amalga oshirish bo‘yicha real harakatlari tashkil etadi.

3.6-misol. Fuqaroning temir yo‘l transportida safar qilishidagi huquqiy munosabatlar mazmunini yo‘lovchining safar biletni sotib olishi, temir yo‘l stansiyasiga o‘z vaqtida etib kelishi, biletda ko‘rsatilgan vagonga chiqishi va joyni egallashi, yo‘lovchi poezdini stansiyadan o‘z vaqtida jo‘nashi, poezdda yo‘lovchiga zarur xizmatlarni ko‘rsatish, poezdni tayinlangan stansiyaga o‘z vaqtida etib kelishi va h.k. lar tashkil etadi.

SHunday qilib, huquqiy munosabatlar, sub’ektlar o‘rtasidagi munosibatlarning yuridik shakli bo‘lib, uning yordamida davlat qonun talablariga binoan ijtimoiy munosabat ishtirokchilarning **xulq – atvorini normalab beradi**. Har bir inson huquqiy munsabatlarga o‘zining qandaydir siyosiy, moddiy, ma’naviy va boshqa ijtimoiy manfaatlarini va ehtiyojlarini qondirish uchun kirishishadi. Ushbu maqsadga sub’ektiv huquq va majburiyatlar hamda ularni amalga oshirish uchun qaratilgan yuridik harakatlar yordamida erishiladi.

Huquqiy munosabatlar muayyan yuridik faktlar mavjudligida kelib chiqadi. **YUridik faktlar** – *o‘ziga xos hayotiy holatlar bo‘lib, qonun va huquqiy normalar ularni yuridik oqibatlarining vujudga kelishi, o‘zgarishi yoki bekor qilinishiga asos bo‘ladigan holatlardir*. Huquqiy munosibatlarda yuridik faktlarni to‘g‘ri aniqlash va tasdiqlash muhim ahamiyatga ega bo‘lib, busiz qonunlarni to‘g‘ri qo‘llash, fuqarolar va tashkilotlarning huquqlarini himoya qilish, nizolarni hal etish, qonunbuzarlik sodir etgan shaxslarni javobgarlikka tortish mumkin emas. Temir yo‘l transportida oylik yuk tashish rejasi va uning asosida tuzilgan yuk tashish shartnomasi tashish bo‘yicha muhim yuridik faklar hisoblanadi. *YUridik faktlar insonlarning xohish – irodasiga ko‘ra, hodisalar va harakatlarga bo‘linadi*.

Hodisalar insonning xohish – irodasiga bog‘liq bo‘lmagan holda vujudga keladi. Masalan, tabiiy ofatlar, transportdagi avariylar, insonning vafot etishi va h.k. Agar engib bo‘lmas kuch yoxud tashuvchiga bog‘liq bo‘lmagan tabiiy ofatlar – suv toshqini yoki zilzila tufayli transportda yuk nobud bo‘lganida va yuk sug‘irta qilingan bo‘lsa, ushbu hodisalar sug‘irta pulini to‘lashga asos bo‘ladi.

Harakatlar insonning xohish – irodasi asosida vujudga keladigan yuridik hujjatlardir. Ular huquqiy normalarga amal qilish munosibatlariga ko‘ra, huquqiy va huquqqa zid harakatlarga bo‘linadilar. *Amaldagi qonunchilik normalari asosida vujudga keladigan hamda shu normalar bilan tartibga solinadigan harakatlar huquqiy, huquqqa muvofiq harakatlar deb ataladi. Huquqqa zid harakatlar – qonun yoki huquqiy normaga zid bo‘lgan harakatdir*. Ular huquqqa xilof xatti – harakat deb ham ataladi.

3.7-misol. Ustavning 53-bandiga muvofiq – temir yo‘l muayyan yukni ortish uchun *soz, yaroqli, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, zaruriyatli holatlarda esa – yuvilgan va dezinfekatsiyalangan vagonlarni olib kirib berishi huquqiy harakatlardir*. Aksincha, temir yo‘l muayyan yukni ortish uchun *nuqsonli, yaroqsiz, yuk qoldiqlaridan*

va axlatlardan tozalanmagan, zaruriyatli holatlarda esa – yuvilmagan va dezinfektsiyalanmagan vagonlarni olib kirib berishi huquqqa zid harakatlardir.

Ba'zi hollarda qonun harakatsizlikni ham huquqqa xilof xatti – harakat sifatida e'tirof etadi.

3.8-misol. Temir yo'l yuklarni tayinlagan stansiyaga belgilangan muddatda etkazib berishi shartligi, yuklarni etkazib berib muddati va yuklarni etkazib berish muddatlarini hisoblash tartibi yuklarni tashish Qoidalarida belgilanishi – Ustavning 63-bandiga ko'rsatib o'tilgan. Agar temir yo'l yukni o'z muddatida etkazib bersamasa, temir yo'lining bunday harakatsizligi huquq normasiga zid bo'lgan qilmishlar hisoblanadi.

NAZORAT SAVOLLARI

14. Qonun hujjatlari va huquqiy normalar bilan tartibga solinadigan ijtimoiy munosabatlar deb ataladi.
15. Temir yo'l transportida huquqiy munosabatlar qaysi temir yo'l transporti qonun hujjatlari bilan tartibga solinadi?
16. Temir yo'l transportida huquqiy munosabatlar qaysi temir yo'l transporti qonun hujjatlari bilan tartibga solinadi?
17. Temir yo'l transportida huquqiy munosabatlar qaysi temir yo'l transporti qonun hujjatlari bilan tartibga solinadi?
18. Temir yo'l transportida huquqiy munosabatlar qaysi temir yo'l transporti qonun hujjatlari bilan tartibga solinadi?
19. Temir yo'l transportining barcha qonun hujjatlari mos kelishi kerak.
20. Transport huquqining eng muhim bo'limi tashish shartnomasi huquqiy poydevoriga asoslangan.
21. Transportda mulkiy munosabatlarni tartibga solish uslublari bayon etilgan uslublardan jiddiy farq qilmaydi.
22. "Temir yo'l transporti to'g'risida" gi O'zbekiston Respublikasi Qonuni davlatning qaysi organi tomonidan va qachon amalga kiritilgan?
23. O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavi davlatning qaysi organi tomonidan va qachon amalga kiritilgan?
24. O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavi nechta bobdan iborat?
25. Qaysi normativ hujjat Ustavning 2-bandiga muvofiq nashir etiladi?
26. Qaysi normativ hujjat Ustavning 2-bandiga muvofiq nashir etiladi?
27. Qaysi normativ hujjat Ustavning 2-bandiga muvofiq nashir etiladi?
28. Alohida yuklarni tashish qoidalarini qaysi normativ hujjatda keltirilgan?
29. Stansiyalarda va temir yo'l shoxobcha yo'llarida tijorat operatsiyalarini bajarish qoidalari qaysi normativ hujjatda keltirilgan?
30. Yuklarni ortish va tushirish muddatlari va yuklarni etkazib berish muddatlari qaysi normativ hujjatda keltirilgan?

31. - bajarilishi majburiyligi oʻrnatilgan yurish-turish qoidalar, xatti-harakatlaridir.
32. Huquqning majburiyligi tomonidan oʻrnatiladi va bajarilishi taʼminlanadi.
33. Insonlarning oʻzaro ongli munosabatlari asosiga qurilgan muloqatlari jarayoni tashkil etadi.
34. – tashish jarayonining tashkiliy va texnologik jihatdan oʻzaro bogʻliq operatsiyalarini amalga oshirishda bajarilishi majburiyligi oʻrnatilgan xatti-harakatlaridir.
35. “Inson – inson” munosibatlari qaysi normalar bilan tartibga solinadi?
36. “Inson – mashina” munosibatlari qaysi normalar bilan tartibga solinadi?
37. tashish jarayonini amalga oshirish uchun transport isvositalaridan samarali foydalanib, xizmatlar koʻrsatish bos vujudga keluvchi transport korxonalari va mijozlar oʻrtasidagi ijtimoiy munosabatlar hisoblanadi.
38. Transport huquqida markaziy oʻrinni qanday normalar egallagan?
39. – deb odatda jamiyatning barcha aʼzolarining xohish va irodasi bildirilgan yuridik normalar tushiniladi.
40. Oʻzbekiston Respublikasi temir yoʻl Ustavining vaqt boʻyicha amal qilish chegarasi qachondan boshlangan?
41. “Temir yoʻl transporti toʻgʻrisida” gi Oʻzbekiston Respublikasi Qonunning vaqt boʻyicha amal qilish chegarasi qachondan boshlangan?
42. Normativ aktlarni makon boʻyicha amali shundan iboratki, ularning amali boʻyicha cheklanadi.
43. – uning ishtirokchilari oʻrtasidagi haqiqiy yuridik aloqalar boʻlib, ularning oʻzaro huquq va majburiyatlarida namoyon boʻladi.
44. – oʻziga xos hayotiy holatlar boʻlib, qonun va huquqiy normalar ularni yuridik oqibatlarining vujudga kelishi, oʻzgarishi yoki bekor qilinishiga asos boʻladigan holatlardir.
45. insonning xohish – irodasiga bogʻliq boʻlmagan holda vujudga keladi.
45. insonning xohish – irodasi asosida vujudga keladigan yuridik hujjatlardir.

3-MAʼRUZA

TASHISH BOʻYICHA MAJBURIYATLARNING HUQUQIY ASOSLARI

Reja:

- 3.1. Transportni boshqarishdagi asosiy vazifalar;
- 3.2. Yuklarni tashish boʻyicha majburiyatlarni vujudga kelish asoslari;
- 3.3. Temir yoʻl transportida yuk tashishlarni rejalashtirish;
- 3.4. Reja va shartnoma yuk tashish boʻyicha huquqiy munosabatlarni vujudga kelish asosi.

Tayanch tushinchalari. *Boshqarish, maʼmuriy huquq, inson xulq-atvori, odob modeli, huquqiy harakatlar, vakolatlar, majburiyat, qarzdor, kreditor, tashish rejasi, yuk tashish shartnomasi, umumiy maqsadi, muayyan maqsad, iqtisodiy maqsad, huquqiy maqsad.*

3.1. TRANSPORTNI BOSHQARISHDAGI ASOSIY VAZIFALAR

Transportning bosh vazifasi transport tizimlarini yanada rivojlantirish va takomillashtirish va buni asosida jamiyatning tashish bo'yicha moddiy va mana'viy talablarini yanada to'la qondirishdan iborat bo'lib, uni boshqarish tufayli vujudga keluvchi huquqiy munosabatlar, ma'muriy huquq usullariga mos tushadi.

Ma'muriy huquq – konstitutsiyaviy, fuqarolik va jinoyat huquqlari bilan bir qatorda – huquqning asosiy tarmoqlariga kiradi. “**Ma'muriyat**” so'zi lotin tilida boshqarish ma'nosini bildiradi. SHu bois ma'muriy huquq ko'pincha boshqaruv huquqi yoki boshqarishga oid huquq deb ta'riflanadi.

Ma'muriy-huquqiy boshqaruv birinchi navbatda kuzatish, nazorat qilish, kontrol (ichki nazorat) yordamida amalga oshiriladi. Huquqiy tartibga xavf tug'ilan yoki ayrim fuqarolar huquqbuzarlik sodir etgan hollarda ijro etuvchi hokimiyat organlari aybdor shaxslarga nisbatan tegishli ma'muriy majburlov choralarini qo'llaydilar.

Mamuriy huquq – huquqning inson xulq-atvorini tartibga soladigan tarmog'i bo'lib, har qanday boshqa tarmoq singari, muayyan tartibga solingan yuridik normalardan iborat. Ma'muriy-huquqiy normalar turli sub'ektlarning – nafaqat fuqarolar va mansabdor shaxslarning xulq-atvorini, balki boshqaruv organlarining ham faoliyatini tartibini belgilab beradi.

Ma'muriy-huquqiy normalarni davlat o'rnatadi. Bu normalar odamlarning har bir normada ifodalangan lozim tarzdagi odob modeliga mos keladigan xatti-harakatlarini yo'naltirishga xizmat qiladigan oddiygina xulq-atvor qoidalari emas, balki hokimiyat ko'rsatmalaridir.

Transportni boshqarish jarayonida, transport tizimining va uning boshqarishning tashkiliy, iqtisodiy, texnik va texnologik talablari asosida vujudga keluvchi **huquqiy harakatlar** amalga oshiriladi. Bu huquqiy harakatlar o'zining vazifasi va xarakteri bo'yicha turlicha bo'lib, ularni amalga oshirish tartiblari ma'muriy-huquqiy normalarga mos keladigan transport huquqi normalarida aniq va mufassal bayon etilgan.

Boshqaruv organlarining ijro etuvchi – idora qiluvchi faoliyati qonunlarga qat'iy amal qilishga asoslanadi va boshqarish asoslari huquq normalarda aniq, mukammal va mufassal belgilab qo'yilgan. Boshqarish organlari qonunda ularning **vakolatiga mansub bo'lgan** masalalarni hal qilishlari yoki amalga oshirishlari mumkin.

3.1-misol. Ustavning 31-bandiga muvofiq – temir yo'l rahbari yuk jo'natuvchilarning iltimosiga ko'ra, temir yo'l sarhadida rejada nazarda tutilgan jo'natuvchi temir yo'l stansiyasini o'zgartirish huquqiga ega.

Bunday vakolatga temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari yoki temir yo'l stansiyasini boshlig'i ega emas, ya'ni yuk jo'natuvchilarning iltimosiga ko'ra, temir yo'l sarhadida rejada nazarda tutilgan jo'natuvchi temir yo'l stansiyasini o'zgartirish huquqi **qonunda ularning vakolatiga kirmaydi.**

3.2-misol. Ustavning 32-bandiga muvofiq – *temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbari, rejada nazarda tutilgan yopiq harakatdagi sostavni ochiq harakatdagi sostavga, agar yuklarni tashish Qoidalarida mazkur yuk ochiq harakatdagi sostavda tashishga ijozat berilgan bo‘lsa, hamda bir turdagi ochiq harakatdagi sostavni boshqasiga almashtirish huquqiga ega.*

Bunday vakolatga temir yo‘l stansiyasini boshlig‘i ega emas, ya‘niy rejada nazarda tutilgan yopiq harakatdagi sostavni ochiq harakatdagi sostavga, agar yuklarni tashish Qoidalarida ushbu yuklarni ochiq harakatdagi sostavda tashishga ijozat berilgan bo‘lsa, hamda bir turdagi ochiq harakatdagi sostavni boshqasiga o‘zgartirish huquqi **qonunda uning vakolatiga kirmaydi.**

3.3-misol. Ustavning 33-bandiga muvofiq – *temir yo‘l stansiyasini boshlig‘i yuk jo‘natuvchilarning iltimosiga ko‘ra, reja nomenklaturasida nazarda tutilgan ayrim yuk guruhlar doirasida bir yuk turini boshqasiga almashtirishga ruxsat berish huquqiga ega.*

O‘z vakolati doirasida boshqaruv organlari normativ aktlar nashr qilish huquqiga egalar. Masalan, Qonuning 10-moddasida, *davlat temir yo‘l transportini boshqarish organi temir yo‘l transportining faoliyati masalalari va tashishlarning shartlari bo‘yicha **normativ hujjatlar** qabul qilishi* – ko‘rsatib o‘tilgan.

Davlat temir yo‘l transportini boshqarish organi qanday turdagi normativ hujjatlar qabul qilishi Ustavning 2-bandida ko‘rsatib o‘tilgan. Unda, *temir yo‘l transportini boshqarishni vakolatli davlat organi qonun hujjatlariga va Ustavga muvofiq temir yo‘l transportida yuklarni tashish Qoidalarini, temir yo‘l transportida yo‘lovchi, bagaj va yuk bagajlarni tashish Qoidalarini, temir yo‘l transportida yuklarni ortish va mahkamlashning Texnik shartlarini tasdiqlashi* – belgilab qo‘yilgan. Muayyan vaziyatlarda huquqiy normalarni qo‘llash boshqarish faloliyatini muhim talablaridan hisoblanadi.

3.2. YUKLARNI TASHISH BO‘YICHA MAJBURIYATLARNI VUJUDGA KELISH ASOSLARI

Yuklarni tashish bo‘yicha majburiyatlarni vujudga kelish asoslarini o‘rganishdan oldin majburiyat tushunchasini oydinlashtirib olish maqsadga muvofiq bo‘ladi.

Fuqarolik kodeksining 234-moddasida majburiyat tushunchasi va uning vujudga kelish asoslari berilgan. **Majburiyat** – *fuqarolik huquqiy munosobati bo‘lib unga asosan bir shaxs (qarzdor) boshqa shaxs (kreditor) foydasiga muayyan harakatni amalga oshirishga, chunonchi: mol-mulkni topshirish, ishni bajarish, xizmatlar ko‘rsatish, pul to‘lash va hokazo yoki muayyan harakatdan o‘zini saqlashga majbur bo‘ladi, kreditor esa - qarzdordan o‘zining majburiyatlarini bajarishini talab qilish huquqiga ega bo‘ladi.*

Majburiyatlar shartnomadan, ziyon etkazish natijasida hamda ushbu Kodeksda ko‘rsatilgan boshqa asoslardan kelib chiqadi [2].

Majburiyat bo‘yicha biron bir harakatni bajarishga yoki bajarishdan o‘zini saqlashga majbur bo‘lgan taraf – **qarzdor**, ushbu harakatni bajarishni yoki bajarmaslikni talab qilish huquqiga

ega bo'lgan taraf – **kreditor** deb hisoblanadi. SHunga ko'ra majburiyatlarning sub'ektlari “qarzdor” va “kreditor” deb yuritiladi.

Ayrim majburiyatlar, masalan, qarz shartnomasida bir taraf (qarz beruvchi) faqat kreditor bo'lib hisoblansa, ikkinchi taraf (qarz oluvchi) faqat qarzdor hisoblanadi. Lekin ko'pincha majburiyatdagi taraflar bir yo'la ham kreditor, ham qarzdor bo'lib qatnashadilar [4].

3.4-misol. Ustavning 53-bandiga muvofiq, temir yo'ldan muayyan yukni ortish uchun soz, yaroqli, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, zaruriyatli holatlarda esa – yuvilgan va dezinfekatsiyalangan vagonlarni va konteynerlarni olib kirib berishi talab qilish huquqiga ega bo'lgan – yuk jo'natuvchi kreditor, muayyan yukni ortish uchun soz, yaroqli, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, zaruriyatli holatlarda esa – yuvilgan va dezinfekatsiyalangan vagonlarni va konteynerlarni olib kirib berishi uchun harakat qilishga majbur bo'lgan – temir yo'l qarzdor hisoblanadi.

Yuk jo'natuvchi vagonlarni tijoriy munosabatda qabul qilib olganidan so'ng ularni o'rni almashadi. Yuk jo'natuvchining Ustavning 54-bandidan kelib chiqadigan majburiyati va temir yo'lining huquqi paydo bo'ladi.

3.5-misol. Ustavning 54- bandiga muvofiq vagonlarga va konteynerlarga belgilangan texnik normalardan kam bo'lmagan miqdorlarda yuk ortishni talab qilish huquqiga ega bo'lgan – temir yo'l kreditor, vagonlarga va konteynerlarga belgilangan texnik normalardan kam bo'lmagan miqdorlarda yuk ortishga majbur bo'lgan – yuk jo'natuvchi qarzdor hisoblanadi.

Qarzdor o'z majburiyatlarini albatta bajarishi shart, lekin kreditor o'z huquqidan hohlasa foydalanadi, hohlamasa yo'q.

Masalan, qarz shartnomasi bo'yicha, qarz oluvchi (qarzdor) o'z qarzini albatta to'lashi shart, agar u qarzini to'lamas ekan qarz beruvchi (kreditor) uni ustidan sudda da'vo qo'zg'otishi mumkin. Lekin qarz beruvchi hohlasa qarzini kechib yuborishi ham mumkin, hech qaysi organ kreditorni o'z huquqidan foydalanishga majbur eta olmaydi.

Majburiyat bo'yicha qarzdor muayyan harakatni amalga oshirishga, yoki muayyan harakatdan o'zini saqlashga majbur bo'ladi.

3.6-misol. Ustavning 53-bandiga muvofiq, yuk jo'natuvchining vositalarida ortishga temir yo'l vagonlarni taqdim etishini majburiyat tushinchasi nuqtai nazaridan ko'rib chiqadigan bo'lsak, temir yo'l – qarzdor sifatida, muayyan yukni ortish uchun soz, yaroqli, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, zaruriyatli holatlarda esa – yuvilgan va dezinfekatsiyalangan vagonlarni va konteynerlarni olib kirib berishi uchun harakat qilishga majbur – ya'niy bu ishlarni bajarish uchun temir yo'l ishchi kuchi, moliyaviy mablag', material vositalar va energiya sariflaydi.

3.7-misol. Ustavning 54-bandiga muvofiq, vagonlarga va konteynerlarga belgilangan texnik normalardan kam bo'lmagan miqdorda yuk ortishi kerak bo'lgan yuk jo'natuvchi – qarzdor sifatida vagonlarga belgilangan texnik normalardan kam

bo'lmagan miqdorlarda yuk ortishga harakat qilishga majbur – ya'ni bu ishlarni bajarish uchun yuk jo'natuvchi ishchi kuchi, moliyaviy mablag', material vositalar va energiya sariflaydi.

O'z mohiyati bo'yicha turli – tuman muayyan kompleks **majburiyatlar** tariqasida tashishda vujudga keluvchi huquqiy munosabatlar murakkab tuzilmaga ega. Yuklarni tashish – o'zining xarakteri bo'yicha turli munosabatlarni qamrab oluvchi murakkab faoliyatdir. Bu munosabatlarning barchasi tig'iz chambarsas bog'liq bo'lsada, ammo tashishdagi ikki qator ijtimoiy munosabatlarni va binobarin ikki qator huquqiy munosabatlarni ajratib olish mumkin. Bu huquqiy munosabatlar bir tomondan ma'muriy huquq normalari, boshqa tomondan esa fuqarolik huquq normalari vositasida tartibga solinadi.

Bevosita ijrochilariga – temir yo'lga (temir yo'l mintaqaviy bo'linmasiga, stansiyaga) va yuk jo'natuvchi korxonalarga yetkazilgan **oylik yuk tashish rejasi** (quyida, tashish rejasi deb yuritiladi) yuk tashish bo'yicha ular o'rtasida huquqiy munosabatlarni vujudga kelishiga asos bo'ladi. Tashish rejasi **ma'muriy – huquqiy akt** hisoblanadi. Lekin tashish rejasi faqatgina ma'muriy – huquqiy munosabatlarni vujudga keltiribgina qolmay, balki fuqarolik – huquqiy munosabatlarini ham vujudga keltiradi. Ma'muriy – huquqiy munosabatlar tashish rejasini e'lon qilgan organlar va ularning adresatlari (temir yo'l boshqarmasi va stansiya yoki vazirlik va korxona) o'rtasida vujudga kelsa, fuqarolik – huquqiy munosabatlari tashish rejasini bajaruvchilari (stansiya va yuk jo'natuvchi korxona) o'rtasida vujudga keladi. Ma'muriy – huquqiy majburiyatlarni bajarmaganlik uchun temir yo'l stansiyasi va yuk jo'natuvchi korxona o'zlarining yuqori tashkilotlari oldida ma'muriy javobgar bo'lsalar, fuqarolik – huquqiy majburiyatlarni bajarmaganlik uchun temir yo'l va yuk jo'natuvchi bir birlarini oldida mulkiy javobgarlikka tortiladilar.

Yuk tashish bo'yicha majburiyatlarni vujudga kelish asoslari murakkab dalillar tarkibidan iborat. Bu tarkibning asosiy elementlari **tashish rejasi** va **yuk tashish shartnomasi** hisoblanib, qaysiki ularning majmuasi tashish bo'yicha huquqiy munosabatlarning vujudga keltiradi. Yuk tashish rejasi **tashish bo'yicha majburiyatlarni vujudga kelish asosi** bo'lib hisoblanadi.

3.3. TEMIR YO'L TRANSPORTIDA YUK TASHISHLARNI REJALASHTIRISH

Temir yo'l transportida asosiy ommaviy yuklarni tashish odatda **kvartal bo'yicha taqsimlash bilan yillik bashoratlash** va **oylar bo'yicha taqsimlash bilan kvartal rejasi** bo'yicha amalga oshiriladi. "O'zbekiston temir yo'llari" aksiyadorlik jmiyatida yuk tashishni bashoratlashga O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavining III-bobi (18 – 33-bandlari) va yuklarni tashish Qoidalarini 1-bo'limi bag'ishlangan.

Yuklarni tashishni yillik bashoratlashning vazifalari, yillik bashoratlash uchun asosiy va boshqa yuklar nomeklaturasi.

Yuklarni tashishni yillik va kvartal rejalashtirishdan asosiy maqsad:

- *yuk jo'natuvchilarni yuklarni tashishga bo'lgan ehtiyojlarini to'liq va o'z vaqtida eng kam transport xarajatlaribilan qondirishni;*

- yuk tashishlarni mavsumiy ehtiyojlarini inobatga olgan holda tashish nomuntazamligini makisimal kamaytirishni;

- temir yo'lni vositalaridan samarali foydalanishni (vagonlarni yuk ko'tarishidan va sig'imidan maksimal foydalanishni, yuklarni marshrutlarda tashishni oshirishni, harakatdagi sostavlarni bo'sh yurishini kamaytirishni va h.k.);

- yuklarni marshrutda tashishni inobatga olgan holda, yuk tashish bashoratida nazarda tutilgan yuklarni bir maromda ortishni, ta'minlashdir.

Temir yo'l transportida kvartal bo'yicha taqsimlash bilan yillik bashoratlash **9 ta nomdagi asosiy yuklar nomenklaturasi:** tosh ko'mir; neft va neft mahsulotlari; koks; qora metallar; qora metallar temir – tersagi; o'rmon yuklari; kimyoviy va mineral o'g'itlar; sement; don va yanchilgan mahsulotlar va **30 ta nomdagi boshqa yuklar nomenklaturasi:** qurilish yuklari; rangli ma'dan va oltingugurt xom ashyosi; sanoat xom ashyosi va qoliplash materiallari; donadorlashtirilgan shlak; olovbardoshlar; flyuslar; torf va torf mahsulotlari; yonuvchi slanslar; metall konstruksiyalar; rangli metallar, ularning buyumlari va rangli metallar temir – tersagi; ximikatlar va soda; qog'oz; omihta em; g'o'sht va hayvon yog'i; baliq; tuz; shakar; kartoshka, sabzovot va mevalar; qand lavlagi va urug'lar; paxta; kunjara; qishloq xo'jalik mashinalari; avtomobillar; mashina va asbob – uskunalar; metall buyumlar; boshqa oziq – ovqat tovarlari; sanoat tovarlari; hayvonlar; konteynerlardagi yuklar; boshqa va yig'ma yuklar bo'yicha ishlab chiqiladi. Buning uchun vazirliklar, idoralar va tashkilotlar **joriy yilning 20 iyulgacha** kelgusi yilning bashoratlarini ishlab chiqish uchun asosiy yuklar va boshqa yuklar nomenklaturasi bo'yicha buyurtmalarni kerakli hisoblar va dalillar (obosnovaniya) bilan belgilangan shaklda (yuklarni tashish Qoidolari 1-bo'lim, 1- va 4-ilovalar) temir yo'lga taqdim etishlari kerak.

Yuklarni tashishni kvartal rejasi va kvartal rejasi uchun yuklar nomenklaturasi. Temir yo'l transportida oylar bo'yicha taqsimlash bilan kvartal rejasi (quyida kvartal rejasi deb yuritiladi) 43 ta nomdagi yuklar nomenklaturasi bo'yicha ishlab chiqiladi. **32 ta nomdagi yuklar nomenklaturasi:** tosh ko'mir; koks; neft va neft mahsulotlari; flyuslar; temir va marganets ma'danlari; rangli ma'dan va oltingugurt xom ashyosi; qora metallar; metall konstruksiyalar; metall buyumlar; qora metallar temir – tersagi; rangli metallar, ularning buyumlari va rangli metallar temir – tersagi; kimyoviy va mineral o'g'itlar; ximikatlar va soda; qurilish yuklari; sanoat xom ashyosi va qoliplash materiallari; donadorlashtirilgan shlak; olovbardoshlar; sement; o'rmon yuklari; shakar; g'o'sht va hayvon yog'i; baliq; kartoshka, sabzovot va mevalar; tuz; paxta; qand lavlagi va urug'lar; don; yanchilgan mahsulotlar; omihta em; hayvonlar; kunjara va qog'ozlarni oylar bo'yicha taqsimlash bilan kvartal rejasi **tonna va vagonlarda** amalga oshiriladi. **11 ta nomdagi yuklar nomenklaturasi:** torf va torf mahsulotlari; yonuvchi slanslar; mashinalar va asbob uskunalar; qishloq xo'jalik mashinalari; avtomobillar; boshqa oziq – ovqat tovarlari; sanoat xalq iste'mol tovarlari; suv transportidan temir yo'l transportiga yuklarni qayta yuklash; import yuklari; konteynerlardagi yuklar; boshqa va yig'ma yuklarni oylar bo'yicha taqsimlash bilan kvartal rejasi esa faqat **vagonlarda** amalga oshiriladi.

Yuklarni tashish uchun oylar bo'yicha taqsimlash bilan **kvartal buyurtmani** (quyida kvartal buyurtma deb yuritiladi) yuk jo'natuvchi bashoratlanadigan **kvartal boshlanishiga 40**

kundan kech qolmay belgilangan shaklda (yuklarni tashish Qoidolari 1-bo'lim, 4- va 5- ilovalar), kerakli hisob – kitoblar va dalillar bilan temir yo'lga taqdim qilishi kerak.

Yuklarni tashishni rejalashtiruvchi yuk jo'natuvchilar temir yo'l transportida yuklarni tashishga **tonnalarda va vagonlarda buyurtma** tuzishda temir yo'l transportida belgilangan **statik yuklama (P_{st})**, yuklarni tashishga **vagonlarda buyurtma** tuzishda esa temir yo'l transportida belgilangan **vagonlarga yuklashning texnik normalaridan (P_{tex})** foydalanishlari kerak. Belgilangan statik yuklama qiymati yuklarni tashishga buyurtma tuzilgunga qadar bashoratlovchi tashkilotlarga xabardor qilib qo'yiladi. Vagonlarga yuklashning texnik normalari **№ 160 temir yo'l transportida tashish qoidolari va tariflar To'plamida** [19] e'lon qilingan.

Yuk tashishni oylik yoyiq rejasini temir yo'lga taqdim etish. O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavining 21-bandi oylik yuk tashishni yoyiq rejasiga bag'ishlangan. Rejalashtiriladigan oy boshlanishidan **14 kundan kech qolmay** yuk jo'natuvchilar temir yo'lga 3 nusxada tashkilot yoki jismoniy shaxsning imzosi va muhri bilan tasdiqlangan **GU-12 shakldagi yuklarni tashishni oylik yoyiq rejasini**, (quyida yoyiq reja deb yuritiladi), belgilangan nomenklaturadagi yuklarni turi bo'yicha, shu jumladan bo'sh xususiy va ijaraga olingan vagonlarni hamda bo'sh xususiy konteynerlarni qaytarishga jo'natuvchi stansiyalar va tayinlangan temir yo'llar, temir yo'l sarhadlarida esa jo'natuvchi stansiyalar va tayinlangan stansiyalar bo'yicha taqsimlab, taqdim etadilar.

Temir yo'l transportida **29 ta nomdagi yuklar nomenklaturasi**: *tosh ko'mir, koks, neft va neft mahsulotlari, torf va torf mahsulotlari, yonuvchi slanslar, flyuslar, temir va marganets ma'danlari, rangli ma'dan va oltingugurt xom ashyosi, qora metallar, qishloq xo'jalik mashinalari, avtomobillar, kimyoviy va mineral o'g'itlar, qurilish yuklari, olovbardoshlar, sanoat xom ashyosi va qoliplash materiallari, donadorlashtirilgan shlak, metall konstruksiyalar, sement, o'rmon yuklari, shakar, g'o'sht va hayvon yog'i, baliq, tuz, don, yanchilgan mahsulotlar, omihta em, qog'oz, suv transportidan temir yo'l transportiga yuklarni qayta yuklash, import yuklari bo'yicha tashishni oylik rejalashtirish markazlashtirilgan tartibda* "O'zbekiston temir yo'llari" Davlat aksionerlik temir yo'l kompaniyasi (O'TY DATK)ning yuklarni tashish bo'limida amalga oshiriladi. **14 ta nomdagi yuklar nomenklaturasi**: *mashinalar va asbob uskunalari, metall buyumlar, qora metallar temir – tersagi, rangli metallar, ularning buyumlari va rangli metallar temir – tersagi, ximikatlar va soda, kartoshka, sabzovot va mevalar, boshqa oziq – ovqat tovarlari, sanoat xalq iste'mol tovarlari, qand lavlagi va urug'lar, hayvonlar, paxta, kunjara, konteynerlardagi yuklar, boshqa va yig'ma yuklar bo'yicha tashishni oylik rejalashtirish joylarda* – temir yo'l mintaqaviy bo'linmalarining yuk va tijorat ishlari bo'limlarida amalga oshiriladi.

Tonnalarda va vagonlarda rejalashtiriladigan yuklar bo'yicha oylik rejalashtirishda, vagonlar soni (n_{vag}) rejalashtiriladigan oyda ortib jo'natiladigan yuklar miqdorini (Q_{oy}) kvartal bashorlashda tasdiqlangan **statik yuklamaga (P_{st})** bo'lish orqali aniqlanadi,

$$n_{vag} = Q_{oy} / P_{st}, \text{ vag} \quad (3.1)$$

Vagonlarda rejalashtiriladigan yuklar bo'yicha oylik rejalashtirishda, vagonlar soni (n_{vag}) rejalashtiriladigan oyda ortib jo'natiladigan yuklar miqdorini (Q_{oy}) *vagonlarga yuklashning texnik normalariga* (P_{tex}) bo'lish orqali aniqlanadi,

$$n_{\text{vag}} = Q_{\text{oy}} / P_{\text{tex}}, \text{ vag} \quad (3.2)$$

Vagonlarga yuklashning texnik normalari (P_{tex}) № 160 temir yo'l transportida tashish qoidalari va tariflari To'plami [19] dan qabul qilinadi. Agar yuk jo'natuvchilar yoyiq rejada vagonlarga yuklashning texnik normalari bo'yicha talab qilinganidan yoki topshiriqda belgilanganidan kamroq statik yuklamadan kelib chiqib, ko'proq miqdorda vagonlarni nazarda tutgan holatlarda, temir yo'l yuk jo'natuvchi ko'rsatgan tonnalarni tashishga qabul qiladi va vagonlar miqdorini kamytiradi.

3.4. REJA VA SHARTNOMA YUK TASHISH BO'YICHA HUQUQIY MUNOSABATLARNI VUJUDGA KELISH ASOSI

Oylik yuk tashish rejasi (quyida tashish rejasi, oylik reja yoki reja deb yuritiladi) tashish bo'yicha majburiyatlarni vujudga kelish **asosi** bo'lib hisoblanadi deb yuqorida aytib o'tdik. Tashish rejasi u yoki bu davrdagi transport tashkilotlarini faoliyatining so'ngi natijalari aniqlashtirib va bu bilan transport mahsulotini ishlab chiqarish rejasi hisoblanib, asosan **ma'muriy – huquqiy munosabatlar** orqali amalga oshiriladi.

Ammo bu rejaga muvofiq transportning ko'p sonli mijozlarning yuk tashishlarga bo'lgan ehtiyojlari qondiriladi. SHu bois yuk tashish rejasi bir vaqtini o'zida transport mahsulotini taqsimlash rejasi bo'lib ham xizmat qiladi. CHunonchi, bu taqsimlash erkin, mustaqil va teng huquqli yuridik sub'ektlar o'rtasida ekvivalent – haq baravari asosida amalga oshirilganligi bois, bu munosabatlar fuqarolik – huquqiy xarakterga ega bo'ladi. SHunday qilib yuk tashish rejasi ma'muriy akt hisoblansada, faqatgina ma'muriy – huquqiy munosabatlarnigina vujudga keltiribgina qolmay, balki fuqarolik – huquqiy munosabatlarni ham vujudga keltiradi. Fuqarolik – huquqiy munosabatlarining sub'ektlari bevosita reja ijrochilari – yuk jo'natuvchi va transport tashkiloti (tashuvchi) hisoblanadi.

Yuk tashish shartnomasi (quyida shartnoma deb yuritiladi) tashish bo'yicha **majburiyatlarning vujudga kelish va shakllanish asosi** bo'lib hisoblanadi. Yuk tashishlar rejali va rejadan tashqari bo'lishi mumkin. Ularni rasmiylashtirish shartnomalari ham mos ravishda rejali va rejadan tashqari bo'lishi mumkin. Rejadan tashqari tashishlarda shartnoma, taraflarning normativ hujjatlarda ko'rsatib o'tilgan o'zaro munosabatlari vujudga keltiruvchi va shakllantiruvchi yagona asos bo'lib hisoblanadi. Ammo, tashish bo'yicha munosabatlar rejaga asoslangan holatlarda ham, ikkala taraf uchun shartnomaviy rasmiylashtirishlar majburiydir. Bunday holat munosabatlarning faqat iqtisodiy mohiyatidan kelib chiqmaydi, balki reja adresatlari bilan uni bajarish shartlarini va tartiblarini muvofiqlashtirmasdan hamda bu maqsadlar uchun o'zaro huquq va majburiyatlarni belgilamasdan, rejani bajarish mumkin emas. Bunga shartnoma yordamida muyassar bo'linadi. SHartnomani muhim vazifalaridan

biri shuki, taraflarning iqtisodiy manfaatlarini reja ko'rsatkichlari bilan muvofiqlashtirish, rejani bajarishni maqbul (optimal) echimlarini topishdir. Lekin shartnomani tuzish bilan tashish rejasini bajarish tugamaydi. Rejani bajarish tashish bilan ta'minlanishi kerak, chunki ortish emas tashish rejalashtirilgan. SHartnoma rejani oydinlashtiradi va uni bajarish vositasi hisoblanadi.

Barcha majburiyatlar, shu jumladan tashish rejasi va tashish shartnomasi majburiyatlari ham muayyan maqsadlarga erishishga qaratilgan. Majburiyat maqsadlari haqida gapirganda **umumiy** va **muayyan maqsadlarni** ajratib olish kerak. Barcha majburiy huquqiy munosabatlarning, shuningdek barcha ijtimoiy munosabatlarning fuqarolik – huquqiy tartibga solishning **umumiy maqsadi** bittayu bitta. U ham bo'lsa jamiyatning va fuqarolarning moddiy va ma'naviy ehtiyojlarini to'la qondirishdir.

Majburiyatlarning **muayyan maqsadlarini** ko'rib chiqishda, o'z navbatida *iqtisodiy va huquqiy maqsadlarni* ajratib olish kerak. **Iqtisodiy maqsad** – bu iqtisodiy moddiy natija bo'lib, bu iqtisodiy moddiy natijaga majburiyatni bajarish bilan erishiladi. Yuklarni tashish bo'yicha munosabatlarda bunday iqtisodiy maqsad yukning xududiy holatini o'zgartirishdir. Majburiyat bajarilganida yuridik oqibatlariga olib keluvchi yoki boshqacha qilib aytganda taraflar majburiyatlarga kirishayotganlarida oldindan o'ylangan huquqiy natijalarga intilishlaridagi huquqiy samara – **huquqiy maqsad** deb tushiniladi. Yuklarni o'z vaqtida, to'liq asrab tayinlangan manzilga etkazib berish va shartnomani tuzishda ko'rsatilgan shaxsga – yuk oluvchiga topshirish tashish bo'yicha majburiyatlarning huquqiy maqsadi hisoblanadi, Bunda: iqtisodiy maqsad – yuklarni tayinlangan manzilga etkazib berish; huquqiy maqsad – yuklarni o'z vaqtida, to'la asrab etkazib berish va yuk oluvchiga topshirish.

Iqtisodiy va huquqiy maqsadlar o'zaro ajralmas bog'langanlar, lekin ular mos tushmaydilar, iqtisodiy maqsad – bu moddiy natija, huquqiy maqsad esa bu huquqiy samara. Iqtisodiy va huquqiy maqsadlarning o'zaro munosibatlari shunday tavsiflanadiki, huquqiy maqsad har doim iqtisodiy maqsadga itoat etadi, huquqiy maqsad iqtisodiy maqsad bilan aniqlanadi. Huquqiy maqsadga erishish, iqtisodiy masalalar echimini ta'minlashga – iqtisodiy maqsadga erishiga davat etadi.

Yuklarni tashish bo'yicha munosabatlarda iqtisodiy maqsadga erishilgandagina, ya'ni yukning xududiy holatini o'zgartirilgandagina, huquqiy maqsadga – yuklarni o'z vaqtida, to'la asrab etkazib berishga va yuk oluvchiga topshirishga erishish mumkin. Iqtisodiy maqsadga erishilmas ekan, huquqiy maqsadga erishish haqida umuman gap ham bo'lishi mumkin emas, bu esa tashish bo'yicha majburiyatlar umuman bajarilmaganligi bildiradi. Iqtisodiy maqsadga erishildi, ya'ni yukning hududiy holati o'zgartirildi, lekin yuk o'z muddatida etkazib berilmadi yoki yuklarni to'la asrab yuk oluvchiga etkazib berilmadi ya'ni huquqiy maqsadga to'liq erishilmadi, bu esa majburiyatlarni lozim darjada bajarilmaganligini bildiradi.

Rejali – shartnomaviy, shu jumladan yuklarni tashish bo'yicha majburiyatlarning iqtisodiy maqsadi davlat tomonidan belgilanadi va reja aktlarda o'z ifodasini topadi. Aynan tashish rejasi, uni bajarishda erishiladigan va taraflar uchun majburiy bo'lgan iqtisodiy ko'rsatkichlarni aniqlabgina qolmasdan, balki bu ko'rsatkichlarni bajarishni huquqiy majburiyatlarini ham belgilaydi.

Majburiyatlarning huquqiy maqsadini, bevosita taraflar o'zlarining iqtisodiy ehtiyojlaridan kelib chiqib aniqlaydilar. Xalq xo'jaligidagi turli xo'jalik shartnomaviy

majburiyatlarni (etkazib berish, kapital qurilish, oldi – sotdi va h.k.) bajarish uchun tuzilgan tashish shartnomasining huquqiy maqsadi, xo‘jalik shartnomalarining maqsadlaridan kelib chiqib aniqlashtiriladi.

Yuk tashish rejasi faqatgina kutilayotgan tashish hajmini va yo‘nalishlarini aniqlashtiribgina qolmay, balki tashish bo‘yicha uning yuk tashish shartnoma oldi bosqichidagi majburiyat sub’ektlari: tashuvchi va yuk jo‘natuvchini aniqlashtiradi. Binobarin rejali tashishlarda shartnoma allaqachon ma‘lum bo‘lgan, rejada belgilangan sub’ektlar o‘rtasida tuziladi. Yuk tashish shartnomasida faqat ular haqidagi ma‘lumotlarni aniqlashtiradi, jumladan unda taraflarning yuridik adreslari ko‘rsatiladi, bu esa ularning o‘z majburiyatlarini lozim darajada bajarishda, shuningdek majburiyatlar bajarilmaganida yoki lozim darajada bajarilmaganida, to‘g‘ri va o‘z vaqtida talab (da‘vo) taqdim etish uchun katta ahamiyatga ega. SHuningdek shartnomada uning bajaruvchilari ko‘rsatiladi, ko‘pincha ular shartnoma tuzgan sub’ektlar bilan mos tushmaydi.

Yuk jo‘natuvchiga nisbatan shartnomani roli turlicha bo‘lib, aksariyat holatlarda, reja bo‘yicha yuk jo‘natuvchi kim ekanligi anglatuvchi ma‘lumotlarni aniqlashtirishga qaratilgan bo‘ladi. Ammo rejadagi yuk jo‘natuvchi har doim ham shartnomadagi yuk jo‘natuvchi bilan mos kelmaydi. (masalan, to‘liq transport-ekspeditsiya xizmatlar ko‘rsatishda). Bunday holatlarda shartnoma yuk jo‘natuvchini belgilab beradi, ammo shartnomada ko‘rsatilgan yuk jo‘natuvchi rejadagi yuk jo‘natuvchining o‘rnini bosa olmaydi va shu bois reja majburiyatlarini bajarishga mas‘ul bo‘lmaydi.

SHartnoma tashish bo‘yicha majburiyatlarning uchinchi qatnashchi – yuk oluvchini aniqlashtiradi. Yuk oluvchi yuk jo‘natuvchining o‘z ham bo‘lishi mumkin yoki boshqa – uchinchi shaxs (amaliyotda ko‘p uchraydigan holatlar) ham bo‘lishi mumkin. SHartnomadan farqli o‘laroq reja tashish bo‘yicha majburiyatlarining uchinchi qatnashchini aniqlashtirmaydi.

Yuk tashish rejasi bir marotabalik shartnomalar yig‘indisi bilan amalga oshiriladi. Har bir shartnoma oylik tashish reja normasini muayyan miqdorda bajarib, tashish ob’ektini aniqlashtirish hamda makon va vaqt bo‘yicha tashishni amalga oshirish shartlarini mufassal belgilash vositasi hisoblanadi. SHunday qilib shartnoma tuzmasdan tashish bo‘yicha majburiyatlar o‘z ma‘no-mohiyati bo‘yicha umuman vujudga kelmaydi, chunki bu paytgacha tashuvchi: tashiladigan yuklarning miqdori; yukning tayinlangan manzili; yuk oluvchi va h.k. tashishi shartlariga nisbatan pinhona bo‘lib turgan.

SHartnoma yuk tashish jarayonini qatnashchilari hamkorligining huquqiy shakli hisoblanadi. Mulkiy munosabatlarning tabiatan o‘ziga xosligi shundaki, kreditorlik burchlarni, xususan majburiyatlarni bajarishda qarzdorga kreditorning ko‘maklashish burchini yanada rivojlantirish hisoblanadi. Yuk tashish huquqiy munosabatlarda tashuvchi va yuk jo‘natuvchining (qarzdor va kreditorning) kontragentlik majburiyatlarini ajralmas bog‘liqligi shunga olib keladiki, tashish rejasini to‘liq va bir maromda bajarishni ta‘minlash, yuklarni o‘z vaqtida va asrab etkazib berish, harakatdagi sostavlardan samarali foydalanish, xalq xo‘jaligida transport xarajatlarini maksimal iqtisod qilish ularning o‘zaro majburiyatlari bo‘lib keladi. Bu haqda Ustavning 4-bandida, *temir yo‘l transportini korxonolari hamda yuk jo‘natuvchi va yuk oluvchi yuridik va jismoniy shaxslar – yuklarni tashishda davlatning iqtisodiy manfaatlariga qat’iy rioya qilishlari, bashorat qilingan yuk tashish hajmini batamom, shuningdek har bir yuk turi bo‘yicha to‘liq va bir maromda bajarishni, harakatdagi*

sostavdan samarali foydalanishni, poezdlar harakati xavfsizligi, temir yo'lining vagon parkini asrashni va tashilayotgan yuklarni asrashni ta'minlashlari kerakligi – belgilab qo'yilgan.

Yuklarni tashish bo'yicha mulkiy munosabatlarni sub'ektlari bo'lgan temir yo'l, yuk jo'natuvchi va yuk oluvchilarning irodasi va tengligini amalga oshira borib, ularni o'z reja topshiriqlarini va majburiyatlarini bajarishda, shartnoma ular o'rtasida o'rnatilgan bevosita aloqalarni va hamkorliklarni ta'minlaydi. SHartnoma, yuk tashish bo'yicha munosabatlarning qatnashchilari mulkiy mustaqiligini ifoda qilish bilan bir qatorda, rejani eng tejimli bajarishni, binobarin ularning iqtisodiy maqsadlariga mos tushuvchi qarorlar qabul qilish imkoniyatini beradi.

3.5. AMERIKA QO'SHMA SHTATLARI ICHKI SAVDO O'SISHI.

Yuz yil oldin Qo'shma Shtatlar yo'q edi transport tizimi. Tabiiy suvdan tashqari kurslar bu har qanday juda oz transport edi. Yo'llar mahalliy hokimiyat organlari tomonidan mahalliy maqsadlar uchun qurilgan va yomon qurilgan. Vagon conveyance sekin va qimmat edi. Bu borish uchun bir hafta davom etdi Sahnada tomonidan Nyu-Yorkka Boston, va qariyb uch hafta Charleston erishish uchun. Bu eng fre edi-da quented yo'l, eng yaxshi faqat bir tri-haftalik pochta bor edi. Pochta xizmati tartibsiz va xavfli edi. Yo'lovchi safarlari bezovtalik bilan ishtirok etdi, va xavf bilan tez-tez emas.¹ uzoq masofali yuk tashish harakati mutlaqo mumkin emas edi. Yigirma kilometr yog'och simini hauling uchun haq uch dollar edi. Bir barrel unni bir yuz ellik chaqirim masofa uchun edi besh dollar. Bu ayblovlar ham etarli edi maqolaning narxini ikki barobar oshiring va amaliy chegarani belgilang uning conveyance.

Da bir sent bir funt turadi tuz, shor, ba'zan olti sent bir funt uch mol bo'ladi yuz kilometr ichki, yalang'och vakili farq transport xarajatlari. Zaryad eng og'ir tug'di, deb umumiy foydalanish, bu arzon maqolalar edi. Har bir jamoani o'z ichida yashashga majbur qildi. 1798 viski qo'zg'oloni tomonidan qanday chegaralarga olib borilgan. G'arbiy Pensilvaniya ko'chmanchilar o'z hech ishlab chiqarish edi. Ular barcha bunday etkazib uchun Sharq bog'liq, va faqat ularning fermer xo'jaliklari ishlab chiqarish, ular uchun to'lash mumkin. Tabiiy holatidagi g'alla shu qadar kattaki, uni xiyobonlar bo'ylab tashish xarajatlari shunchaki taqiqlovchi edi. Viski ichiga distillangan, uning asosiy qismi uning qiymatiga mutanosib ravishda kamroq edi va transport xarajatlari mos ravishda kamroq edi. Viski ustiga soliq ularning yagona almashinadigan mahsulot ustiga ularga soliq edi, va tashqi dunyo bilan barcha tijorat ularni mahrum qilish bilan tahdid. Transport vositasida hech qanday takomillashuv bo'lmaganida edi, bu tarix parchasi o'zini takrorlagan bo'lsa kerak. Uch keyingi yaxshilash joriy etildi ...yingi avlod : turnpikes, kanallar, va railroads¹

Turnpike yo'llar avans belgilangan, emas, balki faqat bo'lishi ular yaxshi qurilgan edi sabab, lekin ular qurilgan, chunki trafik orqali joylashtirish uchun. Erta yo'llar mahalliy hokimiyat organlari tomonidan boshqariladi edi—shaharliklar Yangi Angliya, boshqa joylarda tuman. Tizim edi Angliyadan olingan. Lekin Angliyada u singan edi bir yarim asr oldin pastga, va egiluvchan edi "turnpike trestlari" tizimi bo'yicha ment—ya'ni vasiylik bunday qurish uchun pul qarz vakolat edi yo'llar, va investitsiya bo'yicha foiz to'lash uchun kifoya edi kabi tolls zaryad qilish uchun vakolat edi, va asta-sekin asosiy ham to'lash uchun.¹

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 22-23 pp

boshqacha qilib aytganda, ular aktsiyasiz obligatsiyalar bilan qurilgan. Amerikada ular odatda obligatsiyasiz aktsiyalar bilan qurilgan—ya'ni burilish pike kompaniyalari turnpike trestlari o'rnini egalladi va yo'q urinish asosiy to'lash uchun qilingan. Bu butun ingliz tizimi bo'yicha takomillashtirish edi. Birinchi Amerika turnpike yilda qurilgan 1790.

Bu tizim avval Pensilvaniya shtatida, keyin Nyu-Yorkda ishlab chiqilgan va Janubiy yangi Angliya. Potomac Janubiy u deyarli hech ildiz oldi. Yangi Davlat butun to'g'risida York tizimni eng to'liq amalga oshirgan ko'rinadi. Davlatlar bir necha-xususan Pensilvaniya, va keyinchalik, Kentukki-turnpikes subsidiyalar berdi.² Qadar 1822 Pensilvaniya qariyb ikki million dollar to'lagan, yoki bir ming dollardan ortiq bir mil shu tarzda-taxminan bir umumiy xarajatlarning uchinchisi. Umuman olganda, bu yo'llar investitsiyalarning adolatli daromadini to'lagan va jamoatchilikka oqilona mamnuniyat baxsh etgan ko'rinadi. Juda yuqori tollarga qaramasdan, ular transportni arzonlashtirish uchun, ko'p hollarda qariyb ellik foizga kamayadi. Yo'llar milliy yordam mavzusi birinchi shiddat bilan Gallatin tomonidan qabul qilindi 1808, va yana Calhoun tomonidan 1818.

Gallatin tomonidan ta'kidlanishicha, yo'llarda sarflangan pul transport xarajatlarida tejab qolingani ancha ko'p bo'ladi; shunday qilib, import qilinadigan tovarlar bo'yicha mo'tadil bojni qo'yib, bu daromadni yo'llarda sarflasangiz, arzonlashtirilgan transport tovarlarning o'rtacha narxini tarif ko'tarishdan ko'proq kamaytiradi. O'shanda G'aznaviylar kotibi bo'lgan gallatinni butkul iqtisodiy asoslar bo'yicha modda; Calhoun, o'n yil o'tib, urush kotibi sifatida masalani oldi, va ilgari surdi harbiy kuch asosida mavzu. Lekin bu savolning dolzarb qarori siyosiy asoslandi iqtisodiy yoki harbiy jihatdan emas, balki asoslar ; va bu jihatdan u qarshi partiya tomonidan qabul qilindi Gallatin va Calhoun.

Ikkinchisi asosiy nuqta edi. Prezident Monroe, yilda 1822, mukammal unobjectionable veto, va, albatta, ahamiyatsiz, ta'mirlash uchun bill, shunchaki ishtirok konstitutsiyaviy tamoyiliga uning muxolifatini vasf qilish ; lekin u keyin bu juda nuqtada o'z fikrini o'zgartirdi. Gallatinning asl rejasi xarajatlarni o'ylab topdi o'n oltidan yigirma million dollargacha. U proposed first, sohilida yo'l parallel bir chiziq, Meyn Gruziya cho'zilgan ; ikkinchi, chiziqlar tizimi—yo'l yoki kanal—Missisipi vodiysi kishilar bilan sohilida navigatsiya suvlarini bog'lovchi ; uchinchi, Vashington radiatsion uch uzoq yo'llar, Detroyt etakchi, st.Louis, va yangi Orlean. Aytish kerakki, bunday reja amalga oshirildi¹

NAZORAT SAVOLLARI

46. – huquqning inson xulq-atvorini tartibga soladigan tarmog'i bo'lib, har qanday boshqa tarmoq singari, muayyan tartibga solingan yuridik normalardan iborat.

47. Ustavning 31-bandiga muvofiq, yuk jo'natuvchilarning iltimosiga ko'ra temir yo'l sarhadida rejada nazarda tutilgan jo'natuvchi temir yo'l stansiyasini o'zgartirish huquqi kimining vakolatiga mansub bo'ladi?

48. Ustavning 32-bandiga muvofiq, rejada nazarda tutilgan yopiq vagonni yarim ochiq vagonga, agar yuklarni tashish Qoidalarida mazkur yuk ochiq harakatdagi sostavda tashishga ijozat berilgan bo'lsa, almashtirish huquqi kimining vakolatiga mansub bo'ladi?

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 23 p

49. Ustavning 32-bandiga muvofiq, platformani yarim ochiq vagonga almashtirish huquqi kimining vakolatiga mansub bo‘ladi?
50. Ustavning 33-bandiga muvofiq, yuk jo‘natuvchilarning iltimosiga ko‘ra reja nomenklaturasida nazarda tutilgan ayrim yuk guruhlar doirasida bir yuk turini boshqasiga almashtirishga ruxsat berish huquqi kimining vakolatiga mansub bo‘ladi?
51. – fuqarolik huquqiy munosobati bo‘lib unga asosan bir shaxs (qarzdor) boshqa shaxs (kreditor) foydasiga muayyan harakatni amalga oshirishga majbur bo‘ladi, kreditor esa - qarzdordan o‘zining majburiyatlarini bajarishini talab qilish huquqiga ega bo‘ladi.
52. Majburiyat bo‘yicha biron bir harakatni bajarishga yoki bajarishdan o‘zini saqlashga majbur bo‘lgan taraf kim deb ataladi?
53. Majburiyat bo‘yicha biron harakatni bajarishni yoki bajarmaslikni talab qilish huquqiga ega bo‘lgan taraf kim deb ataladi?
54. Temir yo‘l transportida asosiy ommaviy yuklarni tashish qanday amalga oshiriladi?
55. Temir yo‘l transportida qaysi turdagi bashoratlash 9 ta nomdagi asosiy yuklar nomenklaturasi bo‘yicha ishlab chiqiladi?
56. Temir yo‘l transportida qaysi turdagi bashoratlash 30 ta nomdagi boshqa yuklar nomenklaturasi bo‘yicha ishlab chiqiladi?
57. Temir yo‘l transportida qaysi turdagi bashoratlash 32 ta nomdagi yuklar nomenklaturasi bo‘yicha tonna va vagonlarda ishlab chiqiladi?
58. Temir yo‘l transportida qaysi turdagi bashoratlash 11 ta nomdagi yuklar nomenklaturasi bo‘yicha faqat vagonlarda ishlab chiqiladi?
59. Temir yo‘l transportida 29 ta nomdagi yuklar nomenklaturasi bo‘yicha tashishni oylik rejalashtirish qanday va qayerda amalga oshiriladi?
60. GU-12 shakldagi yuklarni tashishni oylik yoyiq rejasini temir yo‘liga kim va qachon taqdim etiladi?
61. Tonnalarda va vagonlarda rejalashtiriladigan yuklar bo‘yicha oylik rejalashtirishda, vagonlar soni (n_{vag}) rejalashtiriladigan oyda ortib jo‘natiladigan yuklar miqdorini (Q_{oy}) bo‘lish orqali aniqlanadi.
62. Vagonlarda rejalashtiriladigan yuklar bo‘yicha oylik rejalashtirishda, vagonlar soni (n_{vag}) rejalashtiriladigan oyda ortib jo‘natiladigan yuklar miqdorini (Q_{oy}) bo‘lish orqali aniqlanadi?
63. Tashish bo‘yicha majburiyatlarni vujudga kelish asosi bo‘lib nima hisoblanadi?

4-MA’RUZA

OYLIK YUK TASHISH REJASINI BAJARISH TARTIBINI TAYINLASH. YUK JO‘NATUVCHIGA TASHISH VOSITALARNI TAQDIM QILISH

Reja:

- 4.1. Tashish rejasini amalga oshirishga qaratilgan operativ – xo‘jalik haraktlar;**
- 4.2. Dekada buyurtmasi yuk ortishni operativ rejalashtirish vositasi;**
- 4.3. Dekada buyurtmasini taqdim etish muddati va tartibi;**
- 4.4. Dekada topshirig‘i operativ rejalashtirishni tugallash bosqichi.**

4.5. Temir yo'l yuk jo'natuvchini ta'minlashi kerak bo'lgan tashish vositalarini miqdori;

4.6. Yuk jo'natuvchiga muayyan turdagi harakatdagi sostavni taqdim etish;

4.7. Stansiya jo'natuvchiga vagonlarni olib kirib berish vaqti haqida xabar berishi;

4.8. Temir yo'l yuk jo'natuvchiga tegishli holatdagi vagonni taqdim etishi.

Tayanch tushinchalari. *Operativ – xo'jalik haraktlar, fuqaroviy – huquqiy sanksiyalar, tegishli tashish vositasi, tashish rejasini kelib olishi, dekada buyurtmasi, dekada topshirig'i, bir tekis va bir maromda, hisob kartochkasi, kelishilgan harakatlar, 3 kunga qadar, GU-11 shakl, 7-chislo, 17-chislo, 25-, 26-, 27- va 28-chislolar, kamaytirilgan dekada buyurtmasi, vagonlar (konteynerlar) muayyan qismini rad etish, tig'izlashtirish, 5 kunga qadar, 3 kunlik muddat ichida, Majburiyatlarni lozim darajada bajarish, vagonlar sonini (n_{vag}), ortib jo'natiladigan yukni tonnadagi miqdorini ($\sum R$), belgilangan statik yuklama (R_{st}), vagonlarga yuklashning texnik normasi (R_{tex}), qo'shimcha miqdordagi vagonlar, ochiq harakatdagi sostav, tez buziluvchan yuklar, umumiy foydalanish joylari, nouumiy foydalanish joylari, jo'natuvchi temir yo'l stansiyasini o'zgartirish, oldindan xabardor qilib qo'yish, GU-2 shakldagi xabar berish Kitobi, 50 vagondan ziyod, jadval bo'yicha, vaqt intervaliga rioya qilib, hisob sutkasini, to'liq muddat, to'liq bo'lmagan muddat, soz, yaroqli, yuk qoldiqlari, axlatlar.*

4.1. TASHISH REJASINI AMALGA OSHIRISHGA QARATILGAN OPERATIV – XO'JALIK HARAKTAR

Tashish rejasini **maqsadi** sanoatda, qishloq xo'jaligida ishlab chiqarilgan mahsulotlarni makondagi joyini o'zgartirish, ya'ni yuklarni ishlab chiqarish sohasidan iste'mol joylariga etkazib berish. Oylik yuk tashish rejasi (quyida tashish rejasi, oylik reja, reja deb yuritiladi) ularning taraflari – temir yo'l va yuk jo'natuvchini o'rtasida muayyan **majburiyatlarni** keltirib chiqaradi. Bu majburiyatlarga birinchi navbatda quyidagilar: temir yo'l uchun – rejada ko'rsatilgan yukni ortishga kerakli miqdordagi va tegishli tashish vositalarni yuk jo'natuvchiga olib kirib berish; yuk jo'natuvchi uchun esa – reja ko'rsatilgan turdagi va miqdordagi yukni tashishga taqdim etish kiradi.

Temir yo'l transportida yuklarni ishlab chiqarish sohasidan iste'mol joylariga etkazib berish, ya'ni yuklarni tashish temir yo'l va yuk jo'natuvchi o'rtasida tuziladigan **yuk tashish shartnomasi** (quyida shartnoma deb yuritiladi) asosida amalga oshiriladi. SHu sababli tashish rejasi taraflarni unda ko'rsatilgan miqdordagi yukka **shartnoma tuzishga majburlaydi**. Temir yo'l yuk jo'natuvchiga vagon va konteynerlarni ortish uchun olib kirib berish va yuk jo'natuvchi yukni tashishga taqdim etish bo'yicha majburiyatlar o'zining maxsus mazmuniga ega bo'lib, ularni bajarish mustaqil **fuqaroviy – huquqiy sanksiyalar** bilan ta'minlanadi. Taraflar yukni tashishga topshirish – qabul qilish bo'yicha majburiyatlarini bajarib, bir vaqtning o'zida ular o'zlarining boshqa, oylik yuk tashish rejasidan paydo bo'ladigan – yuk tashish shartnomasi tuzish majburiyatlarini ham bajaradilar.

Lekin, taraflar – temir yo‘l va yuk jo‘natuvchi yuk tashish shartnomasini tuzishdan avval, tashish rejasini amalga oshirishga qaratilgan qator **operativ – xo‘jalik haraktlarni** amalga oshirishlari kerak. Tashish rejasidan paydo bo‘ladigan majburiyatlarni bajarish uchun temir yo‘l va yuk jo‘natuvchi amalga oshirishi zarur bo‘lgan **operativ – xo‘jalik haraktlarni** mazmuni, ularni shakli, muddatlari va amalga oshirish ketma – ketligi Ustavda va yuklarni tashish Qoidalarda mufassal bayon etilgan.

Temir yo‘lni va yuk jo‘natuvchini oylik yuklarni tashish rejasini bajarish bo‘yicha huquq va majburiyatlari darhol, birdaniga vujudga kelmaydi, balki **tashish texnologiyasini rivojlanishi** borasida sekin-asta vujudga keladi. *Bir taraf o‘zining majburiyatini bajarishi, boshqa tarafni majburiyatini vujudga kelishiga sabab bo‘ladi.*

Masalan, temir yo‘l oylik yuklarni tashish rejasidan vujudga keladigan majburiyati, unda ko‘rsatilgan **miqdordagi va tegishli tashish vositasini** yuk jo‘natuvchiga olib kirib berish. Temir yo‘lning bu majburiyatni bajarishi, yuk jo‘natuvchining tashish rejasidan vujudga keladigan majburiyati, unda ko‘rsatilgan **turdagi va miqdordagi yukni tashishga taqdim etish majburiyatini** vujudga keltiradi, ya‘ni yuk jo‘natuvchi tashish vositalariga (vagonlarga yoki konteynerlarga) yuk ortishi shart. Agarda temir yo‘l tashish rejasidan vujudga keladigan majburiyati **bajarmas ekan**, yuk jo‘natuvchining tashish rejadan vujudga keladigan majburiyati, **paydo bo‘lmaydi**.

Tashish rejasidan vujudga keladigan majburiyatlar, xo‘jalik majburiyatlariga mansub bo‘ladi. Rejani bajarishda temir yo‘l ham va yuk jo‘natuvchi ham o‘z majburiyatlarini haqqoniy, lozim darajada, xususan iqtisodiy usullarda va bir birlariga o‘zaro ko‘maklashib bajarishlari kerak. Rejani lozim darajada bajarish temir yo‘l va yuk jo‘natuvchini faqat aniq, oldindan kelishib olingan harakatlari natijasidagina mumkin bo‘ladi.

Tashish rejasidan vujudga keladigan majburiyatlarni bajarish ko‘pchilik holatlarda yukni bir marotabalik jo‘natish bilan chegaralanib qolmaydi. Odatda tashish rejasi ularni adresatlari o‘rtasida uzoq xarakterdagi o‘zaro munosabatlarni belgilaydi. Tashish rejasini lozim darajada bajarish, temir yo‘lni va yuk jo‘natuvchini faqat aniq, oldindan kelishilgan harakatlari natijasidagina mumkin bo‘ladi. Tashish rejasini amalga oshirish jarayonida, tashish vositalarini olib kirib berish va yukni tashishga taqdim etish bo‘yicha masalalarni **operativ hal qilishni talab qiluvchi vaziyatlar** vujudga keladi. Bu esa, rejani bajarish tartiblarini kelishib olish, uni bajarishning oydan kamroq vaqt oralig‘ida rejalashtirishni amalga oshirishning ob‘ektiv zaruriyatlarini keltirib chiqaradi.

Oylik tashish rejasi topshiriqlarini amalga oshirishni **operativ rejalashtirish ketma-ket uchta bosqichdan iborat**:

- *temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbari yuk jo‘natuvchi bilan tashish rejasini bajarish tartibini kelishib olishi;*
- *yuk jo‘natuvchi yuk ortishga dekada buyurtmasini taqdim etishi;*
- *temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbari oyning dekadalari bo‘yicha vagonlarni olib kirib berish topshirig‘ini tasdiqlashi.*

Temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi boshlig‘i yuk jo‘natuvchi bilan tashish rejasini kelishib olishiga Ustavning 24-bandi bag‘ishlangan bo‘lib unda, *temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbari reja oyi boshlanishiga qadar yuk jo‘natuvchilar bilan kelishib oy davomida va sutkalarda temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi bo‘yicha yuk ortishni bir tekis va bir maromda ta‘minlovchi tashish rejasini bajarish tartibini hamda tashishni yiriklashtirish*

va jo'natuvchining marshrutlarida yuklarni tashish topshirig'ini tayinlashi va asosiy oylik rejani bajarishni kelishilgan tartibi **hisob kartochkasiga** kiritilshi – bayon etilgan.

Ustavning 25-bandida esa, *yuk jo'natuvchi dekada boshlanishiga 3 kunga qadar temir yo'l stansiyasi boshlig'i orqali temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbariga **dekadaning kunlari bo'yicha ortish miqdorining kalendar jadvali bilan ortishga buyurtma** (quyida dekada buyurtmasi deb yuritiladi) taqdim etishi shartligi* – ko'rsatib o'tilgan. Uch kunlik muddatga dekada buyurtmasi berilgan kun kirmaydi.

Yuklarni tashish Qoidalarining 1-bo'limi 41-§ da esa, *temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari dekada boshlanishiga ikki sutkaga qadar butun temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi bo'yicha, shuningdek yo'nalishlar bo'yicha yuk ortishni bir tekis ta'minlovchi vagonlarni olib kirib berish dekada topshirig'ini stansiyalarga e'lon qilishi va stansiya boshlig'i temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbaridan dekada topshirig'ini olib, dekad boshlanishiga bir sutkaga qadar har bir yuk jo'natuvchini yuklarni turiga va tayinlangan temir yo'llarga muvofiq dekada kunlari bo'yicha vagonlarni olib kirib haqida xabar berish* – ta'kidlab o'tilgan. Temir yo'lning va yuk jo'natuvchining bunday oldindan **kelishilgan harakatlari** natijasida tashish vositalarini olib kirib berishning va yukni tashishga taqdim etishning imkoniyati paydo bo'ladi.

Ustavni 24-bandining, *oy davomida va sutkalarda temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi bo'yicha yuk ortishni bir tekisda ta'minlash kerakligi haqidagi talabini, temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi har sutkada har bir yuk jo'natuvchiga o'rtacha sutkalik normada vagon (konteyner) olib kirib berishi kerak va har bir yuk jo'natuvchi muvofiq ravishda o'rtacha sutkalik normadan kam bo'lmagan miqdorda yukni tashishga taqdim etishi kerak mazmunida talqin qilinmaydi. Agar shunday qoida mavjud bo'lganida edi tashish rejasini bajarish tartibini kelishib olish haqida gap ham bo'lmasdi.*

Har kuni yuk ortishni o'rtacha sutkalik normada rejalashtirish, faqat temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari yuk jo'natuvchi bilan tashish rejasini bajarishni boshqacha tartibini kelishib olmaganda amalga oshiriladi. Ko'pincha temir yo'lni va yuk jo'natuvchini ishlab chiqarish – xo'jalik faoliyatining maxsus o'ziga xosligi oyning kunlari bo'yicha bir tekis ortishdan chetlashishni (og'ishni) talab qiladi.

Bunday chetlashishlar yuk tashishlarni marshrutlashtirish talablaridan, g'alla yuklari va sabzavotlarning yangi hosilini oyning boshlanishiga mos kelmasligi va boshqa sabablardan kelib chiqadi. Hosilni yig'ib olish, binobarin yukni tashishga taqdim etish oyning boshlanishi bilan mos tushmasliga bog'liq bo'lib, bunday holatlarda oylik yuk tashish rejasini kelishib olmaslik, amaliyotda salbiy oqibatlarga olib keladi.

Temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi va yuk jo'natuvchi kelishilgan tashish rejasini bajarish tartibi GU-1 shakldagi hisob kartochkasiga kiritiladi va taraflar uchun majburiy xarakterga ega bo'ladi. Yuk jo'natuvchi dekada buyurtmasini taqdim etishda va temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi vagonlarni olib kirib berish dekada topshirig'ini tasdiqlashda unga, ya'ni kelishib olingan tashish rejasini bajarish tartiblariga rioya qilish kerak.

4.2. DEKADA BUYURTMASI YUK ORTISHNI OPERATIV REJALASHTIRISH VOSITASI

Ustavning 24-bandi, temir yo'lni va yuk jo'natuvchini tashish rejasini bajarishni ayrim muddatlari kelishib olishga, majburlaydi. Mazkur masalani hal qilishga yuk jo'natuvchini dekada buyurtmasi xizmat qiladi. Dekada buyurtmasi dekadalar va oyning kunlari bo'yicha hamda tayinlangan temir yo'llar bo'yicha tashish rejasini bajarishni aniqlashtiradi va dekada buyurtmasi bu jihati bilan **yuk ortishni operativ rejalashtirish vositasi** hisoblanadi.

*Yuk jo'natuvchini temir yo'lga oylik rejada nazarda tutilgan tashish vositalarini dekadaga berish haqidagi talabini qonunda belgilangan **shakli** – dekada buyurtmasi hisoblanadi.* Dekada buyurtmasini **taqdim etmaslik** yuk jo'natuvchi tashish vositalarini rad etgan deb qaraladi va temir yo'l vagonlarni (konteynerlarni) olib kirib bermaganida tashish rejasini bajarmaganlik uchun javobgarlik yuk jo'natuvchiga yuklatiladi (yuklarning tashish Qoidalarini 2-bo'limi 10-§). *Dekada buyurtmasini taqdim etilmaganligi haqida GU-1 shakldagi hisob kartochkasida ko'rsatiladi.*

Yuk jo'natuvchi taqdim etgan dekada buyurtmasi, vagonlarni olib kirib berish dekada topshirig'ini tasdiqlashda, temir yo'l uni inobatga olish **majburiyatini** keltirib chiqaradi. SHu bilan bir qatorda temir yo'lga taqdim etilgan dekada buyurtmasi, yuk jo'natuvchiga tashish vositalari olib kirib berilganida u yukni tashishga taqdim etishi va har bir jo'natma bo'yicha yuk tashish shartnomasi tuzishi haqida, shohidlik beradi.

Ustavning normalari, temir yo'lni va yuk jo'natuvchini mulkiy javobgarligini, taqdim etilgan dekada buyurtmasi asosida bog'laydi. *Dekada buyurtmalarini belgilangan muddatlardan **kechikib taqdim etish** o'zining huquqiy oqibatlar bo'yicha uni taqdim etmaslikka teglashtiriladi va temir yo'lga tashish vositalarini olib kirib berish majburiyatini yuklamaydi.* Tegishli tarzda, ya'ni yuk jo'natuvchi dekada boshlanishiga 3 kunga qadar temir yo'l stansiyasi boshlig'i orqali temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbariga dekada buyurtmasi taqdim etishiga qaramay, yuk jo'natuvchiga tashish vositalari berilmasa tashish rejasini bajarmaslik uchun javobgarlik temir yo'lga yuklatiladi. Xo'jalik sudlari amaliyotida dekada buyurtmasi, yuk tashish rejasini bajarmaganlik uchun da'volar bo'yicha bahslarni echishda dalil sifatida ko'rib chiqiladi.

Dekada buyurtmasi katta texnik va muhim yuridik ahamiyatga ega shu bois, u tegishli tarzda rasmiylashtirilishi va temir yo'lga taqdim etilishi kerak. Dekada buyurtmasini rasmiylashtirishda va temir yo'lga taqdim etishda Ustavda va yuk tashish Qoidalarida uni shakli, mazmuni, muddati va taqdim etish tartibi haqidagi talablariga aniq rioya qilish kerak. Dekada buyurtmasi har bir oylik yuk tashish rejasi yoki yuk ortishga qo'shimcha topshiriq bo'yicha alohida taqdim etiladi.

Ustavning 25-bandida, *yuk jo'natuvchi dekada boshlanishiga 3 kunga qadar temir yo'l stansiyasi boshlig'i orqali temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbariga dekadaning kunlari bo'yicha yuk ortish miqdorining kalendar jadvali bilan yuk ortishga buyurtma taqdim etishi shartligi* – ko'rsatib o'tilgan. Ba'zida yuk jo'natuvchi o'zi joylashgan rayondagi stansiyadan emas, balki boshqa stansiyalardan yuk ortib jo'natadi. Bunday holatlarda, dekada buyurtmasini yuk jo'natuvchi qaerga – o'zi joylashgan stansiyagami yoki yuk ortish stansiyasiga topshirishi kerakmi degan savol paydo bo'ladi. Ustavda ham, yuklarni tashish Qoidasida ham qaysi stansiya orqali dekada buyurtmasi taqdim etilishi aniq ko'rsatilmagan. Yuk jo'natuvchi muayyan stansiyada yukni tashishga taqdim etishi tashish rejasida nazarda tutilgan. Faqat rejada nazarda tutilgan stansiya yuk jo'natuvchiga harakatdagi sostavni olib kirib berishni amalga oshiradi va yukni tashishga qabul qiladi, tashish rejasini bajarishni

hisobini olib boradi. Aynan shu mulohazalardan kelib dekada buyurtmasi **yuk ortish stansiyasi boshlig'i** orqali temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbariga taqdim etilishi kerak.

Oylik tashish rejasi yoki qo'shimcha reja topshirig'i adresati bo'lmagan stansiya, boshqa stansiyalardan yuklarni ortishga dekada buyurtmasini yuk jo'natuvchilardan qabul qilmasligi kerak, xatto yuk ortish stansiyasi va dekada buyurtmasi taqdim etiladigan stansiya bir temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi tarkibiga kirsa ham. Xattoki agar bunday dekada buyurtmasini boshqa stansiya yanglish qabul qilganida ham, uni taqdim etilishi xech qanday huquqiy oqibatlariga olib kelmaydi. Yuk ortish stansiyasi va temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi yuk ortishga dekada buyurtmasi taqdim etilmagan deb hisoblashga haqlidirlar.

*Yuk ortish stansiyasini **chetlab** dekada buyurtmalarini to'g'iridan – to'g'ri temir yo'l mintaqaviy bo'linmasiga yuborishga yo'l qo'yilmaydi.* Bunday dekada buyurtmalari temir yo'l mintaqaviy bo'linmasida ularni dekada topshiriqlariga kiritish va tashish vostalarini yuk jo'natuvchiga taqdim etish majburiyatini keltirib chiqarmaydi.

Dekada buyurtmasi har bir oylik yuk tashish rejasi yoki qo'shimcha reja topshirig'i bo'yicha temir yo'l tasdiqlagan **GU-11 shakl** bo'yicha alohida taqdim etiladi (8.1-rasm).

Форма ГУ-11

ДЕКАДНАЯ ЗАЯВКА

Руководителю регионального подразделения _____

на погрузку грузов _____
(наименования грузоотправителя)

по _____
(по плану или дополнительному заданию)

в период с _____ по _____ месяца 201 _____ г

Число месяца	Точное наименование груза	Количество вагонов								Количество тонн	Дорога назначения	Количество отправительских маршрутов		Станция назначения (распыления) маршрута
		крытые	платформы	полувагоны	цистерны	ледники	рефрижераторные	прочие	итого			поезда (группы)	Вагоны	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1														
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														

Примечание. Графа 11 по грузам, перевозки которых планируются только в вагонах, не заполняется.

М. П. _____ Руководитель предприятия _____

“ _____ ” _____ 20 _____ г.

4.1-rasm. GU-11 shakldagi dekada buyurtmasi

GU-11 shakldagi dekada buyurtmasiga dekadada yuk tashishni rejalashtirish uchun kerakli bo'lgan ma'lumotlar kiritiladi. Dekada buyurtmasida: temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi nomi; yuk jo'natuvchini nomi; yuk tashish qaysi reja yoki qo'shimcha topshiriq bo'yicha amalga oshirilishi va reja (qo'shimcha topshiriq) nomeri; ortish amalga oshiriladigan

vaqt (sana, oy, yil). Dekada buyurtmasidagi yukni nomi tashish rejasida ko'rsatilgan yukni nomiga mos kelishi kerak. Operativ rejalashtirish uchun dekada buyurtmasida ko'rsatilgan dekaning kunlari bo'yicha yuk ortishning kalendar jadvali hamda vagonlarni soni va turi (yopiq vagonlar, platformalar, yarim ochiq vagonlar, sisternalar, refijeratorlar, boshqa vagonlar) muhim ahamiyatga ega. Tashish tonnalarida va vagonlarda rejalashtiriladigan yuklar bo'yicha dekada buyurtmasida vagonlar sonidan tashqari tonnalaridagi yukni vazni ko'rsatiladi. Yuk jo'natuvchi dekada buyurtmasida tayinlangan temir yo'l, jo'natuvchining marshrutlari miqdori va ularga qo'shiladigan vagonlar soni hamda tayinlangan va tarqaydigan stansiya haqida ham ma'lumot beradi. Dekada buyurtmasini korxona rahbari imzolaydi, muhir bilan tasdiqlaydi. Unda taqdim etish sanasi ko'rsatiladi.

GU-11 shakldagi dekada buyurtmasining barcha grafalari to'ldirilmasa, stansiya bunday chala to'ldirilgan dekada buyurtmasini qabul qilishi kerak emas. CHunonchi, ba'zi bir yuk jo'natuvlar tayinlangan temir yo'llar bo'yicha yuk ortib jo'natishni dekada rejalashtirishida qiyinchiliklarni sezib, bu ma'lumotlarni dekada buyurtmasida ko'rsatmaydilar. Bunday dekada buyurtmalari yuk ortish stansiyasi qabul qilishni rad etishi kerak, chunki ularda tayinlangan temir yo'llar bo'yicha **operativ rejalashtirish** uchun kerakli ma'lumotlar mavjud emas.

4.3. DEKADA BUYURTMASINI TAQDIM ETISH MUDDATI VA TARTIBI

Dekada boshlanishiga **3 kunga qadar** dekada buyurtmasi yuk ortish stansiyasi boshlig'i orqali temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbariga taqdim etilishi kerak. Bu muddatga uni taqdim **etish kuni kirmaydi**. CHunonchi, dekada buyurtmasi ikkinchi dekadaga **7-chislodan**, uchinchi dekadaga **17-chislodan**, birinchi dekadaga esa reja oyidan oldingi oyning kunlar soniga muvofiq **25-, 26-, 27- va 28-chislolaridan kechikamay** taqdim etilishi kerak.

Ba'zi bir yuk ortish stansiyalari Ustavning 25-bandida belgilangan muddatdan, ya'ni dekada boshlanishidan **to'rt, besh** yoki **olti kun oldin** taqdim etilgan dekada buyurtmalarini yuk jo'natuvchidan qabul qilishni rad etadilar. Bunday rad etish **huquqa xilof** hisoblanadi, chunki muddatdan ilgari berilgan dekada buyurtmasi – asosiy maqsad dekadada yuk ortishni **operativ rejalashtirishga** to'sqinlik qilmaydi.

Muddatdan kechikib dekada buyurtmasi taqdim etilganda ish boshqacha tus oladi. Ustavning 25-bandida belgilangan muddatdan kechikib yuk jo'natuvchi taqdim etgan dekada buyurtmasini, transport qonunchiligi dekada buyurtmasini taqdim etmaslikka tenglashtiradi. Masala shundan iboratki, dekadada yuk ortishni operativ rejalashtirish juda qisqa muddatda – uch kunda amalga oshiriladi. Bu vaqt ichida yuk ortish stansiyasi va temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi taqdim etilgan dekada buyurtmasini ko'rib chiqish, yuk ortishga dekada topshirig'ini tasdiqlashi va uni har bir yuk jo'natuvchiga etkazish bo'yicha juda katta miqdorda operativ – xo'jalik harakatlarini amalga oshirishlari kerak. Dekada boshlanishiga **3 kundan kech qolib taqdim etilgan** dekada buyurtmasini temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi odatda ko'rib chiqa olmaydi va yuk ortishga dekada topshirig'iga kiritmaydi.

Yuk ortish stansiyasiga kechikib taqdim etilgan dekada buyurtmasini, yuk jo'natuvchining temir yo'l mintaqaviy bo'linmasiga dekadada tashish vositalarini berishga iltimosi deb qaraladi. Yuk jo'natuvchi talab qila olmaydi, chunki uni taqdim etish uchun

muddatni o'tkazib yubordi. Dekada buyurtmasi kechikib taqdim etilgan bo'lsada, unda ko'rsatilgan miqdordagi yukni tayinlangan temir yo'llar bo'yicha taqdim etish **majburiyati** hisoblanadi (tashish vositalari olib kirib berilganida).

Kechikib taqdim etilgan dekada buyurtmasi temir yo'l uchun tashish vositalarini olib kirib berish bo'yicha majburiyatni keltirib chiqarmaydi. Lekin temir yo'l xalq xo'jalik manfaatlaridan kelib chiqqan holda, tashish rejasini haqqoniy bajarish uchun zarur chora va tadbirlarni ko'rishi kerak, xattoki yuk jo'natuvchi xatoga yo'l qo'ygan holatda ham. Agar temir yo'l imkoniyatlarni qidirib topib tashish vositalarini bersa, yuk jo'natuvchi ulardan foydalanishi kerak. SHu sababli yuk ortish stansiyasi kechikib taqdim etilgan dekada buyurtmasini rad etishga **haqli emas**. Kechikib taqdim etilgan dekada buyurtmasi faqat temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari **dekada toshirig'iga kiritgandagina** temir yo'l da tashish vositalarini yuk jo'natuvchiga olib kirib berish **majburiyatini** keltirib chiqaradi.

Yuklarni tashish Qoidalarining 2-bo'limi 4-§ ga muvofiq, *yuk jo'natuvchi dekada buyurtmasida, tashish rejasini bo'yicha o'rtacha sutkalik yuk ortish normasidan kelib chiqib muayyan dekadaga to'g'ri keladigandan kam bo'lmagan, vagonlar (konteynerlar) miqdorini ko'rsatishi shart, agar Ustavning 24-bandiga muvofiq, oy boshlanguncha tashish rejasini bajarishni boshqacha tartibi kelishib olingan bo'lmasa*. Boshqa so'z bilan aytganda dekadaga to'g'ri keladigan vagonlar (konteynerlar) miqdori, o'rtacha sutkalik yuk ortish normasini **dekadadagi kunlar soniga ko'paytirish** yo'li bilan aniqlanadi (oyning uchinchi dekadasi kunlar soni 8 dan 11 gacha o'zgarib turadi).

4.1-misol. “N” korxonasida yanvar oyiga 100 ta vagonda yuk ortish rejalashtirilgan. Dekadalarda ko'rsatiladigan vagonlar soni quyidagicha aniqlanadi.

O'rtacha sutkalik yuk ortish normasi: $n_{o'r.sut.} = 100 / 31 = 3,23 \text{ vag/ sut.}$

Dekada buyurtmasida yuk jo'natuvchi: I-dekadada $3,23 \times 10 = 33$ ta vag;

II-dekadada $3,23 \times 10 = 33$ ta vag;

III-dekadada $3,23 \times 11 = 34$ ta vag.

ko'rsatishi kerak.

4.2-misol. “N” korxonasida fevral oyiga 100 ta vagonda yuk ortish rejalashtirilgan. Dekadalarda ko'rsatiladigan vagonlar soni quyidagicha aniqlanadi.

O'rtacha sutkalik yuk ortish normasi: $n_{o'r.sut.} = 100 / 28 = 3,57 \text{ vag/ sut.}$

Dekada buyurtmasida yuk jo'natuvchi: I-dekadada $3,57 \times 10 = 36$ ta vag;

II-dekadada $3,57 \times 10 = 36$ ta vag;

III-dekadada $3,57 \times 8 = 28$ ta vag.

ko'rsatishi kerak.

Lekin, yuk jo'natuvchi reja oyi boshlangunga qadar temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari bilan tashish rejasini bajarishning boshqacha tartibini kelishib olgan bo'lsa, dekada buyurtmasida yuk ortishga kelishib olingan norma ko'rsatiladi.

4.3-misol. “N” korxonasida mart oyiga 100 ta vagonda yuk ortish rejalashtirilgan. Yuk jo'natuvchi reja oyi boshlangunga qadar temir yo'l mintaqaviy

bo‘linmasi rahbari bilan tashish rejasini oyning dekadalarida muvofiq ravishda: 20, 40 va 40 vagondan bajarish tartibini kelishib olgan.

Dekada buyurtmasida yuk jo‘natuvchi: I-dekadada 20 ta vag;

II-dekadada 40 ta vag;

III-dekadada 40 ta vag.

ko‘rsatishi kerak.

Transport qonunchiligi yuk jo‘natuvchiga o‘rtacha sutkalik yoki kelishib olingan **yuk ortish normasidan ko‘proq miqdordagi** vagonlarga (konteynerlarga) dekada buyurtmasi taqdim etishga to‘sqinlik qilmaydi. Bunday dekada buyurtmasini, yuk jo‘natuvchi ishlab chiqarish zaruriyatidan kelib chiqib, yuk tashishni yiriklashtirish va oldingi dekadada yo‘l qo‘yilgan chala yuklashlarni to‘ldirish uchun taqdim etishi mumkin.

SHuni alohida takidlab o‘tish keraki, tasdiqlangan tashish rejasi yuk tashishni tashkil qilish asosi bo‘lib hisoblanadi. SHu bois birinchi dekadaga taqdim etilgan buyurtmada vagonlar (konteynerlar) miqdori oylik tashish normasida ko‘rsatilgan vagonlar (konteynerlar) miqdoridan ziyod bo‘lmasligi kerak, ikkinchi va uchinchi dekadalariga esa buyurtmada ko‘rsatilgan vagonlar (konteynerlar) miqdori – shu normadan mazkur oyning oldingi dekadalarda haqiqiy ortilgan vagonlar (konteynerlar) miqdorini ayrib aniqlanadi. Ko‘rsatilgan sharlarga rioya qilmay taqdim etilgan dekada buyurtmalarini temir yo‘l bajarish uchun qabul qilishga haqqi yo‘q.

4.4-misol. “N” korxonasida aprel oyiga 120 ta vagonda yuk ortish rejalashtirilgan.

Yuk jo‘natuvchi: I-dekadada 70 ta vagonga buyurtma berdi (120 ta vagongacha buyurtma berishi mumkin), haqiqatan esa 50 ta vagonga yuk ortib jo‘natgan.

Yuk jo‘natuvchi: II-dekadaga 60 ta vagonga buyurtma berdi ($120 - 50 = 70$ ta vagongacha buyurtma berishi mumkin), haqiqatan esa 40 ta vagonga yuk ortib jo‘natgan.

Yuk jo‘natuvchi: III-dekadada $120 - 50 - 40 = 30$ ta vagonga buyurtma berishi shart.

Yuk jo‘natuvchi o‘rtacha sutkalik yoki kelishib olingan yuk ortish normasidan kam miqdorda vagonlarga (konteynerlarga) dekada buyurtmasi berishi mumkin. **Kamaytirilgan dekada buyurtmasini** taqdim etish oqibatlar turlicha bo‘lishi mumkin. Bu oqibatlar ba’zi bir sabablarga bog‘liq bo‘lganligi bois, yuk jo‘natuvchi tashishga taqdim etiladigan yuk miqdorini kamaytiradi.

Taqdim etilgan dekada buyurtmasi shundan shohidlik beradiki, yuk jo‘natuvchi unda ko‘rsatilgan miqdordagi yukni tashishga taqdim etishga tayyor. SHu sababli kamaytirilgan dekada buyurtmasi tashish vositalarining muayyan qismini rad etish deb qaraladi. Rad etilgan tashish vositalarining bu miqdori, o‘rtacha sutkalik (kelishib olgan) yuk ortish normasi va dekada buyurtmasida nazarda tutilgan vagonlar (konteynerlar) tafovutiga mos kelishi kerak.

Agar yuk jo‘natuvchi temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbarining yuk ortishga oldingi dekada topshirig‘ini oshirib bajargan bo‘lsa, uning dekadada nazarda tutilgan vagonlar (konteynerlar) **muayyan qismini rad etishi huquqqa xilof** bo‘lmaydi. Yuk jo‘natuvchi

oshib bajarilgan topshiriqni (ortiqcha yuklashni) inobatga olib, navbatdagi dekadaga yuk ortish miqdorini dekada buyurtmasida nazarga olishi mumkin.

Birinchi dekadadagi ortiqcha yuklashlar ikkinchi dekadaga buyurtma taqdim etishda inobatga olinadi, birinchi va ikkinchi dekadalaridagi ortiqcha yuklashlar esa – uchinchi dekadaga buyurtma berishda inobatga olinadi. Lekin yuk jo‘natuvchi birinchi dekadaga buyurtma berishda vagonlar (konteynerlar) miqdori o‘rtacha sutkalik (kelishib olgan) yuk ortish normasiga aniq mos kelishi kerak. Oldingi oy rejasini oshirib bajarish joriy oyda inobatga olinmaydi.

4.5-misol. “N” korxonasida yanvar oyiga 100 ta vagonda yuk ortish rejalashtirilgan. Dekadalarda ko‘rsatiladigan vagonlar soni quyidagicha aniqlanadi.

O‘rtacha sutkalik yuk ortish normasi: $n_{o'r.sut.} = 100 / 31 = 3,23 \text{ vag/ sut.}$

Dekada buyurtmasida yuk jo‘natuvchi: I-dekadada $3,23 \times 10 = 33$ ta vag;

II-dekadada $3,23 \times 10 = 33$ ta vag;

III-dekadada $3,23 \times 11 = 34$ ta vag.

ko‘rsatishi kerak.

Agar yuk jo‘natuvchi I-dekada topshirig‘ini 10 ta vagonga oshirib bajargan bo‘lsa, ya‘niy $33 + 10 = 43$ ta vagon yuk ortib jo‘natgan bo‘lsa,

II-dekada uchun dekada buyurtmasida $33 - 10 = 23$ ta vagon ko‘rsatishi kerak.

Agar yuk jo‘natuvchi II-dekada topshirig‘ini 5 ta vagonga oshirib bajargan bo‘lsa, ya‘niy $23 + 5 = 28$ ta vagon yuk ortib jo‘natgan bo‘lsa,

III-dekada uchun dekada buyurtmasida $34 - 5 = 29$ vagon ko‘rsatishi kerak.

Jami uchta dekada buyurtmasida ko‘rsatilgan vagonlar miqdori: $\sum n = 33 + 23 + 29 = 85$ vag;

Jami uchta dekada ortib jo‘natilgan vagonlar miqdori: $\sum n = 43 + 28 + 29 = 100$ vagon bo‘lishi mumkin, agar yuk jo‘natuvchi III-dekada buyurtmasida ko‘rsatilgan barcha vagonlarga yuk ortib jo‘natsa.

Yuk jo‘natuvchi, faqat oldingi dekadalarda haqiqiy ortiqcha yuklashlarni inobatga olib, kamroq miqdordagi tashish vositalarga dekada buyurtmasini taqdim etishi mumkin. Dekada buyurtmasida vagonlarni (konteynerlarni) miqdori, oldingi dekadalarda vujudga kelgan ortiqcha yuklashlardan kamroq ko‘rsatish, rejadagi tashish vositalarni muayyan qismini rad etish deb qaraladi.

4.6-misol. “N” korxonasida yanvar oyiga 100 ta vagonda yuk ortish rejalashtirilgan. Dekadalarda ko‘rsatiladigan vagonlar soni quyidagicha aniqlanadi.

O‘rtacha sutkalik yuk ortish normasi: $n_{o'r.sut.} = 100 / 31 = 3,23 \text{ vag/ sut.}$

Dekada buyurtmasida yuk jo‘natuvchi: I-dekadada $3,23 \times 10 = 33$ ta vag;

II-dekadada $3,23 \times 10 = 33$ ta vag;

III-dekadada $3,23 \times 11 = 34$ ta vag.

ko‘rsatishi kerak.

Yuk jo‘natuvchi I-dekada topshirig‘ini 5 ta vagonga oshirib bajargan, ya‘niy $33 + 5 = 38$ ta vagon yuk ortib jo‘natgan.

Yuk jo‘natuvchi II-dekada uchun dekada buyurtmasida $33 - 5 = 28$ ta vagon ko‘rsatishi kerak, lekin 23 ta vagon ko‘rsatgan.

Bunday holatda yuk jo‘natuvchi $28 - 23 = 5$ ta vagonni rad etgan hisoblanadi. Temir yo‘li yuk jo‘natuvchiga yuk ortish uchun 23 ta vagon olib kirib bergan taqdirda ham yuk jo‘natuvchi 5 ta vagonga yuk ortilmaganlik uchun javobgar bo‘ladi.

Oldingi dekadada amalga oshirilgan ortiqcha yuklashni inobatga olib kamroq miqdordagi tashish vositalarga dekada buyurtmasini taqdim etishi yuk jo‘natuvchining **majburiyati emas, balki huquqi hisoblanadi.** Lekin u har doim ham o‘zning huquqidan real foydalana olmaydi. Mazkur holatlar amaliyotdagi vaziyatlarda o‘z tasdig‘ini topmoqda. Yuk ortishga dekada buyurtmasi ikkinchi dekadaga 7-, uchinchi dekadaga esa 17- chisloda taqdim etiladi. Dekada buyurtmasi taqdim etilgandan keyingi uch kun ichida temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbarining dekada topshirig‘ini bajarish bo‘yicha vaziyat o‘zgarishi mumkin. Masalan, dekadaning birinchi etti kunda dekada topshirig‘i bajarilishi yoki orqadi qolishga yo‘l qo‘yilgan bo‘lishi mumkin, keyingi qolgan uch kunda esa vagonlarni olib kirib berishni **jadallashtirish** natijasida dekada topshirig‘ini oshirib bajarishlari mumkin. Ortiqcha ortib jo‘natilgan vagonlar miqdorini navbatdagi dekadaga yuk ortishni rejalashtirishda yuk jo‘natuvchi inobatga ololmaydi, chunki dekada buyurtmasi taqdim etib bo‘lingan. Basharti oldingi dekadada ortiqcha yuklashni hisobga olmay, o‘rtacha sutkalik (kelishib olgan) yuk ortish normasiga muvofiq dekada buyurtmasi taqdim etilgan va temir yo‘l uni to‘liq qabul qilgan bo‘lsa, yuk jo‘natuvchi dekada buyurtmasida ko‘rsatilgan barcha miqdordagi yuklarni tashishga taqdim etishi kerak.

4.7-misol. “N” korxonasida yanvar oyiga 100 ta vagonda yuk ortish rejalashtirilgan. Dekadalarda ko‘rsatiladigan vagonlar soni quyidagicha aniqlanadi.

O‘rtacha sutkalik yuk ortish normasi: $n_{o'r.sut.} = 100 / 31 = 3,23 \text{ vag/ sut.}$

Dekada buyurtmasida yuk jo‘natuvchi: I-dekadada $3,23 \times 10 = 33$ ta vag;

II-dekadada $3,23 \times 10 = 33$ ta vag;

III-dekadada $3,23 \times 11 = 34$ ta vag.

ko‘rsatishi kerak.

I-dekadadaning birinchi etti kuni mobaynida yuk jo‘natuvchi 20 ta vagonga yuk ortib jo‘natish kutilayotganligi bois, o‘rtacha sutkalik yuk ortish normasiga muvofiq II-dekadaga buyurtmada $3,23 \times 10 = 33$ ta vagon ko‘rsatgan. Lekin u, dekadaning keyingi qolgan uch kunda esa vagonlarni olib kirib berishni jadallashtirish natijasida dekada topshirig‘ini oshirib bajargan, 38 ta vagonga yuk ortib jo‘natgan. Ortiqcha 5 ta ortib jo‘natilgan vagonlar miqdorini navbatdagi dekadaga yuk ortishni rejalashtirishda yuk jo‘natuvchi inobatga olib 28 ta vagonga buyurtma bera olmaydi, chunki dekada buyurtmasi taqdim etib bo‘lingan.

Yuk jo‘natuvchi I-dekadada ortiqcha yuklashni hisobga olmay, o‘rtacha sutkalik yuk ortish normasiga muvofiq II-dekadaga buyurtmani 33 ta vagonga taqdim etgan va temir yo‘l uni to‘liq qabul qilgan, yuk jo‘natuvchi dekada buyurtmasida ko‘rsatilgan barcha miqdordagi yuklarni 33 ta vagonga ortib jo‘natishi kerak.

Bunday vaziyatda yuk jo‘natuvchi I-dekadadagi 5 ta vagonga ortiqcha yuklashni III-dekadada inobatga olib $34 - 5 = 29$ ta vagonga buyurtma berishi mumkin.

Jami uchta dekada buyurtmasida ko‘rsatilgan vagonlar miqdori:
 $\sum n = 33 + 33 + 29 = 95$ vag;

Jami uchta dekada ortib jo‘natilgan vagonlar miqdori: $\sum n = 38 + 33 + 29 = 100$ vagon bo‘lishi mumkin, agar yuk jo‘natuvchi II-dekada va III-dekada buyurtmasida ko‘rsatilgan barcha vagonlarga yuk ortib jo‘natsa.

Oldingi dekada topshirig‘ini oshirib bajarish bilan bog‘lik sabablarga ko‘ra, o‘rtacha sutkalik yuk ortish normasi miqdorida belgilangan yuk, joriy dekada topshirig‘ini bajarish uchun kerakli miqdorda yuk jo‘natuvchida bo‘lmasligi mumkin. Lekin bu vaziyat yuk jo‘natuvchini tashish rejasini bajarmaslik uchun javobgarlikdan ozod qilmaydi. Mutloq ravshanki, bunday holat yuk ortish dekada topshirig‘ini oshirib bajarishga yuk jo‘natuvchini rag‘batlantirmaydi.

Amaliyotda boshqacha vaziyat ham vujudga kelishi mumkin, qachonki dekadaning birinchi etti kunida temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbarining yuk ortishga topshirig‘i oshirib bajarilgan va yuk jo‘natuvchi dekada bo‘yicha muayyan miqdorda vagonlarga topshiriqdan ziyod yuk ortilishini mo‘ljallaydi. SHu asosda ortiqcha yuklashni taxmin qilib navbatdagi dekadaga buyurtmada kamroq miqdorda vagonlar ko‘rsatadi. Lekin, dekada tugashiga qolgan uch kunda, vagonlarni yuk ortishga olib kirib berish kamayishi oqibatida dekada topshirig‘ini oshirib bajarish ro‘y barmadi. Bunday holatlarda, ya‘niy joriy dekadada yuk ortish topshirig‘i oshirib bajarilishi taxmin qilinib navbatdagi dekadaga buyurtmada kamroq miqdorda vagonlar ko‘rsatilishi, lekin dekada topshirig‘ini oshirib bajarish ro‘y bermaganda, yuk jo‘natuvchining bunday dekada buyurtmasi, yuklarni tashish Qoidalarga muvofiq, o‘rtacha sutkalik yuk ortish normasidan kelib chiqib nazarda tutilgandan kam miqdordagi vagonlarga taqdim etilgan, binobarin tegishli miqdordagi vagonlar rad etilgan hisoblanadi. Bunday holatda temir yo‘l tegishli miqdordagi rad etilgan vagonlarni olib kirib bermaslikka va **tashish rejasini bajarmaslik uchun javobgarlikni yuk jo‘natuvchiga yuklashga haqli.**

Vujudga kelgan vaziyatdan chiqish mumkin, agar yuk jo‘natuvchi temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbarining yuk ortishga topshirig‘ini oshirib bajarganida, unga joriy dekadaning birinchi chislosidan kech qolmay taqdim etilgan dekada buyurtmasini tuzatishga huquq berilsa.

Transport qonunchiligida yuk ortish stansiyasiga dekada buyurtmasini topshirish tartibi belgilanmagan. Dekada buyurtmasi aksariyat ko‘pchilik holatlarda bevosita stansiya boshlig‘iga yoki uning ko‘rsatmasiga bo‘yicha bu vazifa stansiyaning boshqa xizmatchisiga yuklatiladi (stansiya boshlig‘ining yuk va tijorat ishlari bo‘yicha muoviniga, tovar idorasining mudiriga, tovar kassiriga). Dekada buyurtmasi oylik yuk tashish rejasini bajarishni operativ rejalashtirishni faqatgina belgilangan shakli bo‘lmay, balki taraflarning o‘zaro munosabatini va javobgarligini belgilaydi, shu bois dekada buyurtmasini, yuk ortish stansiyasiga imzolatib topshirish kerak. Dekada buyurtmasini qabul qilgan stansiya xizmatchisi uni nusxasini imzolab va stansiya kalendar shtempelini bosish yo‘li bilan qabul sanasini tasdiqlashi kerak.

4.4. DEKADA TOPSHIRIG'I OPERATIV REJALASHTIRISHNI TUGALLASH BOSQICHI

Oylik tashish rejasini operativ rejalashtirishning tugallash bosqichi **yuk ortishga vagonlarni olib kirib berishning dekada topshirig'i** (quyida dekada topshirig'i, topshiriq deb yuritiladi) hisoblanadi. Stansiya boshlig'i yuk jo'natuvchilardan yuk ortishga dekada buyurtmalarini qabul qilib, ularni umumlashtiradi va temir yo'l mintaqaviy bo'linmasiga yig'ma buyurtmani topshiradi. Yig'ma buyurtma, dekadaning har bir kunlari va butun dekada bo'yicha tashish rejasini bajarish uchun vagonlarga (konteynerlarga) stansiyaning ehtiyojini hamda kutilayotgan yuklarni, harakatdagi sostavlarni turlari va tayinlangan temir yo'llar bo'yicha ma'lumotlarni, o'z ichiga oladi.

Temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi dekada topshirig'ini ishlab chiqishda oylik tashish rejasi, yuk jo'natuvchilarning yuk ortishga dekada buyurtmalari va oldingi dekalarda rejani haqiqiy bajarilishi haqidagi ma'lumotlardan foydalanadi. Faqat barcha ko'rsatilgan faktorlarni tegishli tarzda taxlil qilish, temir yo'lga yuk ortishga vagonlarni olib kirib berishga asoslangan topshiriq berishga imkon beradi.

Lozim darajada rasmiylashtirilgan va taqdim etilgan dekada buyurtmasi, temir yo'l mintaqaviy bo'linmasiga uni dekada topshirig'ida inobatga olish majburiyatini keltirib chiqaradi. Kechikib taqdim etilgan dekada buyurtmasini temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi ko'rib chiqmaslik va yuk ortishga vagonlarni olib kirib berish dekada topshirig'ida inobatga olmaslik huquqiga ega. Agar kechikib taqdim etilgan dekada buyurtmasi dekada topshirig'iga kiritilsa, temir yo'l umumiy asoslarda yuk jo'natuvchini tashish vositalari bilan ta'minlashi shart. Bunday holatda temir yo'l kechikib taqdim etilgan dekada buyurtmasiga, tashish rejasida nazarda tutilgan vagonlarni (konteynerlarni) yuk jo'natuvchiga olib kirib berish majburiyatidan uni ozod qiluvchi vaziyatlar tariqasida, ilova qila olmaydi.

Yuk jo'natuvchini lozim darajada rasmiylashtirmagan dekada buyurtmasini temir yo'l bajarishga qabul qilmaslik huquqiga ega ekanligi yuqorida aytib o'tildi, lekin bu buyurtma qabul qilinib yuk ortishga vagonlarni olib kirib berish dekada topshirig'ida inobatga olinsa, u lozim darajada rasmiylashtirilgan dekada buyurtmasidek huquqiy oqibatlarni keltirib chiqaradi.

O'rtacha sutkalik yuk ortish normasidan kelib chiqib dekadada nazarda tutilgandan **ko'proq tashish vositalariga** taqdim etilgan dekada buyurtmasini **bajarishga qabul qilish va dekada topshirig'ida inobatga olish mumkin**. Bunda temir yo'l dekada topshirig'iga aniq muvofiqlikda vagonlarni (konteynerlarni) yuk ortishga olib kirib berishni ta'minlashi, yuk jo'natuvchi esa ulardan foydalanishi shart.

O'rtacha sutkalik yuk ortish normasidan kelib chiqib dekadada nazarda tutilgandan **kamroq tashish vositalariga** dekada buyurtmasi taqdim etilganda, dekada buyurtmasidan kelib chiqqan holda **dekada topshirig'i berilishi kerak**. Masala shundan iboratki, kamroq tashish vositalariga berilgan dekada buyurtmasini, yuk jo'natuvchi tashish vositalarini **tegishli qismini rad etgan** deb qaraladi. Rad etilgan tashish vositalarini dekada topshirig'iga kiritish, so'ngra tasdiqlangan dekada topshirig'iga muvofiq jo'natuvchiga yuk ortishga vagonlarni olib kirib berish samarasiz. Bunday operativ rejalashtirish harakatdagi sostavlarni unimsiz to'xtab turishini va manevr ishlariga qo'shimcha xarajatlarni keltirib chiqaradi. Rad etilgan tashish vositalarini boshqa jo'natuvilarga yuk ortishga olib kirib berish maqsada muvofiq bo'ladi.

Amaliyotda – dekadaga belgilab qo'yilgan barcha miqdordagi vagonlarga, uning kunlari bo'yicha **nomuntazam yuk ortish** nazarda tutilgan (dekadaning ba'zi kunlari yuk ortish nazarda tutilgan va ba'zi kunlar yuk ortish nazarda tutilmagan) dekada buyurtmasini yuk jo'natuvchi temir yo'lga taqdim etishi qanday huquqiy oqibatlarga olib keladi degan savol paydo bo'ldi. Bu savolga davlat arbitraji quyidagicha javob bergan – temir yo'l yuk ortishni bir tekis va bir maromda ta'minlash masadida, reja bo'yicha o'rtacha sutkalik yuk ortish normasidan kelib chiqib dekada buyurtmasini qabul qilish **huquqiga** ega. Lekin dekadaga belgilab qo'yilgan barcha miqdordagi vagonlarga dekada buyurtmasi berilganda, uning ayrim kunlarida yukni tashishga taqdim etmaslik **vagonlarga yuk ortish rad etilgan deb qaralmaydi**.

SHunday qilib, dekadaning ayrim kunlarida yuk ortish nazarda tutilmagan dekada buyurtmasini, shu kunlarda vagonlarni rad etilgan deb hisoblanmaydi, agarda u o'rtacha sutkalik yuk ortish dekada normasiga muvofiq bo'lsa. Dekadaning ayrim kunlarida yuk ortish nazarda tutilmagan dekada buyurtmasi, yuk jo'natuvchi taklif etgan dekadada tashish rejasini bajarishning varianti deb qaraladi. Lekin temir yo'l bu variantga rozi bo'lmasligi ham mumkin va topshiriqni dekadaning barcha kunlari bo'yicha vagonlarni bir tekisda yuk ortishga olib kirib berishni nazarda tutib tasdiqlaydi. Bunday holatda taraflar yuk ortishni tasdiqlangan topshiriqqa muvofiq amalga oshirishi kerak.

Vagonlarni yuk ortishga olib kirib berish dekada topshirig'ini ishlab chiqishda temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi yuk jo'natuvchining dekada buyurtmasidan tashqari oylik tashish rejasini haqiqiy bajarilishini e'tiborga oladi. Temir yo'lga yuk jo'natuvchi kabi oldingi dekada topshirig'ini oshirib bajarishni inobatga olish huquqi berilgan. Mazkur dekadada ortiqcha miqdorda ortilgan vagonlarni temir yo'l navbatdagi dekadaga topshiriq tasdiqlashda inobatga olishi mumkin. Bunday huquqqa, temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi faqat dekada topshirig'ini tuzishda va tasdiqlashda ega bo'ladi, uni amalga oshirish jarayonida emas.

Temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi dekada topshirig'ida o'rtacha sutkalik yuk ortish dekada normasiga to'g'ri keladigandan ko'proq miqdordagi vagonlarni (konteynerlarni) tig'izlab ko'rsatishi mumkin. Ustavning 28-bandiga muvofiq, *temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari yuk jo'natuvchi bilan kelishib marshrutlar tuzish va tashishni yiriklashtirish uchun hamda asosiy oylik reja bo'yicha chala yuklashni to'ldirish uchun yuk ortishga vagon va konteynerlarni olib kirib berishini **tig'izlashtirishi** (sugushat podachu) mumkin.*

Vagonlarni bunday tig'izlashtirib olib kirib berish marshrutlar tuzish uchun, tashishni yiriklashtiri hamda oldingi davrdagi chala yuklashlarni to'ldirish uchun amalga oshiriladi.

Dekada topshirig'i oylik tashish rejasiga batamom mos bo'lishi kerak, shu sababli topshiriq birinchi dekadaga oylik reja normasidan ziyod bo'lmasligi kerak, topshiriq ikkinchi va uchinchi dekadalarga shu normadan oldingi dekadadagi haqiqiy ortilgan vagonlarni ayrib aniqlanadi.

4.8-misol. “N” korxonasida aprel oyiga 120 ta vagonda yuk ortish rejalashtirilgan.

Yuk jo'natuvchi: I-dekadada 70 ta vagonga buyurtma berdi (120 ta vagongacha buyurtma berishi mumkin).

Temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi birinchi dekadaga 70 ta vagonga yuk ortish topshirig'ini tasdiqlagan. Yuk jo'natuvchi esa haqiqatan esa 50 ta vagonga yuk ortib jo'natgan.

Yuk jo'natuvchi: II-dekadaga 60 ta vagonga buyurtma berdi ($120 - 50 = 70$ ta vagongacha buyurtma berishi mumkin).

Temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi ikkinchi dekadaga 60 ta vagonga yuk ortish topshirig'ini tasdiqlagan. Yuk jo'natuvchi esa haqiqatan esa 40 ta vagonga yuk ortib jo'natgan.

Yuk jo'natuvchi: III-dekadada $120 - 50 - 40 = 30$ ta vagonga buyurtma berishi shart.

Temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi uchinchi dekadaga 30 tadan ziyod bo'lmagan vagonga yuk ortish topshirig'ini tasdiqlashi shart.

Bunday qoidaga rioya qilmaslik temir yo'l uchun noxush mulkiy oqibatlarga keltirib chiqarishi mumkin. Oylik tashish rejasidan ziyod miqdordagi tashish vositalariga taqdim etilgan yuk jo'natuvchining dekada buyurtmasi, yuk ortishga vagonlarni (konteynerlarni) olib kirib berish topshirig'iga kiritilmaydi. Bunday yuk tashish rejadani ustidan (sverx plana) hisoblanadi va uni amalga oshirish uchun yuk jo'natuvchi Ustavning 30-bandida nazarda tutilgan tartibda temir yo'lga buyurtma berishi kerak. Ustavning 30-bandida, *temir yo'l rahbari va temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari asosiy oyik reja ustidan (sverx plana) yoki rejadani tashqari (vne plana), ya'ni asosiy oylik rejani bajarish uchun zarar etkazmasdan qo'shimcha reja bo'yicha yuklarni ortishga ruxsat berish huquqiga egaligi, reja ustidan yoki rejadani tashqari yuk ortish uchun yuk jo'natuvchi ortish kuni boshlanishiga 5 kunga qadar temir yo'l rahbariga yoki temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbariga buyurtmanoma taqdim etishi shartligi, bunday buyurtmanomani temir yo'l stansiyasi boshlig'i orqali ham taqdim etish mumkinligi, reja ustidan yoki rejadani tashqari ortishni amalga oshirish imkoniyati mavjud bo'lmagan hollarda temir yo'l rahbari yoki temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari 3 kunlik muddat ichida arz etuvchiga bunday tashishni rad etish haqida xabar qilishi shartligi* – bayon qilingan.

Yuklarni tashish Qoidalarining 1-bo'limi 41-§ da esa, *temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari dekada boshlanishiga ikki sutkaga qadar butun temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi bo'yicha, shuningdek yo'nalishlar bo'yicha yuk ortishni bir tekis ta'minlovchi vagonlarni olib kirib berish dekada topshirig'ini stansiyalarga e'lon qilishi va stansiya boshlig'i temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbaridan dekada topshirig'ini olib, dekad boshlanishiga bir sutkaga qadar har bir yuk jo'natuvchini yuklarni turiga va tayinlangan temir yo'llarga muvofiq dekada kunlari bo'yicha vagonlarni olib kirib haqida xabar berishi* – ta'kidlab o'tilgan. Dekada topshirig'idagi ma'lumotlar GU-1 shakldagi tashish rejasini bajarish hisob kartochkasiga kiritiladi.

4.5. TEMIR YO'L YUK JO'NATUVCHINI TA'MINLASHI KERAK BO'LGAN TASHISH VOSITALARINING MIQDORI

Temir yo'lning oylik yuk tashish rejasidan kelib chiqadigan eng muhim majburiyati, reja normasini bajarish uchun **yuk jo'natuvchiga tashish vositalarini taqdim qilishdan**

iborat. Ko'pchilik holatlarda vagonlarni (konteynerlarni) jo'natuvchiga yuk ortishga olib kirib berish, yukni tashishga taqdim etishga olib keladi.

SHuningdek temir yo'lni tashish vositalarini yuk ortishga olib kirib berishi va jo'natuvchining yukni tashishga taqdim etish bo'yicha o'zaro munosabatlari, tashish jarayonini dastlabki bosqichi – yukni ortib jo'natish bo'yicha **texnologik operatsiyalarini** tuzilmaviy qismi hisoblanadi. Tashish jarayonining muvaffaqiyatli amalga oshirish aksariyat holatlarda, uning dastlabki bosqichidagi texnologik operatsiyalarni to'g'ri tashkil qilishga va lozim darajada bajarishga bog'liq bo'ladi. Tashish vositalarini yuk ortishga olib kirib berish bo'yicha **majburiyatlarni lozim darajada bajarish** ularni miqdori va holati, yuk ortishga olib kirib berish joyi, muddati va tartibi haqidagi shartlarga rioya qilishni bildiradi. Temir yo'l yuk jo'natuvchini ta'minlashi kerak bo'lgan tashish vositalarini miqdori **oylik yuk tashish rejasida** belgilangan. Jo'natuvchiga yuk ortishga olib kirib berilishi kerak bo'lgan tashish vositalarini miqdori dekada va sutkalar bo'yicha bajarishning ayrim muddalarida aniqlashtiriladi. *Temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbarining dekada topshirig'ida, dekadaga jami va dekadaning har bir sutkasida yuk jo'natuvchiga olib kirib beriladigan vagonlar (konteynerlar) miqdori ko'rsatiladi.* Yuk ortish stansiyasi har sutkada yuk jo'natuvchiga dekada topshirig'iga aniq muvofiqlikda vagonlarni (konteynerlarni) yuk ortishga olib kirib berishi kerak. Dekada topshirig'ida nazarda tutilgan sutkalik normadan **kam miqdorda tashish vositalarini** yuk jo'natuvchiga taqdim etish, temir yo'lga mulkiy javobgarlikni keltirib chiqaradi.

Temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbarining dekada topshirig'ida nazarda tutilgandan **ortiq miqdordagi tashish vositalarini** stansiya faqat yuk jo'natuvchining yozma iltimosi bo'yicha yoki olib kirib berishni tig'izlashtirish tartibida taqdim etishi mumkin (yuklarni tashish Qoidalarining 2-bo'limi 9-§). Ustavning 28-bandiga muvofiq, *temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari yuk jo'natuvchi bilan kelishib marshrutlar tuzish va tashishni yiriklashtirish uchun hamda asosiy oylik reja bo'yicha chala yuklashni to'ldirish uchun yuk ortishga vagon va konteynerlarni olib kirib berishini tig'izlashtirishi (sugushat podachu) mumkin.* Vagonlarni olib kirib berishni tig'izlashtirish, yuk jo'natuvchi bilan kelishib, temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbarining buyurigi asosida amalga oshiriladi. SHunday qilib, sutkalik normadan ortiq miqdorda tashish vositalarini olib kirib berishni sharti yuk jo'natuvchining roziligini olish hisoblanadi.

Vagonlarda rejalashtiriladigan yuklar bo'yicha oylik rejalashtirishda, vagonlar soni (n_{vag}) rejalashtiriladigan oyda ortib jo'natiladigan yuklar miqdorini ($\sum R$) *vagonlarga yuklashning texnik normalariga* (P_{tex}) bo'lish orqali aniqlanadi,

$$n_{\text{vag}} = \sum R / P_{\text{tex}}, \text{ vag} \quad (6.1)$$

Yuk tashish tonna va vagonlarda rejalashtirilganda, **rejalashtirilgan miqdordagi tonnalar** ortib jo'natilganida reja bajarilgan hisoblanadi. Yuk jo'natuvchiga taqdim etiladigan vagonlar sonini (n_{vag}), ortib jo'natiladigan yukni tonnadagi miqdorini ($\sum R$) belgilangan statik yuklamaga (R_{st}) bo'lish orqali aniqlaydi:

$$n_{\text{vag}} = \sum R / R_{\text{st}}, \text{ vag}. \quad (6.2)$$

Lekin yuk vagonlari bir xil emas. Vagonlarga yuklashning texnik normasi (R_{tex} , quyida texnik norma deb yuritiladi) ularning tavsifnomasi va ularga oriladigan yukning turiga muvofiq turlicha bo'lib, **№ 160 temir yo'l transportida tashish qoidolari va tariflar To'plamida** [18] (Ministerstvo putey soobsheniya Rossiyskoy Federatsii. Sbornik pravil perevozok i tarifov jeleznodorojnogo transporta № 160. M.: Transport, 1992. – 96 s.) e'lon qilingan. SHu sababli tashish rejasini turli miqdordagi vagonlar bilan bajarish mumkin.

6.1. misol. Statik yuklama $R_{\text{st}} = 50 \text{ t}$ hisobidan kelib chiqib, $\sum R = 900 \text{ t}$ yuk: $n_{\text{vag}} = 900/50 = 18$ vagonga rejalashtirilgan.

Texnik normasi $R_{\text{tex}} = 60 \text{ t}$ bo'lgan vagonlar yuk ortishga olib kirib berilsa, rejani bajarish uchun $n_{\text{vag}} = 15$ vagon kerak bo'ladi.

Bu tashish rejasini texnik normasi $R_{\text{tex}} = 45 \text{ t}$ bo'lgan $n_{\text{vag}} = 20$ vagon bilan ham bajarish mumkin.

YUqorida ko'rsatilgan vaziyat temir yo'lni reja normasini bajarish uchun yuk ortishga olib kirib beriladigan vagonlar sonini tuzatishga majbur etadi.

Yuk jo'natuvchi tashish rejasida nazarda tutilgan miqdordagi barcha vagonlarga yuk ortib va ularni texnik normasini bajarib, tonnalarda tashish rejasini bajarmasligi mumkin. Bunday holatlarda yuklarni tashish Qoidalarining 1-bo'limi 42-§ ga muvofiq, *reja normasidagi barcha vagonlardan foydalanilganda va ularni texnik normalarini bajarilganida, tonnalarda tashish rejasi bajarilmagan holatlarda (tonna va vagonlarda rejalashtiriladigan yuklar bo'yicha) temir yo'l tashish rejasini tonnalarda bajarish uchun kerakli bo'lgan **qo'shimcha miqdordagi vagonlarni** yuk ortishga olib kirib berishi shart.* Temir yo'l reja bo'yicha tayinlangan vagonlarga nisbatan yuklashning texnik normasi katta bo'lgan vagonlarni jo'natuvchiga yuk ortishga olib kirib berishi mumkin. Bunda tashish rejasini bajarish uchun kamroq miqdorda vagonlar zarur bo'ladi.

Yuk ortish reja normasini bajarish faqatgina bo'sh vagonlarni (konteynerlarni) emas, balki yukli vagonlarni (konteynerlarni) yuk jo'natuvchiga olib kirib berish bilan ham ta'minlanadi. Jo'natuvchi yukli vagonlardan yukni tushirib olganidan so'ng ularga yuk ortadi. Vagonlardan yukni tushirish va so'ngra ularga yuk ortish bo'yicha juftlashgan operatsiyalar temir yo'lga ham va yuk jo'natuvchiga ham foydali. Ular vagonni aylanishini tezlashtiradi, yuk ortishga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish bo'yicha manevr ishlarni kamaytiradi. *Lekin hisob sutkasida reja bo'yicha yuk ortishni ta'minlashga yukli vagonlarni olib kirib berishni **qayd qilish** shu shart bilan mumkin bo'ladiki, temir yo'l yuk jo'natuvchiga yukli vagonlarni juftlashgan operatsiyalarga – yuk tushirishga va galdagi yuk ortishga, to'liq muddatlarda olib kirib bergan bo'lsa.* Bunda vagonlarni yuk ortishga olib kirib berishni qayd qilish ular **haqiqatan** tushirilgan paytdan emas, balki yuk tushirish uchun **belgilangan vaqt** o'tgan paytdan hisoblanadi.

4.6. YUK JO'NATUVCHIGA MUAYYAN TURDAGI HARAKATDAGI SOSTAVNI TAQDIM ETISH

Tashish rejasini bajarishning zarur sharti yuk jo'natuvchiga **muayyan turdagi** harakatdagi sostavni taqdim etishdir. Harakatdagi sostavni turini tanlash tashiladigan yukni **xarakteriga** va **xususiyatiga** bog'liq bo'lib, tanlab olingan tashish vositasi tashilayotgan yukni asrashni va transport vositalaridan samarali foydalanishni ta'minlashi kerak.

Tashish uchun vagonlarni turini aniqlash alohida yuklarni tashish qoidalarida belgilab qo'yilgan. **Ochiq harakatdagi sostavda** tashishga ruxsat berilgan yuklarni ro'yxati yuklarni tashish Qoidalarining 20-bo'limini ilovasida keltirilgan. Yilni vaqtlariga va temir yo'lni iqlim zonalarida joylashishiga qarab **tezbuziluvchan yuklar** yopiq va izotermik vagonlarda tashiladi (yuklarni tashish Qoidalarining 31-bo'limi). Yuklarni tashish Qoidalarining 41-bo'limi № 1 ilovasida sisternalarda va bunkerli yarim ochiq vagonlarda tashiladigan yuklarni ro'yxati keltirilgan bo'lib, ro'yxatda ko'rsatilgan harakatdagi sostavlarni temir yo'l Ustavning 53-bandiga muvofiq, *quyuladigan yukni (mahsulotni) turiga muvofiq olib kirib berish kerak*. Temir yo'lining tasarrufidagi universal konteynerlarda qo'lansa xidli, konteynerning devori va polini ifloslantiruvchi yuklarni, hamda rangli va qora metallarning temir tersaglarini tashishga ruxsat berilmaydi (yuklarni tashish Qoidalarining 25-bo'limi 33-§).

Oylik tashish rejasida (GU-12 shakl) nafaqat **vagonlarni umumiy miqdori** haqidagi, balki **ularni turlarini taqsimlanishi bo'yicha**: yopiq vagonlar, platformalar, yarim ochiq vagonlar, sisternalar, muzlilar, refrijeratorlar va boshqalar haqidagi **ma'lumotlar** keltiriladi. Dekadaning har bir kunlarda vagonlarni turi bo'yicha yuk ortishni rejalashtirish, yuk jo'natuvchining dekada buyurtmasida va temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbarining dekada topshirig'ida amalga oshiriladi.

Oylik tashish rejasida **nazarda tutilmagan vagonlarni** yuk ortishga olib kirib berishga ruxsat berilmaydi. Ammo, Ustavning 32-bandiga muvofiq, *temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari rejada nazarda tutilgan yopiq harakatdagi sostavni ochig'iga, agar yuklarni tashish Qoidalarida mazkur yuk ochiq harakatdagi sostavda tashishga ijozat berilgan bo'lsa, hamda bir turdagi ochiq harakatdagi sostavni boshqasiga almashtirish huquqiga ega*. Rejada nazarda tutilgan harakatdagi sostavni, Ustavning 32-bandiga asosan almashtirish **yuk jo'natuvining roziligisiz** amalga oshiriladi. Agar tashishga taqdim etiladigan yuk, ochiq harakatdagi sostavda tashiladigan yuklar ro'yxatida (yuklarni tashish Qoidalarining 20-bo'limini ilovasida) keltirilmagan bo'lsa yopiq vagonlarni platformalarga yoki yarim ochiq vagonlarga almashtirishga **istisno tariqasida** ruxsat beriladi. Bunday almashtirish yuk oluvchining roziligi bilan yuk jo'natuvchining yozma arizasiga ko'ra temir yo'lining **yuk va tijorat ishlari boshqarmasining boshlig'ining** ruxsati bilan amalga oshiriladi. Almashtirilgan harakatdagi sostavda yuk tashishda, yukxatini "Osobyie zayavleniya i otmetki otpravatelya" grafasida yuk jo'natuvchi "Soglasen na perevozku na otkrytom podvijnom sostave, s gruzopoluchatelem soglasovano" deb belgilab (yozib) qo'yadi.

Yukni tashishga taqdim etish va vagonlarga ortish umumiy va nouumumiy foydalanish joylarida amalga oshiriladi. Bu haqda Ustavning 10-bandida, *yuklarni ortish va tushirish temir yo'lining tasarrufidagi stansiyaning omborlarida va maydonlarida (umumiy foydalanish joylari)*, shuningdek tashkilotlarning va jismoniy shaxslarning tasarrufidagi rels yoni omborlarida, maydonlarida va boshqa joylarda (**nouumumiy foydalanish joylari**) amalga oshiriladi – alohida takidlab o'tilgan. SHunga muvofiq temir yo'l vagonlarni yuk

ortishga olib kirib beradi. **Umumiy foydalanish joylariga** stansiyaning yuk rayonlaridagi yopiq omborlar, yopiq va ochiq platformalar, ochiq maydonlar, estokadalar va boshqa yuk inshootlari mansub bo'lib, ularda barcha yuk jo'natuvchilarning va yuk oluvchilarning yuklari bilan ortish va tushirish bo'yicha operatsiyalar amalga oshiriladi. Bundan farqli o'laroq **nouumiy foydalanish joylari** muayyan yuk jo'natuvchining yoki yuk oluvchining tasarrufida bo'ladi. Ularga tashkilotlarning va jismoniy shaxslarning tasarrufidagi rels yoni omborlari, maydonlari, hamda Ustavning 14-bandiga muvofiq, *temir yo'l tashkilot va jismoniy shaxslarga yuklarni taxlash uchun vaqtinchalik foydalanishga taqdim etgan ajratilgan mintaqadagi bo'sh er uchastkalari* – mansub bo'ladi. Temir yo'l shoxobcha yo'llari kimning – temir yo'lning yoki korxonaning tasarrufida bo'lishidan qat'iy nazar, ular nouumiy joylarga mansub bo'ladi.

Stansiyaning **umumiy foydalanish** joylaridan yukni ortib jo'natish amalga oshirilganda **temir yo'lning lokomotivida** tegishli yuk ortish frontlariga (omborlarga, maydonlarga) vagonlar olib kirib beriladi va joylashtirib chiqiladi. Temir yo'l shoxobcha yo'lidagi yuk jo'natuvchiga **vagonlarni olib kirib berish joyi**, unga kimning – temir yo'lning yoki temir yo'l shoxobcha yo'li egasining (quyida shoxobcha egasining deb yuritiladi) lokomotivida xizmat ko'rsatilishiga bog'liq. Agar temir yo'l shoxobcha yo'lga shoxobcha egasini lokomotivida xizmat ko'rsatilsa, temir yo'lning lokomotivi **vagonlari chiqarib qo'yiladigan yo'lga** (vagonlarni topshirish yo'lga) olib kirib beradi. Vagonlarni undan keyingi harakati va yuk ortish frontlariga olib kirib berish va joylashtirib chiqish shoxobcha egasining lokomotivida amalga oshiriladi. Agar temir yo'l shoxobcha yo'lga temir yo'lning lokomotivida xizmat ko'rsatilsa, temir yo'lning lokomotivi vagonlari **yuk ortish frontiga olib kirib beradi va joylashtirib chiqadi**.

Ustavning 31-bandiga muvofiq, *temir yo'l rahbari yuk jo'natuvchilarning iltimosiga ko'ra temir yo'l sarhadida rejada nazarda tutilgan jo'natuvchi temir yo'l stansiyasini o'zgartirish huquqiga ega*. Ustavning 32-bandiga muvofiq esa, *temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari yuk jo'natuvchilarning iltimosiga ko'ra rejada nazarda tutilgan jo'natuvchi temir yo'l stansiyasini temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi sarhadida o'zgartirish huquqiga ega*. Bunday holatlarda, **o'zgartirilgan rejada** ko'rsatilgan stansiyalarda yuk ortishga vagonlarni olib kirib berish amalga oshiriladi.

4.7. STANSIYA JO'NATUVCHIGA VAGONLARNI OLIB KIRIB BERISH VAQTI HAQIDA XABAR BERISHI

Yuk jo'natuvchini vositalarida yuk ortish amalga oshirilsa stansiya yuk jo'natuvchiga vagonlarni olib kirib berish vaqti haqida **oldindan xabar** berishi kerak. Ustavning 57-bandiga muvofiq, *temir yo'l stansiyasining boshlig'i yuk jo'natuvchining yoki yuk oluvchining vositalarida ortishga va tushirishga vagonlarni olib kirib berish vaqti haqida yuk jo'natuvchiga yoki yuk oluvchiga vagonlarni olib kirib berishdan 2 soatdan kech qolmay xabar berishi shart*.

Vagonlarni olib kirib berish vaqti haqidagi **xabar sutka davomida** (tunu-kun) berilishi kerak. Korxona xabarni qabul qilib olish uchun **mas'ul shaxsni** tayinlashi shart, uni familiyasi va telefon nomeri stansiya boshlig'iga bildirib qo'yiladi. Agar yuk ortish, ushbu temir yo'l shoxobcha yo'lida yuk tushirishdan, bo'shaydigan vagonlar hisobidan

ta'minlanadigan bo'lsa, yuk ortish uchun bo'sh vagonlarni olib kirib berish vaqti haqida xabar berish kerak bo'lmaydi. Vagonlarni olib kirib berish vaqti haqidagi xabarni berish tartibi temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasida va vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasida nazarga olinadi. Vagonlarni ortishga yoki tushirishga olib kirib berish vaqti haqida xabar berishni yozib borish uchun stansiyada **GU-2 shakldagi xabar berish Kitobi** yuritiladi (Kniga uvedomleniy o vremeni podachi vagonov pod pogruzku ili vygruzku, Yuk tashish Qoidalarni 12-bo'limining 24-§). GU-2 shakldagi xabar berish Kitobining sahifalari (6.1-rasm) sakkizta grafadan iborat bo'lib ularda: xabar berishni tartib raqami, yuk jo'natuvchining (yuk oluvchining) nomi, vagonni (konteynerni) nomeri, yukni nomi, ortishga yoki tushirishga vagonlarni olib kirib berishni rejalashtirilgan vaqti, xabar berish vaqti, xabarni kim qabul qilganligi (familyasi, mansabi) va ilovalar yozib boriladi.

Форма ГУ-2

№ п-п	Наименования грузоотправителя (грузополучателя)	№ вагона (контейнера)	Наименования груза	Планируемое время подачи вагонов под погрузки или выгрузки	Время подачи уведомления	Кто принял уведомления (фамилия, должность)	Примечания
1	2	3	4	5	6	7	8

4.1-rasm. GU-2 shakldagi xabar berish Kitobining sahifasi

Temir yo'l shoxobcha yo'llariga vagonlar xabar bermasdan olib kirib berilganida (shartnomada shunday nazarda tutilgan bo'lsa) olib kirib berilgan vagonlar xabar berishga belgilangan muddat o'tganidan so'ng korxonaga qayd qilinadi va ularni to'xtab turishi vaqti hisoblanadi. Vagonlar xabardagi muddatdan ilgari olib kirib berilganida, vagonlar shu xabardagi muddatdan boshlab korxonaga qayd qilinadi va ularni to'xtab turishi vaqti hisoblanadi.

Xabarda ko'rsatilgan muddatga zid, vagonlar kechikib olib kirib berilganida, agar kechikish ikki soatdan oshmasa, vagonlar haqiqiy olib kirib berilgan paytdan boshlab korxonaga qayd qilinadi va ularni to'xtab turishi vaqti hisoblanadi. Kechikish ikki soatdan ortiq bo'lsa, vagonlar korxonaga xabar bermasdan olib kirib berilgan deb hisob qilinadi (yuk tashish Yuk tashish Qoidalarni 12-bo'limining 55-§).

O'rtacha sutkalik yuk ortish yoki yuk tushirish 50 vagondan ziyod bo'lsa, temir yo'l shoxobcha yo'liga vagonlarni olib kirib berish va temir yo'l shoxobcha yo'lidan qaytarish jadval bo'yicha yoki olib kirib berishlar o'rtasidagi vaqt intervaliga rioya qilib belgilanishi mumkin.

Stansiyaning umumiy foydalanish joylariga vagonlarni yuk **jo‘natuvchilarni vositasida ortishga** yoki **yuk oluvchilarni vositasida tushirishga** olib kirib berish, odatda vagonlarni olib kirib berishdan ikki soatdan kech qolmay xabar berishi bo‘yicha amalga oshiriladi (Ustavning 57-bandi). Yuk tashish Qoidalarini 3-bo‘limining 34-§ ga muvafiq, vagonlar olib kirib berish muddatiga rioya qilmay yoki xabar bermay yuk ortishga olib kirib berilganida, yuk jo‘natuvchi ularni stansiya taqdim etgan paytdayoq qabul qilib oladi, bunda vagonlar:

- xabardagi belgilangan muddatdan oldin olib kirib berilganida – ushbu muddat boshlangan paytdan vagonlar olib kirib berilgan deb hisoblanadi;

- xabardagi belgilangan muddatdan kech olib kirib berilganida hamda xabar bermasdan olib kirib berilganida – vagonlar haqiqiy olib kirib berilgan paytdan 2 soat o‘tgandan so‘ng olib kirib berilgan deb hisoblanadi.

Vagonlarni olib kirib berilgan deb hisoblash ularni **mas‘uliyatli** to‘xtab turishini boshlanish paytini bildiradi. Vagonlarni olib kirib berish paytini belgilash, ularni to‘xtab turishi va oylik yuk tashish rejasini bajarmaganlik uchun javobgarlikni aniqlashda muhim ahamiyatga ega. Yuk jo‘natuvchiga yuklarni ortish uchun muayyan muddat beriladi (yuklarni tashish Qoidalarining 13-bo‘limi, 1-, 2-, 3- va 4- ilovalari). Ustavning 56-bandiga muvofiq, *yuk jo‘natuvchilar (yuk oluvchilar) yuklarni ortishni va tushirishni belgilangan muddatlarda amalga oshirishlari shart*. Temir yo‘l bo‘sh vagonlarni yuk jo‘natuvchiga shunday hisob bilan olib kirib berish kerakki, ularni **mas‘uliyatli** to‘xtab turishi boshlanish paytdan toki **hisob sutkasini** tugashigacha (Toshkent vaqti bilan soat 20⁰⁰ gacha) vagonlarga yuk ortishga **to‘liq muddat** mavjud bo‘lishi kerak. Ushbu shart amal qilinganida reja normalarini bajarishga bo‘sh vagonlar **olib kirib berilgan** deb hisoblanadi.

6.2. misol. Temir yo‘lning tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘liga soat 14.00 da yuk ortishga 4 ta bo‘sh vagonlarni olib kirib berish haqida stansiya xabar bergan. Temir yo‘l vagonlarni yuk ortishga 15.00 da, ya‘ni xabardagi muddatdan 1 soatdan keyin olib kirib bergan. Yuk tashish Yuk tashish Qoidalarini 12-bo‘limining 55-§ ga muvofiq vagonlarni mas‘uliyatli to‘xtab turishi, ularni haqiqiy olib kirib berilgan paytdan 15.00 dan boshlanadi. Yuk ortish muddati 2 soat 30 min. Hisob sutkasi tugashigacha $20.00 - 15.00 = 5.00$ soat vaqt mavjud. Hisob sutkasi tugashigacha yuk ortish uchun to‘liq muddat mavjud, ya‘ni $5.00 \text{ soat} > 2 \text{ soat } 30 \text{ min}$. Bunday holatda olib kirib berilgan vagonlar sutkalik reja normalarini bajarishga olib kirib berilgan deb hisob qilinadi.

6.3. misol. Temir yo‘lning tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘liga soat 14.00 da yuk ortishga 4 ta bo‘sh vagonlarni olib kirib berish haqida stansiya xabar bergan. Temir yo‘l vagonlarni ortishga 17.00 da olib kirib bergan, ya‘ni xabardagi muddatdan 3 soatdan keyin. Yuk tashish Yuk tashish Qoidalarini 12-bo‘limining 55-§ ga muvofiq vagonlarni mas‘uliyatli to‘xtab turishi, ularni haqiqiy olib kirib berilgan paytdan 2 soatdan keyin, ya‘ni 19.00 dan boshlanadi. Yuk ortish muddati 2 soat 30 min. Hisob sutkasi tugashigacha $20.00 - 19.00 = 1.00$ soat vaqt mavjud. Hisob sutkasi tugashigacha yuk ortish uchun to‘liq muddat mavjud emas, ya‘ni $1.00 \text{ soat} < 2 \text{ soat } 30 \text{ min}$. Bunday

holatda olib kirib berilgan vagonlar sutkalik reja normalarini bajarishga olib kirib berilgan deb hisob qilinmaydi.

SHuningdek juftlashgan operatsiyalarga olib kirib berilgan yukli vagonlar, ulardagi yukni tushirishga va ularga galdagi yuk ortishga **to'liq muddatlarda** olib kirib berilganda ham sutkalik reja normalarini bajarishga hisob qilinadi. Qachonki vagonlar yuk ortishga **to'liq bo'lmagan muddat** bilan olib kirib berilganda, agar hisob sutkasi tugashigacha ularga haqiqatan yuk ortib bo'lingan bo'lsa, bunda sutkalik reja normalarini bajarishga vagonlar olib kirib berilgan deb hisob qilinadi.

6.4. Temir yo'l yuk jo'natuvchiga tegishli holatdagi vagonni taqdim etishi. Temir yo'l reja normalarini bajarish uchun nafaqat ma'lum miqdorda balki **tegishli holatdagi tashish vositalarini** jo'natuvchiga yuk ortishga olib kirib berishi kerak. Nuqsonli harakatdagi sostavga yuk ortish, yukni yo'qolishini, kam chiqishini, buzilishini yoki shikastlanishini keltirib chiqarishi mumkin hamda poezdlar harakat xavfsizligiga taxdid soladi. SHulardan kelib chiqib, Ustavning 53-bandida, *temir yo'l, muayyan yukni ortish uchun soz, yaroqli, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, zaruriyatli holatlarda esa – yuvilgan va dezinfekatsiyalangan vagonlarni va konteynerlarni olib kirib berishi shartligi* – belgilab qo'yilgan.

Vagonlar ham **texnik** va ham **tijoriy** munosabatda soz bo'lishi kerak. Tashish vositalarining holati O'zbekiston Respublikasi temir yo'llaridan texnikaviy foydalanish Qoidalari talablariga to'liq javob bersa ular **texnik jihatdan soz** deb hisoblanadi. Tashish vositalari tijoriy sozligi tashilayotgan yuklarni **asrashni to'liq ta'minlashi** kerak.

Vagonlarni texnik jihatdan sozligini aniqlash temir yo'lning zimmasiga yuklatiladi. Vagonlarni texnik ko'rikdan o'tkazmasdan va uni vagon xo'jaligi ishchilari tomonidan VU-14 shakldagi Kitobga **yaroqli** (годным) deb e'tirof etilganligi haqida yozmasdan vagonlarni yuk ortishga olib kirib berish taqiqlanadi.

Ustavning 53-bandiga muvofiq, *harakatdagi sostavni muayyan yukni tashish uchun tijoriy munosabatda yaroqliligini:* vagonlarni – *yuk jo'natuvchi, agar yuk ortish uning vositasida amalga oshirilsa yoki temir yo'l agar yuk ortish temir yo'lning vositalarida amalga oshirilsa; konteynerlarni, sisternalarni va bunkerli yarim ochiq vagonlarni – yuk jo'natuvchi aniqlaydi.*

Yuk ortishga olib kirib berilgan vagon yoki konteyner o'zining texnik yoki tijoriy holati bo'yicha tashilayotgan yukni asrashni ta'minlamas ekan, yuk jo'natuvchi bunday harakatdagi sostavga yuk ortishni rad etishi shart. Yuk ortishga nuqsonli harakatdagi sostavni olib kirib berish, temir yo'l yuk tashish rejasidan vujudga keladigan majburiyatini lozim darajada bajarmaganligidan guvohlik beradi. Yuk jo'natuvchi **nuqsonlilik** sababli yuk ortishni rad etgan vagon va konteynerlar, reja normasini bajarish uchun olib kirib berilgan deb hisob qilinmaydi. Ularni o'rniga temir yo'l yaroqli harakatdagi sostani olib kirib berishi kerak.

Oldingi tashilgan **yuk qoldiqlaridan** va **axlatlardan** tozalanmagan harakatdagi sostavlarni yuk ortishga olib kirib berish jiddiy buzg'unchilik hisoblanadi va yuk jo'natuvchi ularni qabul qilishni rad etishga haqli. Lekin yuk jo'natuvchi, oldingi tashilgan yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalanmagan harakatdagi sostavlarni, yuk ortishga qabul qilishi

ham mumkin. Tozalanmagan harakatdagi sostavni yuk ortishga olib kirib berishga faqat yuk jo'natuvchining roziligi bilan yo'l qo'yilishi, bunday holatda temir yo'l yuk jo'natuvchining foydasiga oddiy vagon uchun **eng kam ish haqining 1 baravari** miqdorida va ixtisoslashtirilgan vagon uchun **eng kam ish haqining 2 baravari** miqdorida jarima to'lashligi, yuk jo'natuvchi esa bu vagonlarni tozalashi va yuk ortishi shartligi, vagonlarni tozalash uchun yuk jo'natuvchiga temir yo'l stansiyasining boshlig'i va yuk jo'natuvchi o'rtasidagi bitimda aniqlangan vaqt ajratilishi –Ustavning 141-bandida ko'rsatib o'tilgan.

Temir yo'l yuk jo'natuvchining roziligi bilan yuk ortishga tozalanmagan vagon olib kirib berish fakti, Yuk tashish Qoidalarini 37-bo'limning 3-§ ga muvofiq umumiy shakldagi GU-23 aktida qayd qilinadi, aktini stansiya qabul qiluvchi topshiruvchisi va yuk jo'natuvchining vakolatli vakili imzolaydilar. Akt temir yo'lga jarima to'lash haqida talab qo'yish uchun asos bo'lib xizmat qiladi. Agarda, stansiya tozalanmagan vagonlarni olib kirib berganligi uchun umumiy shakldagi GU-23 aktini tuzishdan bosh tortsa, yuk jo'natuvchi bu haqida temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbariga shikoyat qilishi kerak.

Juftlashgan operatsiyalarni amalga oshirishda (tushirish-ortish), masala boshqacha tartibda hal qilinadi. Korxona yuk oluvchi sifatida, vagondagi yukni tushirib olganidan so'ng, uni yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalashi kerak (Ustavning 58-bandi), so'ngra yuk jo'natuvchi sifatida vagonga yuk ortishi kerak.

Ustavning 58-bandida, yuk oluvchi vagon (sisterna) va konteynerdagi yukni **to'liq tushirib** olishi shartligi, yuk tushirishdan so'ng vagon va konteynerlar **ham ichki** va **ham tashqi** tomonidan tozalanishi kerakligi, vagonlarni yuk tushirishdan so'ng tozalashni yuk oluvchilar bajaradilar, agar tushirish ularning vositalarida amalga oshirilgan bo'lsa yoki temir yo'l bajaradi, agar tushirish temir yo'lning vositalarida amalga oshirilgan bo'lsa, konteynerlarni tozalashni barcha holatlarda yuk oluvchilar bajaradilar – deb ko'rsatib o'tilgan.

Yuklarni tashish Qoidalari bo'yicha vagonni tozalash yuk jo'natuvchiga yuklatilgan bo'lsa, u tozalanmagan vagonni yuk ortishga qabul qilishni rad etishga haqli emas. CHunonchi, Ustavning 53-bandiga muvofiq, *quyushga maxsus sisternalarni tayyorlashni yuk jo'natuvchilar amalga oshiradilar*. Yuk jo'natuvchi maxsus sisternaniga mahsulotni quyushdan oldin uni tozalashi va zaruriyatli holatlarda esa yuvishi kerak.

NAZORAT SAVOLLARI

1. Tashish rejasini maqsadi nima?
2. Oylik yuk tashish rejasidan temir yo'l uchun birinchi navbatda kelib chiqdigan majburiyat nimadan iborat?
3. Oylik yuk tashish rejasidan yuk jo'natuvchi uchun birinchi navbatda kelib chiqdigan majburiyatlar nimalardan iborat?
4. Temir yo'l va yuk jo'natuvchi yuk tashish shartnomasini tuzishdan avval, tashish rejasini amalga oshirishga qaratilgan qanday haraktlarni amalga oshirishlari kerak?
5. Reja majburiyatlarni bajarish uchun temir yo'l va yuk jo'natuvchi bajarishi zarur bo'lgan operativ – xo'jalik haraktlarni mazmuni shakli, muddatlari va bajarish ketma – ketligi qaysi normativ hujjatlarda bayon etilgan?

6. Temir yo'lni va yuk jo'natuvchini oylik yuklarni tashish rejasini bajarish bo'yicha huquq va majburiyatlari qanday vujudga keladi?
7. Oylik tashish rejasi topshiriqlarini amalga oshirishni operativ rejalashtirish nechta bosqichdan iborat?
8. Oylik tashish rejasi topshiriqlarini amalga oshirishni operativ rejalashtirishni birinchi bosqichi nimadan iborat?
9. Oylik tashish rejasi topshiriqlarini amalga oshirishni operativ rejalashtirishni ikkinchi bosqichi nimadan iborat?
10. Oylik tashish rejasi topshiriqlarini amalga oshirishni operativ rejalashtirishni uchinchi bosqichi nimadan iborat?
11. Ustavning 25-bandida muvofiq, yuk jo'natuvchi temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbariga dekada buyurtmasini qachon va qanday taqdim etishi shart?
12. Yuk jo'natuvchini temir yo'lga oylik rejada nazarda tutilgan tashish vositalarini dekadaga berish haqidagi talabini qonunda belgilangan shakli bo'lib nima hisoblanadi?
13. Qaysi vaziyatda yuk jo'natuvchi tashish vositalarini rad etgan deb qaraladi.
14. Dekada buyurtmasini taqdim etilmaganligi haqida ko'rsatiladi.
15. Yuk jo'natuvchi taqdim etgan dekada buyurtmasi qaysi hujjatni tasdiqlashda, temir yo'lni uni inobatga olish majburiyatini keltirib chiqaradi?
16. Dekada buyurtmalarini belgilangan muddatlardan kechikib taqdim etish qanday huquqiy oqibatlarga olib keladi?
17. Dekada buyurtmasi kim orqali temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbariga taqdim etilishi kerak?
18. Yuk ortish stansiyasini chetlab dekada buyurtmalarini to'g'iridan – to'g'ri temir yo'l mintaqaviy bo'linmasiga yuborishga
19. Dekada buyurtmasi har bir oylik yuk tashish rejasi yoki qo'shimcha reja topshirig'i bo'yicha qanday taqdim etiladi?
20. Dekada buyurtmasi ikkinchi dekadaga qaysi chisloda kechikamay taqdim etilishi kerak?
21. Dekada buyurtmasi uchinchi dekadaga qaysi chisloda kechikamay taqdim etilishi kerak?
22. Dekada buyurtmasi ikkinchi dekadaga qaysi chisloda kechikamay taqdim etilishi kerak?
23. Dekadaga to'g'ri keladigan vagonlar (konteynerlar) miqdori qanday aniqlanadi?
24. Temir yo'l yuk jo'natuvchini ta'minlashi kerak bo'lgan tashish vositalarini
25. Dekadaga jami va dekaning har bir sutkasida yuk jo'natuvchiga olib kirib beriladigan vagonlar (konteynerlar) miqdori qaysi hujjatda ko'rsatiladi?
26. Dekada topshirig'ida nazarda tutilgan sutkalik normadan kam miqdorda tashish vositalarini yuk jo'natuvchiga taqdim etish,
27. Yuk tashish tonna va vagonlarda rejalashtirilganda, reja bajarilgan hisoblanadi.
28. Vagonlarga yuklashning texnik normasi (R_{tex}) qaysi hujjatda e'lon qilinadi?
29. Temir yo'l hisob sutkasida reja bo'yicha yuk ortishni ta'minlashga olib kirib bergan yukli vagonlarni qayd qilish qanday shart bilan mumkin bo'ladi?
30. Ochiq harakatdagi sostavda tashishga ruxsat berilgan yuklarni ro'yxati qaysi normativ hujjatda keltirilgan.
31. Oylik tashish rejasida nazarda tutilmagan vagonlarni yuk ortishga olib kirib berishga

5-MARUZA

YUKNI TASHISHGA TAQDIM ETISH. YUKNI TURI VA MIQDORI BO'YICHA TASHISHGA TAQDIM ETISH.

Reja:

- 5.1. Yukni turi va miqdori bo'yicha tashishga taqdim etish.
- 5.2. Yukni tashishga tayyorlash.
- 5.3. Rejalashtirilgan miqdordagi yukni ortib jo'natish.
- 5.4. Yukni ortib jo'natishda vagonlarni yuk ko'tarishidan samarali foydalanish.

Tayanch tushinchalari. *Yuk tashish shartnomasi, yukni turi, yukni almashtirish, davlat standartlaridagi yaroqli idish, nostandart idish, notransportabel yuk, yuklarni tamg'alash, qo'shimcha kafolat, tamg'alar mavjudligi, tovarni tamg'alash, transportga oid tamg'alash va maxsus tamg'alash, manipulyasiya nishonlari, xavflilik yorliqlari, ISO, R780 tavsiyasi, ehtiyotlik bilan, mo'rt, isshtdan qo'rqadi, namlikdan qo'rqadi, sovuqdan qo'rqadi.*

5.1. YUKNI TURI VA MIQDORI BO'YICHA TASHISHGA TAQDIM ETISH

Yuk jo'natuvchini yuk tashish rejasidan vujudga keladigan asosiy majburiyati **yukni tashishga taqdim etish iborat bo'lib**, yuk jo'natuvchi bu majburiyatni bajarishi yuk tashish shartnomasini tuzish uchun zarur shartlardan hisoblanadi. Bu majburiyatni lozim darajada bajarish, **yukni turi va miqdoriga, idishi va o'roviga, tamg'alashga, kerakli hujjatlarni taqdim etishga, tashish vositalaridan samarali foydalanishga va boshqa shartlarga** nisbatan belgilangan talablarga rioya qilish natijasida ta'minlanadi.

Tashishga taqdim etilishi kerak bo'lgan **yukni turi** GU-12 shakldagi oylik yuk tashish rejasida yoki yuk jo'natuvchining bir marotabalik buyurtmasi (rejadan tashqari yoki reja ustidan tashishlarda) ko'rinishidagi taraflarning (temir yo'lining yoki yuk jo'natuvchining) bitimida belgilangan. Yuk jo'natuvchi faqat shu turdagi yukni tashishga taqdim etishi kerak. Ammo reja nomenklaturasida nazarda tutilgan bir guruh doirasidagi yukni, shu nomenklatura guruhidagi boshqa turdagi yukka almashtirishga ruxsat beriladi, chunki tashish rejasini bajarish faqat miqdor bo'yicha emas, balki yuklarni har bir turlari bo'yicha alohida hisobga olinadi. Ustavning 33-bandiga muvofiq, *temir yo'l stansiyasini boshlig'i yuk jo'natuvchilarning iltimosiga ko'ra reja nomenklaturasida nazarda tutilgan ayrim yuk guruhlari doirasida bir yuk turini boshqasiga almashtirishga ruxsat berish huquqiga ega.* Bir nomenklatura guruh doirasidagi yukni, boshqa nomeklatura guruh doirasidagi yukka almashtirishga yo'l qo'yilmaydi.

Eslatma: Temir yo'l transportida yuk tashish va boshqa xizmatlarga shartnomaviy tariflarning (quyida sharnomaviy tariflar deb yuritiladi) 1.7 (4) kalkulyasiyasi bo'yicha yukni turini almashtirishga stansiya yig'im undiradi (2012 yilda bu yig'im 11050 so'm bo'lgan).

Yuk jo'natuvchi oylik rejada ko'rsatilgan **miqdordagi yukni** tashishga taqdim etishi shart. Yuk jo'natuvchi, temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbarining dekada topshirig'iga muvofiq dekada va dekadaning sutkalar bo'yicha yukni tashishga taqdim etishning alohida

muddatlariga, rioya qilishi kerak. Yuk jo‘natuvchining yukni tashishga taqdim etish bo‘yicha operativ – xo‘jalik harakatlarini: yukni tashishga tayyorlash; yukni tashish vositalariga ortish va tashish hujjatlarini rasmiylashtirish kabi operatsiyalarga bo‘lish mumkin. Agar yukni ortish temir yo‘lga yuklatilgan bo‘lsa, yuk jo‘natuvchida yukni vagonga ortish o‘rniga, uni umumiy foydalanish joylarida topshirish majburiyati vujudga keladi.

5.2. YUKNI TASHISHGA TAYYORLASH

Jo‘natuvchining yukni tashishga qulay (transportabel) holatga keltirish majburiyati bilan bog‘liq bo‘lib, Ustavning 49-bandiga muvofiq, *yuklarni tashishda yo‘qolishdan, kam chiqishdan, buzilishdan va shikastlanishdan himoya qilish uchun idishlarga zaruriyat bo‘lsa, yuk jo‘natuvchilar ularni tegishli **davlat standartlaridagi soz idishda**, idishi va o‘roviga standartlar belgilanmagan yuklarni esa, ularni to‘liq asrashni ta‘minlaydigan **soz idishda** tashishga taqdim etishlari kerakligi, qishloq xo‘jalik mahsulotlarini, yuklarni tashishda asrashni ta‘minlovchi **nostandart idishlarda**, tashishga qabul qilish mumkinligi* – belgilab qo‘yilgan. Idish va o‘rov qanday talablarga mos kelishi davlat standartlarida va texnik shartlarda, transport normativ hujjatlarida belgilanadi. Idish va o‘rovga belgilangan standartlar va texnik shartlar yoki tegishli holatlarda idish va o‘rovning xarakteriga nisbatan shartnomada belgilangan talablar mavjud bo‘lmasa, qanday idish yukni xarakteriga va tashish shartlariga javob berishini va uni tashishda asrashni ta‘minlash uchun etarli ekanligini tashuvchi aniqlaydi. Temir yo‘l sifatsiz idishdagi notransportabel yukni tashishga qabul qilishni rad etishga faqatgina haqli bo‘libgina qolmay, balki rad etishi kerak. Lekin bu, nuqsonli idish yoki o‘rovdagi yukni tashishga qabul qilish holatlarida uni asrashga tashuvchi muqarrar javobgar bo‘ladi degan xulosa kelib chiqmaydi. Bu masala tashilayotgan yuklarni asrashga transport tashkilotlarini javobgarligining umumiy asoslaridan (faqat ayblilik uchun javobgarlik), idish yoki o‘rovning kamchiliklaridan, yukni qabul qilish va uni tashish shart-shartlaridan kelib chiqib hal qilinadi.

Tashishga taqdim etilayotgan ba‘zi bir yuklar tamg‘alanishi kerak. ***Yuklarni tamg‘alash*** (markalash) alohida joy (o‘rin)dagi yukni u yoki bu partiyaga mansub ekanligini, tayinlangan manzilni va yuk oluvchini tashish hujjatlariga murojaat etmasdan aniqlash imkoniyatini beradi, hamda yukning o‘ziga xos maxsus xususiyatiga xizmatchilarni e‘tiborini jalb qiladi. Yuk tamg‘asi har xil nishon, shartli belgi, rasm va yozuv ko‘rinishida bo‘lishi mumkin. Yuklarni tamg‘alash uch turdan: **tovarni tamg‘alash, transportga oid tamg‘alash va maxsus tamg‘alashdan** iborat.

Tovarni tamg‘alash savdo tashkilotlariga va iste‘molchilarga ma‘lumot berish uchun kerak bo‘ladi. Tovar ishlab chiqaruvchi tovar tamg‘asini uning ichki o‘roviga tasvirlab qo‘yadi. Unda tovarning rangi, ishlab chiqarilgan vaqti, Davlat standartining raqami ko‘rsatilgan bo‘ladi.

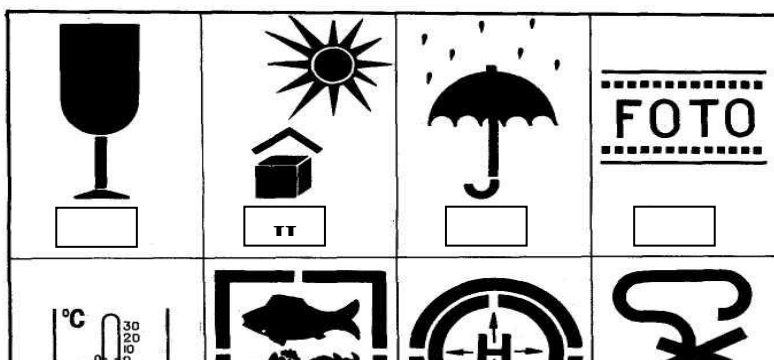
Transportga oid tamg‘alash asosiy, qo‘shimcha va axborot yozuvlaridan iborat bo‘ladi. Bu yozuvlarda yuk oluvchini, tayinlangan stansiyan va temir yo‘lni nomlari, jo‘natiladigan yuklar soni va har bir yuk joyini tartib raqamii, yuk jo‘natuvchini punkt, stansiya va temir yo‘lni nomlari, temir yo‘lga oid tamg‘alash, yuk joylarining vazni, gabarit o‘lchamlari va hajmi haqida ma‘lumot beriladi. Idish-o‘rovli va donali yuklarga transportga oid tamg‘alarni (temir yo‘lga oid tamg‘adan tashqari) yuk jo‘natuvchi tasvirlab qo‘yishi kerak.

Maxsus tamg'alash-manipulyasiya nishonlari va xavflilik yorliqlaridan iborat bo'lib, yukning idishiga (o'roviga) ularni yuk jo'natuvchi tasvirlab qo'yadi. Manipulyasiya nishonlari-bu yuk bilan munosabatda (muomalada) bo'lish uslublarini ko'rsatuvchi tasvirdir. Manipulyasiya nishonlari va xavflilik yorliqlari yukning o'ziga xos xususiyatlari haqida ogohlantiradi, hamda xizmatchilarga mahsulotni ortish-tushirish, saqlash va tashish uslublari haqida ma'lumot beradi. Tamg'alash yuklarni tashish, ortish-tushirish va ombor operatsiyalarini bajarish jarayonida to'liq asrashni ta'minlashga qo'shimcha kafolat yaratadi. 7.1-rasmda manipulyasiya nishonalari ko'rtilgan bo'lib, ular standartlash bo'yicha halqaro tashkilot ISO (*ISO – International Organisation for standartisation*)ning R780 tavsiyasiga to'liq mos tushadi.

Agar yuk bilan munosabatda bo'lish usullarining manipulyasiya nishonlarida ifoda etish imkoniyati bo'lmasa, u holda ogohlantirish ust xatlarini qo'llashga ijozat beriladi, masalan «Ustiga qo'yilmasin» va h.k. Xavfli yuk joylariga (o'rinlariga) yukni xavfli toifasini, ta'riflovchi maxsus **tamg'a-yorliq** tasvirlanadi. Agar alohida yuk joyi har turli xavflilik toifasidagi yuklardan iborat bo'lsa unda yuk joyida tegishli miqdorda xavfli yorlig'i bo'lishi kerak.

YOg'och va fanera yashiklarda, massasi 1 kg dan va hajmi 1 l dan ortiq bo'lmagan mayda qadoqlangan xavfli moddalar tashilganida, idishning (yashikning) tashqi sirtqiga «**Mayda qadoqlangan idishlarda**», «**Usti**», agar shisha idishlar mavjud bo'lsa, «**Ehtiyot bo'ling**», «**Oyna**» kabi ust xat yozib qo'yiladi.

Tamg'alash yukni xususiylashtirish (individuallashtirish) imkoniyatini yaratib, tashish jarayonida va ortish – tushirish ishlarini amalga oshirishda, uni asrashni ta'minlashda **qo'shimcha kafolat** hisoblanadi. *Temir yo'l yuklarda jo'natuvchi tasvirlagan tamg'alar mavjudligini tekshirishi kerak, lekin temir yo'lga tamg'ani to'g'riligini va tamg'ani yukni xarakteriga muvofiqqligini tekshirish majburiyati yuklatilmaydi.* SHu sababli, tamg'aning kamchiliklari bois yuk shikastlanganida yoki buzilganida temir yo'l javobgarlikka tortilmaydi, lekin tashish qoidalari talablariga zid yukni tashishga tamg'asiz qabul qilgan bo'lsa javobgarlikdan ozod etilmaydi.



5.2-rasm. Manipulyasiya nishonlari

I-ehtiyotlik bilan, mo'rt; II-isshdan qo'rqadi; III-namlikdan qo'rqadi; IV-nurlanishdan qo'rqadi; V-sovuqdan qo'rqadi; VI-tez buziluvchan yuk; VII-germetik o'rov; VIII-bevosita ilgakda ko'tarilmasin; IX-osish (ilish) joyi; X-aravachada ko'tariladigan joy; XI-usti, to'nkarilmasin; XII-og'irlik markazi; XIII-tropik o'rov; XIV-ustma-ust taxlash taqiqlanadi; XV-bevosta yukdan ko'tarilsin; XVI-shu joydan ochilsin.

5.3. REJALASHTIRILGAN MIQDORDAGI YUKNI ORTIB JO'NATISH

Oylik yuk tashish rejasidan vujudga keladigan majburiyatlarning muhim tuzilmaviy qismi, rejalashtirilgan miqdordagi yukni ortib jo'natishdir. Yukni vagonga ortishni temir yo'l yoki yuk jo'natuvchi amalga oshiradi. Ustavning 52-bandi yuk ortish va yuk tushirish bo'yicha majburiyatlarni quyidagicha taqsimlaydi:

a) **temir yo'l** - kerakli qurilmalar va mexanizmlarga ega bo'lgan umumiy foydalanish joylarida amalga oshiradi, xavfli, tez buziluvchan yuklar va yuklarni tashish Qoidalarida ko'rsatib o'tilgan boshqa yuklar bundan mustasno;

b) **yuk jo'natuvchilar** va **yuk oluvchilar** – noumumiy foydalanish joylarida, hamda umumiy foydalanish joylarida – xavfli va tez buziluvchan yuklarni, hom hayvon mahsulotlarini, og'ir vazinli (bir joyda 0,5 tonnadan ziyod) va nogabarit yuklarni, maxsus harakatdagi sostavda quyma, sochma va to'kma tashiladigan yuklarni va yuk jo'natuvchilarni yoki yuk oluvchilarni kuzatuvchisi nazoratida tashiladigan yuklarni, amalga oshiradilar.

Konteynerlarga yuk ortishni har doim yuk jo'natuvchi amalga oshiradi. Yuk jo'natuvchilar bilan alohida shartnoma bo'yicha, temir yo'l noumumiy foydalanish joylarida

Ustavning 52-bandi “b” punktida ko‘rsatilganidan boshqa yuklarni ortish-tushirishni bajarishni amalga oshirishi mumkin. Temir yo‘lining kuchi va vositalarida bajarilgan yuklarni ortish va tushirish uchun yuk jo‘natuvchilar va yuk oluvchilar tuzilgan shartnomaga muvofiq **haq to‘lashlari** shart.

Ustavning 55-bandiga muvofiq, *tashiladigan yukni ortish uchun zarur bo‘lgan **tashish moslama** va **materiallarni** yuk jo‘natuvchi tayyorlashi kerak.* Ularga ostlik, qistirma, sim, ustun, brezent va boshqalar mansub bo‘ladi. Tashish moslamalarini yukni ortishda o‘rnatishni kimning vositasida ortish bajarilishiga qarab yuk jo‘natuvchi yoki temir yo‘l amalga oshiradi. Tashish moslamalarini o‘rnatilganligi haqida yuk jo‘natuvchi **yukxatida** ko‘rsatishi mumkin.

Ustavning 56-bandiga muvofiq, *yuk jo‘natuvchilar yuklarni ortishni belgilangan muddatlarda amalga oshirishlari shart.* Umumiy foydalanish va noumumiy foydalanish joylarida yuk jo‘natuvchilarning vositalarida yuklarni ortish muddatlarini temir yo‘l belgilaydi. *Yuklarni vagonlarga mexanizatsiyalashmagan usulda ortish muddati yuklarni tashish Qoidalarini 13-bo‘limining 1-ilovasida, mexanizatsiyalashgan usulda esa uning 3-ilovasida keltirilgan.*

Agar korxonada yuklarni tashish Qoidalarining 13-bo‘limining tegishli ilovalarida nazarda tutilmagan ortish – tushirish mashinalaridan foydalanilsa yoki mexanizatsiyalashgan usulda yuqoridagi ilovalarda nazarda tutilmagan yuklar bilan ortish va tushirish operatsiyalari amalga oshirilsa, ortish va tushirish muddatini korxona temir yo‘l boshqarmasi bilan birgalikda ishlab chiqadi va temir yo‘lga tasdiqlashga taqdim etadi. Bunday muddatlarni ishlab chiqish yuklarni tashish Qoidalarining 13-bo‘limining 5-ilovasida keltirilgan **“yuklarni vagonlarga mexanizatsiyalashgan ortish va tushirish muddatlarini hisoblash tartibi haqida uslubiy Ko‘rsatma”** ga muvofiq amalga oshiriladi.

Yukni tashishga topshirishni muhim shartlaridan biri, uni **vaznini** aniqlashdir. Yukni vazni bir taraflama tartibda aniqlash mumkin va uni to‘g‘riligini e‘tirof etish uchun, boshqa taraf bu ma’lumotlarni tekshirishi shart emas. Ustavning 60-bandida, *yukni vaznini: **temir yo‘l** – umumiy foydalanish joylarida uning kuchlari va vositalarida yuk ortilganida va **yuk jo‘natuvchi** - noumumiy foydalanish joylarida hamda umumiy foydalanish joylarida uning kuchlari va vositalarida yuk ortilganida aniqlashi, yuk vaznini andaza (trafaret) bo‘yicha, standart bo‘yicha, hisob yo‘li bilan, o‘lchash bo‘yicha yoki shartli aniqlashni barcha holatlarda yuk jo‘natuvchi amalga oshirishi – belgilangan.*

Ba’zi bir holatlarda (boshqoli, dukkakli ekinlarining donlarini va moyli ekinlarning urug‘larini hamda ulardan qayta ishlab chiqarilgan maxsulotlar: omixta emlar, kunjara, sho‘rx va kepak kabi sochma tashiladigan g‘alla yuklarini ortib jo‘natishda yuk jo‘natuvchida vagon va elevator tarozilar mavjud bo‘lmasa) yukni vazni temir yo‘lining qabul qiluvchi topshiruvchisi stansiyaning vagon tarozisida yuk jo‘natuvchining taroziboni bilan birgalika aniqlaydilar va yukxatini imzolari bilan tasdiqlaydilar (Ustavning 60-bandi).

Yuk jo‘natuvchi temir yo‘lining qabul qiluvchi topshiruvchisi bilan “birgalikda” yukni vaznini aniqlashi, tayinlangan stansiyada yuk oluvchiga yukni topshirishda vazin kamomadiga temir yo‘l muqarrar javobgar bo‘lishini bildirmaydi va bu masalani echishda, tashilayotgan yuklarni asrash uchun taraflarning javobgarligini tartibga solishda umumiy qoidalarini qo‘llashni istisno qilmaydi. Yukni vaznini aniqlashda temir yo‘l qabul qiluvchi topshiruvchisi qatnashishining huquqiy oqibatlarini yukni ortish bilan bog‘liq bo‘lib va u yoki bu taraflar aybsizligini isbot qilish mushkiliklarini taqsimlashdan iborat bo‘ladi. Yukxatida yukni vazniga nisbatan jo‘natuvchi stansiya qabul qiluvchi topshiruvchisining imzo qo‘yish fakti, unda ko‘rsatilgan ma’lumotlarning to‘g‘riligini tasdiqlaydi. Yuk kam chiqqanida yukxatida

ko'rsatilgan ma'lumotlarni noto'g'riligini va o'zining aybsizligini isbot qilish mushkilliklari temir yo'lning zimmasiga tushadi.

Barcha holatlarda, qachonki yukni vaznini jo'natuvchi aniqlagan va yukxatida ko'rsatgan bo'lsa, jo'natuvchi ko'rsatgan ma'lumotni yukni qabul qilib olgan paytdan boshlab toki yuk oluvchiga topshirish paytigacha temir yo'l tekshirishi mumkin. Ustavning 36-bandida, *yuk jo'natuvchi yukxatida o'zi ko'rsatgan **noto'g'ri, noaniq yoki chala ma'lumotlarni** barcha oqibatlariga **javobgar** bo'lishi va temir yo'l bu ma'lumotlarni to'g'riligini tekshirish huquqiga ega, hamda yuk jo'natuvchini ko'rsatgan **yuk vaznini tanlab tortish** yo'li bilan tizimlashgan tartibda tekshirishni ta'minlashi* – ko'rsatib o'tilgan. Lekin bunday tekshirish qachon amalga oshirilganligi huquqiy munosabatda katta ahamiyatga ega. Agar yukxatida jo'natuvchi ko'rsatgan yukni vazni, jo'natuvchi stansiyada yukni qabul qilib olishda tortish yo'li bilan tekshirilsa, jo'natuvchi yukxatida noto'g'ri ko'rsatgan yukni vaznini to'g'rilash ikoniyati mavjud bo'ladi, chunki bunday tekshirishda yuk jo'natuvchining toroziboni albatta qatnashadi. Lekin yo'l safaridagi stansiyada yoki tayinlangan stansiyada yukni oluvchiga topshirish paytda yukni vaznini tortib tekshirishda kattagina muammo vujudga keladi. *Tashishga yukni vaznini tekshirmay qabul qilish oqibatida, yukni oluvchiga topshirish paytida kamomad mavjud bo'lsa, temir yo'lni **ayblilik prezumpsiyasi** vujudga keladi.* Yuk jo'natuvchini yukxatida ko'rsatgan yuk vaznini tanlab tortish yo'li bilan tekshirish umumiy shakldagi GU-23 aktida rasmiylashtirish kerak, akt tuzilmasa yukni vazni haqiqatan tekshirilganligi yuridik ahamiyatga ega bo'lmaydi, garchand tekshirishda temir yo'lni va jo'natuvchining vakillari qatnashgan va yukxatida tegishli belgi mavjud bo'lsa ham.

Yukni vaznini yukxatida to'g'ri ko'rsatish, yukni kam chiqqishi hamda vagonlarga texnik normalargacha chala yuklashda mulki javobgarlikni aniqlashda katta amaliy ahamiyatga ega.

5.1-misol. Temir yo'l "Ko'mir" ishlab chiqarish birlashmasidan vagonlarga chala yuklash uchun akseptsiz tartibda jarima undirib olgan. Birlashma davlat arbitrajiga jarimani qaytarib berishni da'vo qilib murojaat qilib o'z talabini, vagonlarga texnik normalargacha yuk ortilgan lekin yukxatida vazn noto'g'ri ko'rsatilgan deb, vaj qilgan. Davlat arbitraji, har bir vagondagi chala yuklash yukxatida jo'natuvchi o'zi ko'rsatgan vazindan kelib chiqib aniqlanganligini ko'rsatib, da'voni rad etdi.

5.4. YUKNI ORTIB JO'NATISHDA VAGONLARNI YUK KO'TARISHIDAN SAMARALI FOYDALANISH.

Yuk jo'natuvchi harakatdagi sostavni qabul qilib, Ustavning 54-bandiga muvofiq, *unga temir yo'l belgilagan texnik normalardan kam bo'lmagan miqdorlarda yuklashi shart.* Yuklashning **texnik normalari belgilanmagan yuklar** vagon (konteyner) larning sig'imidan to'la foydalanib, ammo ularning yuk ko'tarishidan oshirmasdan yuklanishi kerak. Jo'natuvchi stansiya boshlig'i (DS) **texnik normagacha** yoki tegishli holatlarda to'la sig'imgacha yoki yuk ko'ratishgacha chala yuklangan vagonlarni qabul qilishni rad etish va qo'shimcha yuk ortishni talab qilish huquqiga ega, yuklarni tashishni alohida shartlari bo'yicha vagonga to'la yuklashni amalga oshirish mumkin bo'lmagan holatlar bundan mustasno (yuklarni tashish Qoidalari 3-bo'lim 36-§). Vagonga qo'shimcha yuk ortish uchun vagonni to'xtab turishga yuk jo'natuvchi mas'uliyatli bo'ladi.

Vagonga texnik normadan kam yuk ortilganlik faktini va stansiya boshlig'ining qo'shimcha yuk ortish talabini rad etilishini tasdiqlash uchun jo'natuvchi stansiyada **umumiy shakldagi akt** (GU-23) tuziladi. Tuzilgan umumiy shakildagi akt asosida va Ustavning 139-

bandiga muvofiq, vagonlarni va konteynerlarni texnik normasigacha yoki to'liq yuk ko'tarishigacha (sig'imigacha) **chala yuklash** (nedogruz) uchun yuk jo'natuvchidan texnik normagacha yoki to'liq sig'imigacha bo'lgan har bir tonna chala yuklash uchun **0,02 eng kam ish haqi** miqdorida temir yo'l foydasiga jarima undirib olinadi.

Ustavning 54-bandiga muvofiq, *jo'natuvchi temir yo'l stansiyasida vagon (konteyner) larning yuk ko'tarishidan ziyod yuk ortish aniqlangan holatlarda temir yo'lning talabi bo'yicha yuk jo'natuvchi ortiqcha yukni tushirib olishi shart.*

Vagonlarga yuklashning texnik normalari bajarilmaganida, yuk jo'natuvchi bir vaqtning o'zida tashish tonna va vagonlarda rejalashtirilgan yuklar bo'yicha tashish reja normalarini ham bajarmaydi. Bunday holatlarda yuk jo'natuvchi Ustavning 139-bandiga muvofiq, vagonlarni texnik normalarigacha **chala yuklashni har bir tonnasiga 0,02 eng kam ish haqi miqdorida** va Ustavning 120-bandiga muvofiq, tashish rejasini bajarish uchun olib kirib berilgan vagonlarga **har bir ortilmagan tonna uchun 0,1 eng kam ish haqi miqdorida** temir yo'l foydasiga jarima to'laydi, temir yo'l esa qo'shimcha vagonlar berishga majbur emas.

Ustavning 54-bandiga muvofiq, *yuklarni tashish Qoidalariga va yuklarni ortishni va mahkamlashni Texnik shartlariga rioya qilib yuk ortish jo'natuvchining majburiyatiga kiradi.* Yuklarni tashish Qoidalarini va Texnik shartlarni talablariga rioya qilish harakat xavfsizligini va yuklarni asrashni ta'minlaydi. Ayniqsa ochiq harakatdagi sostavlarga yuklarni ortishda bu muhim ahamiyatga ega. Texnik shartlarda temir yo'lida tashiladigan asosiy kategoriyadagi ommoviy yuklarni vagonlarga joylashtirishga va mahkamlashga qo'yilgan talablar keltirilgan.

Joylashtirish va mahkamlash usullari Texnik shartlarda ishlab chiqilmagan yuklarni vagonlarga joylashtirish va mahkamlash texnik shartlarda nazarga tutilmagan usullarida (nepredusmotrennymi texnicheskimi usloviyami) amalga oshirilishi kerak. Yuk jo'natuvchi yukni vagonga joylashtirish va mahkamlash chizmasini hisob kitoblar bilan ishlab chiqishi va yukni vagonga joylashtirish va mahkamlash chizmasi hisob kitoblar bilan birgalikda belgilangan tartibda temir yo'l mintaqaviy bo'linmasida tasdiqlanishi kerak. Texnik shartlarga yoki tasdiqlangan chizmalarga rioya qilmay vagonlarga joylashtirilgan va mahkamlangan yuklarni tashishga qabul qilishni stansiya rad etishi shart.

Yuk ortish qoidalariga rioya qilmaslik ko'pincha yuklarni shikastlanishini va buzilishini keltirib chiqaradi va buning oqibatida mulkiy javobgarlikni tashuvchi yoki yuk jo'natuvchi zimmasiga yuklash masalasini hal qilish zaruriyati vujudga keladi. Amaldagi qonunchilikda kim yuk ortishni amalga oshirgan bo'lsa, yuk ortish shartlari va qoidalarining nuqsonlarini barcha salbiy oqibatlari ana o'sha taraf zimmasiga yuklash umumiy qoidalaridan kelib chiqiladi. Ba'zi bir holatlarda temir yo'l yuk jo'natuvchilarning vositalarida yuk ortishni "**kuzatadi**". Bunday "kuzatishdan" maqsad vagonlarni yuk ko'tarishidan (sig'imidan) samarali foydalanishni va harakat xavfsizligini ta'minlash, hamda yuk ortish qoidalarini buzilishini oldini olishdir. Bu "kuzatish" yuk jo'natuvchi yuk ortish qoidalarining barcha ko'rsatmalariga aniq rioya qilishini kafolatla olmaydi va yuk jo'natuvchini ularni shikastlanishi bilan bog'liq salbiy oqibatlar uchun javobgarlikdan ozod qilmaydi. Arbitraj amaliyotida, yukxatida yuk ortishni to'g'riligi haqida temir yo'lning qabul qiluvchi topshiruvchisi belgisini mavjud bo'lishi, yuk shikastlanganida, uni vagonga ortgan jo'natuvchini javobgarlikdan ozod qilish uchun asos bo'lib xizmat qila olmaydi, agar ish materiallarida yukni ortish va mahkamlash noto'g'riligi isbot qilinsa. SHu bilan bir qatorda

bunday holatlarda, yuk ortishni kuzatgan o'zining xizmatchisi yo'l qo'ygan xatolar uchun temir yo'l javobgarlikdan ozod qilinmaydi. Bunday yo'l qo'yilgan xatolar isbot qilinganida, noto'g'ri yuk ortish keltirib chiqargan yukni shikastlanishi uchun javobgarlik "aralash ayblilik" prinsipi bo'yicha aniqlanadi.

Yuk jo'natuvchi ortishda tashish vositalarini shikastlanishdan va ularni qismlarini yo'qolishdan asrashi kerak, aks holda unga jarima shaklidagi mulkiy javobgarlik yuklatiladi. Ustavning 142-bandiga muvofiq, *yuk jo'natuvchining vositalarida ortishda vagonlar konteynerlar shikastlanganligi uchun yoki vagon (konteyner) qismlari yo'qolganida, yuk jo'natuvchi temir yo'l tasdiqlagan baholash qaydnomasi bo'yicha, shikastlangan (yo'qolgan) vagon yoki konteynerning qismlarining bahosini o'n baravari miqdorida temir yo'lga jarima to'laydi va o'ta yuklash, noto'g'ri ortish, joylashtirish yoki noto'g'ri mahkamlash sababli harakatdagi sostavni shikastlanishidan temir yo'lga etgan zararni ham qoplashi shart.*

Yuk ortilgan yopiq, izotermik va ixtisoslashtirilgan vagonlar, sisternalar va konteynerlar plombalanishi kerak. Yuk ortilgan vagonlarni plombalash – tashishga qabul qilingan yukni asrashni ta'minlovchi vositalardan biri hisoblanadi. Ustavning 61-bandiga muvofiq, *yuk ortilgan sisternalar, yopiq, izotermik va ixtisoslashtirilgan vagonlar plombalangan bo'lishi kerak: temir yo'lning tambalash – plombalash moslamasi (plombasi) da, qachonki temir yo'l yuk ortsa; yuk jo'natuvchining tambalash – plombalash moslamasi (plombasi) da, qachonki yuk jo'natuvchi yuk ortsa.* Vagonlarda tambalash – plombalash moslamasi (plomba) siz tashishga ruxsat berilgan yuklar ro'yxati, tambalash – plombalash moslamasi (plomba) ni tayyorlashning texnik shartlari hamda vagon va konteynerlarni plombalash tartiblari yuklarni tashish Qoidalarida belgilanadi. Tambalash – plombalash moslama (plomba) larini, plombalash tiskilarini, vagon va konteynerlarni plombalash uchun simlarni temir yo'l haq evaziga taqdim etadi.

Yuk tashishni hujjatlar bilan rasmiylashtirish temir yo'lning va yuk jo'natuvchining majburiyatiga kiradi. Ustavning 34-bandiga muvofiq, *yuk jo'natuvchi har bir yuk jo'natmasi uchun jo'natuvchi temir yo'l stansiyasiga, tegishli tarzda to'ldirilgan yukxatini taqdim etishi kerak, qaysiki u temir yo'l transportida asosiy yuk tashish hujjati va yuk tashish shartnomasi hisoblanadi.* Yukxati yuk tashish shartnomasi tuzilganligini, binobarin taraflar yuk tashish rejasidan vujudga kelgan majburiyatlarini bajarganliklarini tasdiqlaydi. Yuk jo'natuvchi yukxati bilan birga yuk tashish Qoidalarida nazarda tutilgan hujjatlarni (tezbuziluvchan yuklarga sifat guvohnomasi yoki sertifikat, hayvonlarga, qushlarga, asalarilarga, xom hayvon mahsulotlariga veterinar shoxodatnomasi, karantin hujjatlari) ham taqdim etishi kerak. Temir yo'l yukni qabul qilib olganidan so'ng, yukxati asosida yo'l qaydnomasini rasmiylashtiradi. "Temir yo'l da yuklarni ortish va tushirishni hisob qilish bo'yicha Yo'riqnomaga" muvofiq yo'l qaydnomasi tuzilganidan keyin muayyan hisob sutkasida vagonlar va konteynerlar ortilgan deb hisoblanadi.

5.4. TEMIR YOL MULK VA TEMIR YOL O'YLASH.

Taxminan 1850 gacha temir yo'l ishi deb taxmin qilingan har qanday boshqa ish bilan bir xil qonunlarga bo'ysundi, va xususan, raqobat qonuni deb ataladigan bepul harakat stavkalari xizmat narxi pastga olib bo'lardi. Bu taxminning qat'iy haqiqat emasligi asta-sekin ko'rinib turardi; ko'p hollarda bu haqiqatdan juda uzoq edi. Temir yo'l bir tor belgilangan maqsad uchun foydalanish mumkin katta doimiy investitsiya, mavjudligi, boshqa ko'plab biznes korxonalari farq, va boshqa hech qanday. Bir marta investitsiya qilingan kapital qolishi

kerak. Bu savol kimsadan boshqa har qanday maqsad uchun oz arziydi. A temir yo "l to" lash emas, chunki faqat uning poytaxti shartnoma mumkin emas ; na u ajoyib yaxshi to "lash sodir bo" lsa, u qisqa ogohlantirmagan da parallel bo " lishi mumkin. Bu jihatdan u bank yoki do'kondan juda keskin farq qiladi; va ma'lum darajada zavoddan. Biznes turli chiziqlar— bank, do'kon, zavod, temir yo'l—biz tez kengaytirilgan yoki shartnoma mumkin elastik biznes kapitalini ega bo'lgan bir uchida, bir qator hosil, boshqa oxirida esa biz shunday savdo istaydi o'zini moslashtirish mumkin emas "sobit" kapitali, katta doimiy sarmoya bor. Shuning uchun ham siyosiy iqtisodning oddiy qonunlari temir yo'l transportida faoliyat ko'rsatmaydi, deb tez-tez aytiladi.¹ dastlabki siyosiy iqtisodchilar bank biznesini maxsus tadqiq qilgan erkaklarning ko'pchiligi uchun edi. David Rikardo, ingliz siyosiy iqtisodini hozirgi shaklini berish uchun hammadan ko'p ish qilgan odam o'zi kasbi bankir edi. U shunday sobit emas narsa sifatida kapitalini davolash uchun olib keldi, lekin erkin aylanma, bu foydasiz bo'ldi qachon bir vaqtning o'zida bir ish yopiq bo'lishi mumkin bo'lgan. Zavodda bu hech qanday haqiqat emas ; temir yo'lda bu mutlaqo noto'g'ri.

Bu katta doimiy investitsiya shart ta'sir temir yo'lining o'z egalariga, foydalanuvchilariga va qonunga munosabatlari. U korporatsiya tomonidan deyarli zaruriyatga ega. Foydalanuvchilarga tegishli bo'lib, u deyarli monopoldir. Juda oz ball yo'l ortiq bir chiziq foyda bor ; hatto bu nuqtalarda tez-tez kelishuvga kelish oson. Bu holatlarning barchasida raqobat bevosita sezilmaydi. Temir yo'l o'zboshimchalik stavkalari qiladi qachon, oqladi yoki yo'qligini, har qanday nazorat ta'siri uchun hech qanday murojaat bor. Shu sababli temir yo'llarni maxsus qonun hujjatlari vakolatiga kiritish uchun doimiy ravishda harakat qilinadi. Bunday maxsus harakatni asoslash uchun hech qanday asos yo'q. Korporativ mavjudlik o'zida ma'lum miqdorda huquqiy nazoratni zarur qilib ko'rsatadi. Umumiy tashuvchilar azaldan alohida javobgarlikka tortilgan. Qachon bitta tashuvchisi, yoki ularning juda bir necha, butun biznes virtual monopol bor, bu mas'uliyat hali ko'proq qat'iy tatbiq qilinishi kerak. Bu Granger hollarda Amerika Qo'shma Shtatlari Oliy sudining ta'limoti edi, unda davlatning himoyalangan politsiya kuchi juda kuchli edi. Temir yo'lchilar o'zlarining o'ziga xos pozitsiyasini tan olishadi qonun ostida, mashhur huquqini amalga oshirish uchun da'vo bilan domen egasining roziligisiz yer olish. Ular bir "davlat foydalanish sifatida o'z belgi foyda olish bo'lsa," ular ushbu belgi o'z ichiga olgan kamchiliklarni qabul qilishi kerak.

Nihoyat, bosh amaliy sababi nima uchun juda ko'p maxsus Qonunchilik temir yo'l qarshi qaratilgan, biz yangi ish bilan muomala qilinadi, deb, estab foyda holda uning foydasiga lished precedents. Omma rashq qiladi temir yo'l kuchi. U o'z biznesini aralashuvsiz boshqarishga yo'l qo'ymaydi, chunki u qo'rqqan barcha aralashish imkonsiz bo'ladi, shunday qilib, kuchli o'sadi. Davlat korporatsiyalar o'sib borayotgan kuch uchun hech qanday chegara ko'radi, va noaniq qo'rquv bir turdagi bilan bu o'sish bo'yicha. Erkaklar ular qo'rqishadi aynan nima aytish uchun bir zarar, chunki, bu qo'rquv hech kam kuchli emas. Beradi ko'p yovvoyi suhbat ko'taring, va ba'zi yomon-hukm Qonunchilik.

Bu namoyon qarama-qarshi ba'zi odamlarni haydab iformatsiya. Cu Qo'rquv noaniq bo'lgani uchun, ular buni ta'kidlashadi asossiz hisoblanadi. Chunki gap yovvoyi, deb turib olishadi bu hech narsa haqida juda ko'p narsa. Chunki Qonunchilik ill-hukm, ular hech qanday qonun kerak, deb turib. Yo o'ta yomon. Qo'rqish yaxshi emas korporativ kuch o'sishi da; lekin u yaxshi emas ishning oydin haqiqatiga ko'z yumamiz. Uzoq emas Amerika qo'shma

Shtatlari boylik bir chorak tomonidan o'tkaziladi savdo korporatsiyalari. Buning yarmi noto'g'ri emas mamlakatning doimiy biznes investitsiyalari shu tarzda egalik qiladi¹

NAZORAT SAVOLLARI

1. Yuk jo'natuvchini yuk tashish rejasidan vujudga keladigan asosiy majburiyati nimadan iborat?
2. Jo'natuvchining yukni tashishga taqdim etish majburiyatini lozim darajada bajarishi qanday talablarga rioya qilish natijasida ta'minlanadi?
3. Jo'natuvchining yukni tashishga taqdim etish majburiyatini lozim darajada bajarishi qanday talablarga rioya qilish natijasida ta'minlanadi?
4. Jo'natuvchining yukni tashishga taqdim etish majburiyatini lozim darajada bajarishi qanday talablarga rioya qilish natijasida ta'minlanadi?
5. Tashishga taqdim etilishi kerak bo'lgan yukni turi qaysi hujjatda belgilangan?
6. Yuk jo'natuvchilarning iltimosiga ko'ra reja nomenklaturasida nazarda tutilgan ayrim yuk guruhlar doirasida bir yuk turini boshqasiga almashtirishga ruxsat berish huquqiga kim ega?
7. Yuklarni tashishda yo'qolishdan, kam chiqishdan, buzilishdan va shikastlanishdan himoya qilish uchun idishlarga zaruriyat bo'lsa, yuk jo'natuvchilar ularni qanday idishlarda tashishga taqdim etishi kerak?
8. alohida joydagi yukni u yoki bu partiyaga mansub ekanligini, tayinlangan manzilni va yuk oluvchini tashish hujjatlariga murojaat etmasdan aniqlash imkoniyatini beradi, hamda yukning o'ziga xos maxsus xususiyatiga xizmatchilarni e'tiborini jalb qiladi?
9. Qanday tamg'lash mavjud emas?
10. savdo tashkilotlariga va iste'molchilarga ma'lumot berish uchun kerak va unda tovarning rangi, ishlab chiqarilgan vaqti, Davlat standartining raqami ko'rsatilgan bo'ladi.
11. asosiy, qo'shimcha va axborot yozuvlaridan iborat va unda yuk oluvchini, tayinlangan stansiyan va temir yo'lni nomlari, jo'natiladigan yuklar soni va har bir yuk joyini tartib raqamii, yuk jo'natuvchini punkt, stansiya va temir yo'lni nomlari, temir yo'lga oid tamg'lash, yuk joylarining vazni, gabarit o'lchamlari va hajmi haqida ma'lumot beriladi.
12. manipulyasiya nishonlari va xavflilik yorliqlaridan iborat bo'lib, yukning idishiga ularni yuk jo'natuvchi tasvirlab qo'yadi va u yuk bilan munosabatda bo'lish uslublarini ko'rsatadi.
13. Xavfli va tez buziluvchan yuklarni, hom hayvon mahsulotlarini umumiy foydalanish joylarida vagonlarga ortishni kim amalga oshiradi?
14. Nogabarit yuklarni, maxsus harakatdagi sostavda quyma, sochma va to'kma tashiladigan yuklarni umumiy foydalanish joylarida vagonlarga ortishni kim amalga oshiradi?
15. Yuk jo'natuvchilarni yoki yuk oluvchilarni kuzatuvchisi nazoratida tashiladigan yuklarni umumiy foydalanish joylarida vagonlarga ortishni kim amalga oshiradi?
16. Noumumiy foydalanish joylarida vagonlarga yuk ortishni kim amalga oshiradi ?
17. Qaerda va qaysi holatda temir yo'l yukni vaznini aniqlaydi ?
18. Qaerda va qaysi holatda yuk jo'natuvchi yukni vaznini aniqlaydi?

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 4 **1** p

19. Yuk jo‘natuvchi harakatdagi sostavni qabul qilib, Ustavning 54-bandiga muvofiq, unga temir yo‘l kam bo‘lmagan miqdorlarda yuk ortishi shart.
20. Yuklashning texnik normalari belgilanmagan yuklar vagonlarga qancha miqdorda yuklanishi kerak?
21. Yuklashning texnik normasigacha chala yuklangan vagonlarni qabul qilishni rad etish va qo‘shimcha yuk ortishni talab qilish huquqiga kim ega?
22. Vagonga texnik normadan kam yuk ortilganlik faktini va stansiya boshlig‘ining qo‘shimcha yuk ortish talabini rad etilishini tasdiqlash uchun jo‘natuvchi stansiyada qanday shakldagi akt tuziladi?
23. Texnik normagacha yoki to‘liq sig‘imgacha bo‘lgan har bir tonna chala yuklash uchun yuk jo‘natuvchidan temir yo‘l foydasiga qancha miqdorida jarima undirib olinadi?
24. Yuk jo‘natuvchining vositalarida ortishda vagonlar shikastlanganligi uchun yoki vagon qismlari yo‘qolganida, yuk jo‘natuvchi qancha miqdorda temir yo‘lga jarima to‘laydi?

6-MA‘RUZA

YUK TASHISH SHARTNOMASINING YURIDIK TABIATI. YUK TASHISH SHARTNOMASINING TUSHUNCHASI.

Reja:

- 6.1. Yuk tashish shartnomasining tushunchasi;
- 6.2. Yuk tashish shartnomasi tashish rejasi amalga oshiruvchi vosita;
- 6.3. Yuk tashish shartnomasi mustaqil turdagi shartnoma;
- 6.4. Yuk tashish shartnomasining taraflari va ishtirokchilari;
- 6.5. Yuk tashish shartnomasining shakli

Tayanch tushinchalari. *Fuqarolar va yuridik shaxslar, xohish-iroda, fuqarolik huquqlari va burchlari, vakolat berilgan shaxs, yuk tashuvchi, yuk jo‘natuvchi, ommaviy shartnoma, fuqarolik – huquqiy munosabatlari, mulkiy javobgarlik, tegishli miqdordagi va turdagi tashish vositalari, muayyan turdagi va miqdordagi yuk, yukxati, mustaqil turdagi shartnoma, rejali shartnoma, haqqoniy, muddatli, haq evaziga, o‘zaro, huquqiy munosabatlarning ishtirokchisi, uchinchi shaxs foydasiga tuzilgan shartnoma, uchinchi shaxs –huquqi va majburiyatlari, mas’uliyatli saqlash*

6.1. YUK TASHISH SHARTNOMASI TUSHUNCHASI

O‘zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksining 709-moddasida – *yo‘lovchi, bagaj va yuk tashish (quyida tashish deb yuritiladi) shartnomasi asosida amalga oshirilishi, ko‘rsatib o‘tilgan* [2]. Yo‘lovchi, bagaj va yuk tashish shartnomasining **taraflari fuqarolar va yuridik shaxslar** bo‘ladi. Barcha shartnomalar, shu jumladan tashish shartnomasini fuqarolar va yuridik shaxslar o‘z xohish-irodasidan kelib chiqqan holda, Fuqarolik kodeksining 354-moddasi talablariga muvofiq erkin tuzadilar.

SHartnoma jamiyatda moddiy va nomoddiy ne'matlarni ishlab chiqarish, iste'mol qilish sohasida extiyoj va taklif qilish masalalarini oqilona belgilash, to'g'ri hal qilish uchun keng imkoniyat yaratadi. SHu bois Fuqarolik kodeksi 2-kichik bo'limining 26-, 27- va 28-boblari shartnoma to'g'risidagi umumiy qoidalarga, shartnoma tushinchasi va shartlariga, shartnoma tuzishga va shartnomani o'zgartirish va bekor qilishga bag'ishlangan. Fuqarolik kodeksining 353-moddasida – *ikki yoki bir necha shaxsning fuqarolik huquqlari va burchlarini vujudga keltirish, o'zgartirish yoki bekor qilish haqidagi kelishuvi shartnoma deyilishi*, ko'rsatib o'tilgan. SHartnomani keng ko'lamda qo'llanishi jamiyatning turli sohalarda, jumladan transportda yo'lovchi, bagaj va yuk tashishda mulkiy munosabatlarni huquqiy tartibga solish sohasida demokratik tamoyillarning rivoj topishidan darak beradi. SHartnomaning o'zi o'z ma'nosi va mohiyati bilan demokratiyani ifoda etadi. Uning bunday xususiyatining o'ziga xos ma'nosi unda qatnashuvchi taraflarning haqiqiy xohish va irodalarini ifoda etishdan iborat.

Fuqarolik kodeksining 711-moddasi yuk tashish shartnomasi ta'rifiga bag'ishlangan bo'lib unda, *yuk tashish shartnomasi bo'yicha yuk tashuvchi, jo'natuvchi tomonidan o'ziga ishonib topshirilgan yukni belgilangan manzilga etkazib berishga va uni olishga vakolat berilgan shaxsga (oluvchiga) topshirish, yuk jo'natuvchi esa yukni tashib berilganlik uchun belgilangan haqni to'lash majburiyatini olishi, yuk tashish shartnomasi tuzilganligi tegishli transport Ustavi va Kodeksida nazarda tutilgan hujjat (transport yukxati, konosament yoki yukka doir boshqa xujjat)ni tuzish va uni yuk jo'natuvchiga topshirish yo'li bilan tasdiqlanishi* – ko'rsatib o'tilgan. Mazkur moddada yuk tashish shartnomasining berilgan ta'rifi transportning barcha turlariga joriy qilinadi.

Yuk tashish shartnomasining **taraflari** transport sohasida xo'jalik yurituvchi sub'ektlar va yuk jo'natuvchilar bo'ladi. **Yuk tashuvchi** sifatida bu shartnomada yuk tashish faoliyati bilan shug'ullanish huquqiga ega bo'lgan transport egalari qatnashadilar. **Yuk jo'natuvchilar** sifatida bu shartnomada korxonalar ham, fuqarolar ham ishtirok etishlari mumkin. Yukni oluvchi yuk jo'natuvchining o'zi bo'lmasdan, balki boshqa shaxs bo'lganida yuk tashish shartnomasida qatnashuvchi taraflar bilan bir qatorda bunday shaxs ham yuk tashuvchiga nisbatan shartnomadan kelib chiqadigan huquq va burchlarni bevosita oluvchi bo'ladi.

Umumiy foydalanishdagi transportda tashish shartnomasi ommaviy shartnoma bo'lganligi sababli, Fuqarolik kodeksining 358-moddasi qoidalari qo'llaniladi. Ommaviy shartnoma birinchi galda iste'molchilar, fuqarolarning manfaatlarini himoya qilishga qaratilgan. Uning vositasida bozor munosabatlarida monopoliya holatini egallagan tadbirkorlar tomonidan o'zboshimchalik, yakkahokimlik harakatlariga mumkin qadar yo'l qo'ymaslik, bunday hollarning oldini olish masalalarini hal qilish maqsad qilib qo'yilgan. Ommaviy shartnomaning xususiyati shundan iboratki, chakana savdo, umumiy foydalanish transportda yuk va yo'lovchilarni tashish, ishlar bajarish yoki xizmat ko'rsatish, aloqa xizmati, energiya bilan ta'minlash, tibbiy xizmat va shu kabi faoliyatlar bilan shug'ullanuvchi tijoratchi tashkilotlar, korxonalar o'zlariga murojaat qilgan har bir shaxsga nisbatan bir xil va bir tekisda muomalada bo'lishlari kerak. SHartnoma shartlari, masalan, uning narxi hamma iste'molchilar uchun bab-barobar. Ayrim iste'molchilar qonun hujjatlarida belgilangan imtiyozlardan foydalanishlari mumkin [4].

6.2. YUK TASHISH SHARTNOMASI TASHISH REJASI AMALGA OSHIRUVCHI VOSITA

Oylik yuk tashish rejasini uning bevosita ijrochilariga – temir yo‘lga va yuk jo‘natuvchiga etkazish ular o‘rtasida **huquqiy munosabatlarni** vujudga keltiradi. Tashish rejasi ma‘muriy – huquq akti hisoblansada, u nafaqat ma‘muriy – huquqiy munosabatlarni balki **fuqarolik – huquqiy munosabatlarini** ham keltirib chiqaradi. Ma‘muriy – huquqiy majburiyatlarni bajarmaslik uchun temir yo‘l va yuk jo‘natuvchining korxonasi o‘zlarining yuqori tashkilotlari oldida javobgar bo‘ladilar, ammo taraflar o‘rtasidagi fuqarolik – huquqiy majburiyatlarni bajarmaslik, ularni bir birlari oldida **mulkiy javobgarlikka** tortilishlariga olib keladi.

Yuk tashish rejasidan vujudga keladigan fuqarolik – huquqiy majburiyatlariga birinchi navbatda: temir yo‘l uchun – rejada nazarda tutilgan **tegishli miqdordagi va turdagi tashish vositalarini** (vagon va konteynerlarni) yuk ortish uchun jo‘natuvchiga olib kirib berish; yuk jo‘natuvchiga esa – rejada nazarda tutilgan **muayyan turdagi va miqdordagi yukni** tashishga taqdim etish, mansub bo‘ladi. Tashish vositalari yuk jo‘natuvchiga olib kirib berilganidan va yuk tashishga taqdim etilganidan so‘ng (agar yuk jo‘natuvchi mazkur yukni tashish shartlariga rioya qilgan bo‘lsa), **yuk tashish shartnomasi** tuziladi.

Tashish rejasidan vujudga keladigan majburiyatlarni bajarish taraflarni yuk tashish shartnomasini tuzishga kirishishlarini bildiradi. Tashish rejasi yuk tashish shartnomasini tuzish yo‘li bilan amalga oshadi.

Yuk tashish bo‘yicha umumiy huquqiy munosabatlar tuzilmasi anchagina murakkab bo‘lib, u bevosita tashish rejasidan vujudga keladigan majburiyatlarning, uning tarkibiy qismi bo‘lgan yuk tashish shartnomasini tuzish majburiyati va yuk tashish shartnomasidan vujudga keladigan majburiyatlarning yig‘indisidan iborat. Yuk tashish shartnomasidan vujudga keladigan majburiyatlarga Ustavning 35-bandi bag‘ishlangan bo‘lib unda, **yuk tashish shartnomasi bo‘yicha yuk jo‘natuvchi yoki yuk oluvchi yuk tashish uchun temir yo‘lga tegishli bo‘lgan barcha to‘lovlarni to‘la-to‘kis to‘lash majburiyatini oladi, temir yo‘l esa yuk jo‘natuvchidan qabul qilib olgan yukni tayinlangan temir yo‘l stansiyasiga etkazib berishni va yuk oluvchiga topshirish majburiyatini oladi** – deb ko‘rsatib o‘tilgan.

Yuk jo‘natuvchining yukni tashishga taqdim etishi va temir yo‘l uni qabul qilishi shartnoma ahamiyatiga ega bo‘lgan yukxati asosida amalga oshiriladi. *Yuk jo‘natuvchi har bir yuk jo‘natmasi uchun jo‘natuvchi temir yo‘l stansiyasiga, tegishlicha tarzda to‘ldirilgan yukxatini taqdim etishi kerakligi, qaysiki u temir yo‘l transportida asosiy yuk tashish hujjati va yuk tashish shartnomasi hisoblanishi* – Ustavning 34-bandida bayon etilgan. Yuk tashish shartnomasini temir yo‘l va yuk jo‘natuvchi taraflar kerakli majburiyatlarga va shartlarga rioya qilib tuzadilar.

Fuqarolik-huquqiy sanksiyalari faqatgina tashish rejasidan vujudga keladigan tashish vositalarini olib kirib berish va yukni tashishga taqdim etish majburiyatidan iborat bo‘lmay, balki tashish rejasidan vujudga keladigan yuk tashish shartnomasini rejada nazarda tutilgan yo‘nalishlar bo‘yicha tuzish majburiyatidan ham iboratdir. Taraflar shartnoma tuzmasdan rejadan kelib chiqadigan: temir yo‘l – tashish vositalarini olib kirib berish va yuk jo‘natuvchi – yukni tashiga taqdim etish bo‘yicha majburiyatlarini haqqoniy bajara olmaydilar, binobarin rejani bajarmaslik uchun mulkiy javobgarlikka tortiladilar. SHu bois rejadan vujudga

keladigan tashish vositalarini olib kirib berish va ulardan foydalanish majburiyatni ta'minlovchi **sanksiya**, bir vaqtning o'zida yuk tashish shartnomasini tuzish majburiyatiga ham xizmat qiladi.

SHuning bilan birga, yuk tashish bo'yicha huquqiy munosabatlar qatnashchilarining huquq va majburiyatlari tashish jarayonining ba'zi jabhalaridagi boshqa majburiyatlarning mazmunlarini ham tashkil qiladi. Bular: *umumiy va nouumiy foydalanish joylarida temir yo'lni, yuk jo'natuvchini va yuk oluvchini yuklarni vagonlarga ortish va tushirish* bo'yicha Ustavning 52-bandidan; *temir yo'l muayyan yukni ortish uchun soz, yaroqli, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, zaruriyatli holatlarda esa – yuvilgan va dezinfekatsiyalangan vagonlarni va konteynerlarni olib kirib berishi* bo'yicha Ustavning 53-bandidan; *yuk jo'natuvchi vagonlarga va konteynerlarga belgilangan texnik normalardan kam bo'lmagan miqdorlarda yuk ortishi* bo'yicha Ustavning 53-bandidan; *temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish va vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalaridan* (Ustavning 83- va 86-banlaridan) va boshqa shartnomalardan vujudga keladigan majburiyatlardir.

6.3. YUK TASHISH SHARTNOMASI MUSTAQIL TURDAGI SHARTNOMA

Yuk tashish shartnomasi – **mustaqil turdagi shartnoma** bo'lib, uning predmeti transport xizmati, ya'ni yuklarni tashish bo'yicha xizmat hisoblanadi. Yuk tashish shartnomasini, shu jumladan temir yo'lda yuk tashish shartnomasini **asosiy mazmuni**, tashuvchi (temir yo'l) tayinlangan punktga yukni etkazib berish va uni yuk oluvchiga topshirish bo'yicha o'ziga majburiyat olishdan iboratdir.

Temir yo'l yuk tashish shartnomasi odatda **rejali** shartnoma hisoblanib, u temir yo'l va yuk jo'natuvchi uchun majburiy bo'lgan reja asosida va rejani bajarish maqsadida tuziladi. Rejali shartnoma tuzish shartnoma mazmuni reja topshiriqlariga mos kelish tamoyillariga (prinsiplariga) tayanadi va rejani aniqlovchi ko'rsatkichlarga uni bajarish jarayonida erishiladi. Lekin rejali shartnoma reja topshiriqlarini oddiy takrorlash hisoblanmaydi. Tashishni rejalashtirish bo'yicha munosabatlarda, hatto har bir partiyadagi yukni ortib jo'natishni ta'minlanish bo'yicha qanchalik darajada aniqlashtirishga muvaffaq bo'lishga qaramay, taraflarni erkin xohish-irodasiga havola qilinadigan masalalar uchun o'rin qoladi. Chunki rejalashtirish qanchalik mukammal va mufassal bo'lmasin, u har bir jo'natmani tashish shart sharoitlarini inobatga olmaydi. Bu masalani esa shartnoma hal qiladi. Temir yo'l transportida tashish bo'yicha munosabatlar odatda imerativ normalarda tartibga solinadi, shu sababli taraflarni xohish-irodasiga havola qilinadigan tashish shartlarini belgilash chegarasi temir yo'lda nisbatan tor. Yuklarni tashish shartlariga va shartnoma mazmunini individuallashtirishga nisbatan kelishib olish ramkasi cheklanganligi, shartnomani tuzishda belgilangan tartiblarga taraflar qat'iy rioya qilish shartligiga ilova qilinadi. SHunday bo'lsa ham, yuk tashish bo'yicha majburiyatlarda shartnoma, uning sub'ektlarining huquq va majburiyatlarini vujudga kelishi va shakllanishi uchun huquqni paydo qiluvchi ahamiyatini yo'qotmaydi. Masalan, shartnoma yuk jo'natuvchiga: tashish kira haqni va boshqa yig'imlarni to'lash majburiyatini; tayinlangan stansiya rayonida yuk oluvchi mavjud bo'lmaganida yuk bilan qanday yo'sinda ish tutish kerakligi haqida ko'rsatma berish va boshqa majburiyatlarini paydo qiladi. SHartnoma yuk tashuvchi uchun esa: yukni to'la asrash majburiyatini;

tayinlangan manzilga yukni belgilangan muddatlarda etkazib berish majburiyatini; yukni oluvchiga topshirish kabi majburiyatlarini paydo qiladi. Tashish rejasi esa yuqorida nazarda tutilgan qator majburiyatlarni vujudga keltirmaydi. Ular tashish shartnomasidan vujudga keladi va yuk tashish bo'yicha majburiyatlarning ajralmas tarkibiy qismini tashkil etadi. Binobarin, shartnoma nafaqat tashish rejasini aniqlashtiruvchi vosita, balki qator muayyan majburiyatlarni, reja bilan birga esa – huquqiy munosabatlarni paydo qiluvchi tarkibiy elementi sifatida yuridik asos hisoblanadi. YUzaga kelishi bilan tashish bo'yicha majburiyatlarni to'liq hajimda vujudga keltiruvchi yuridik faktlarni tarkibini shartnoma tugallaydi.

Yuk tashish shartnomasi haqqoniydir. Uni tuzish uchun temir yo'l va yuk jo'natuvchining bitimi etarli bo'lmay, balki jo'natuvchi yukni temir yo'lga topshirish kerak, chunki temir yo'l o'ziga ishonib topshirilgan yukni tayinlangan manzilga etkazib berishga va'da beradi. SHuning uchun temir yo'l yukni tashishga qabul qilib olgan paytdan boshlab, shartnoma tuzilgan hisoblanadi. Jo'natuvchi yukni topshirishi va tashuvchi uni qabul qilib olish harakatlari tashish shartnomasini tuzilganligi haqida guvohlik beradi. Tashuvchi yukni qabul qilib olgan paytdan boshlab yukni **yo'qolishi, kam chiqishi, buzilishi, shikastlanishi va etkazib berilishi kechiktirilganligi** uchun, jo'natuvchi esa **kira haqini o'z vaqtida to'lamaganligi** va tashishga taqdim etilgan yukni **noto'g'ri nomlash** uchun javobgar bo'ladi.

Yuk tashish shartnomasi muddatlidir, ya'ni uning faoliyat muddati, tashish majburiyatlarini ijro etish muddati bilan belgilanadi va bu muddat yuklarni etkazib berish asosida aniqlanadi. Yuklarni etkazib berish muddati temir yo'l yuk tashish shartnomasining majburiy shartlaridan hisoblanadi. CHunki tashish majburiyatlarini ijro etish yukni topshirish bilan tugaydi. Tashish shartnomasini ijro etish muddati o'zida, yukni etkazib berish muddatidan tashqari, uni tayinlangan stansiyada topshirish uchun kerakli bo'lgan vaqtni ham qamrab oladi. Yuklarni etkazib berish muddati taraflarni bitimi bilan emas, balki normativ xujjat – yuklarni tashish Qoidalari asosida aniqlanadi.

Yuk tashish shartnomasi haq evaziga tuziladigan shartnomalar turiga kiradi, chunki shartnomaning har bir tarafi o'zining ma'lum mulkiy manfaatlarini qanoatlantirishini nazarda tutadilar. Fuqarolik kodeksining 355-moddasi haq evaziga va tekinga tuziladigan shartnomalarga bag'ishlangan bo'lib unda, *shartnoma bo'yicha taraf o'z burchilarini bajarganligi uchun haq olishi yoki unga boshqa muqobil to'lov to'lanishi lozim bo'lsa, bunday shartnoma haq evaziga tuzilgan shartnoma bo'lishi* – ko'rsatib o'tilgan. Yuk jo'natuvchi ko'rsatilgan temir yo'l xizmati uchun tarifga muvofiq yuk tashish kira haqlarini va qo'shimcha yig'imlarini to'laydi.

Bundan tashqari, **yuk tashish shartnomasi o'zarodir**, chunki shartnomaning har bir tarafi ma'lum huquqlarga va majburiyatlarga ega bo'lib o'zining har bir harakatiga, boshqa tarafning ma'lum harakatlarini talab qilish huquqiga ega bo'ladi. Temir yo'l yukni etkazib berishga va'da beradi, yuk jo'natuvchi esa buning uchun yuk tashish xaqini to'lashga va'da beradi.

6.4. YUK TASHISH SHARTNOMASINING TARAFLARI VA ISHTIROKCHILARI

*Yuk tashish shartnomasidagi taraflar yuk jo'natuvchi va temir yo'ldir. Agar tashish shartnomasi bo'yicha yuk jo'natuvchini o'zi yuk oluvchi bo'lsa tashish shartnomasidan vujudga keladigan huquqiy munosabatlarni ishtirokchilar mazkur shaxslar bilan cheklanadi. Ammo yukxatida yuk oluvchi sifatida yuk jo'natuvchi emas balki boshqa shaxs ko'rsatiladi. Bunday holatlarda tashish shartnomasi tuzishda qatnashmagan va uni tarafi bo'lmagan **yuk oluvchi** shartnomadan vujudga keladigan huquqiy munosabatlarning **ishtirokchisi** bo'ladi.*

Tashish shartnomasini tuzishda qatnashmagan yuk oluvchi, tayinlangan punktda temir yo'ldan **yukni topshirish** haqida talab qilish huquqiga ega bo'ladi. Mazkur yuk oluvchi adresiga yukni etkazib berish bo'yicha temir yo'l **majburiyatini bajarmaganida**, yukni yo'qolganligi bois yuk oluvchi temir yo'lga talab taqdim etishga haqli bo'ladi. Temir yo'l **majburiyatlarini lozim darajada bajarmaganida** esa yuk oluvchi unga yukni kam chiqishi, buzilishi va shikastlanishi hamda yukni o'z muddatida etkazib berilmagaligi bo'yicha talab qo'yish huquqiga ega bo'ladi. Ustavning 147-bandida, *temir yo'lga, ushbu Ustavdan kelib chiqadigan da'vo qo'zg'atishdan avval unga albatta talab qo'yilgan bo'lishi shartligi va yuk yo'qolganda, yuk kam chiqqanida, buzilganida yoki shikastlanganida, yukni etkazib berilishi kechiktirilganida, bagaj yo'qolganida, temir yo'l tariflari, jarimalari va yig'implari noto'g'ri undirib olinganida, hususiy (privat) vagonlar shikastlanganida yoki yo'qolganida talab qo'yish tartiblari, kimlar talabni qo'yishi va talab qo'yishda qaday hujjatlar taqdim etilishi ko'rsatib o'tilgan.*

Bundan tashqari, yuk oluvchi tashish shartnomasidan vujudga keladigan boshqa talablarni ham temir yo'lga taqdim etishi mumkin. Masalan, Ustavning 52-bandiga muvofiq, *kerakli qurilmalar va mexanizmlarga ega bo'lgan umumiy foydalanish joylarida xavfli, tez buziluvchan yuklarni va yuklarni tashish Qoidalarida ko'rsatib o'tilgan yuklardan boshqa yuklarni vagonlarga ortishni va ulardan tushirishni temir yo'l amalga oshirishi* – ko'rsatib o'tilgan. Ushbu holatda yuk oluvchi yukni vagonidan tushirib berishni va yukni umumiy foydalanish joylaridan tashib ketish uchun avtotransportga yukni ortib berish haqida temir yo'ldan talab qilishga haqli bo'ladi. Bularni barchasi yuk tashish shartnomasi **uchinchi shaxs foydasiga** tuzilgan shartnoma deb e'tirof etishga asos bo'ladi. Fuqarolik kodeksining 362-moddasi uchinchi shaxs foydasiga tuziladigan shartnomaga bag'ishlangan bo'lib, unda *taraflar qarzdor ijroni kreditorga emas, balki shartnomada ko'rsatilgan yoki ko'rsatilmagan, qarzdordan majburiyatni o'z foydasiga bajarishni talab qilish huquqiga ega bo'lgan uchinchi shaxsga bajarishi majbur deb belgilab qo'ygan shartnoma uchinchi shaxs foydasiga tuzilgan shartnoma deyilishi* – bayon etilgan. Ammo uchinchi shaxs foydasiga tuzilgan shartnomaning shunday bir o'ziga xosligi borki, uchinchi shaxs – yuk oluvchi nafaqat tegishli talab qilib huquqiga, balki **majburiyatlarga** ham ega bo'ladi.

Yuk tashish shartnomasi bo'yicha yuk oluvchi nafaqat huquqlarga ega bo'libgina qolmay, balki unga muayyan majburiyatlar ham yuklatiladi. Ustavning 65-bandiga muvofiq, *yuk oluvchi o'z adresiga etib kelgan yukni qabul qilib olishi va stansiyadan tashib ketishi shart*. SHuningdek, yukni tushirish yuk oluvchining majburiyatiga kirsa, u vagondagi yukni o'z vositasida tushirib olishi va tashish uchun temir yo'l bilan to'liq hisob kitob qilishi shart. Yuk oluvchini bu majburiyatlari Ustavning 52-bandiga muvofiq, *noumumiy foydalanish joylarida barcha yuklarni va umumiy foydalanish joylarida* – xavfli va tez buziluvchan yuklarni, *hom hayvon mahsulotlarini, og'ir vazinli (bir joyda 0,5 tonnadan ziyod) va nogabarit yuklarni, maxsus harakatdagi sostavda quyma, sochma va to'kma tashiladigan*

yuklarni va yuk jo'natuvchilarni yoki yuk oluvchilarni kuzatuvchisi nazoratida tashiladigan yuklarni vagonlardan tushirishni amalga oshirishdan – iborat. SHuningdek Ustavning 67-bandiga muvofiq, *yuk tayinlangan temir yo'l stansiyasida, yukxatida ko'rsatilgan yuk oluvchiga, temir yo'lga tegishli bo'lgan barcha haqlarni to'laganidan keyin topshirilishi, yuk oluvchi yo'l qaydnomasi (dorojnye vedomosti ga yukni qabul qilib olganligi haqida imzo chekishi* – ko'rsatib o'tilgan.

Yuk oluvchini huquqi, temir yo'l va yuk jo'natuvchi **tashish shartnomasini tuzgan paytda** vujudga keladi (shu paytdan e'tiboran yuk oluvchida yukni tayinlangan stansiyaга etkazib berishni talab qilish huquqi paydo bo'ladi). **Yuk tayinlangan stansiyaга etib kelganida** esa, yuk oluvchini majburiyatlari – yukni qabul qilib olish va stansiyadan tashib ketish yoki tegishli holatlarda vagondagi yuk o'z vositalarida tushirib olish, tashish uchun temir yo'l bilan to'liq hisob kitob qilish va boshqalar vujudga keladi.

Yuk oluvchini majburiyatini vujudga kelishi uni yukni qabul qilib olishga rozilik bildirishi bilan bog'liq emas. Xatto yuk oluvchini adresiga u buyurtma bermagan yuk etib kelganida ham, baribir yuk oluvchi uni qabul qilib olishi va tashish vositalaridan yukni tushirib olishi yoki ombor maydonlarini bo'shatib yukni stansiyadan tashib ketishi shart. Yuk jo'natuvchining bu majburiyati Ustavning 66-bandida, *yuk jo'natuvchi va yuk oluvchi o'rtasida etkazib berish shartnoma-sida nazarda tutilmagan yuk etib kelgan taqdirda, yuk oluvchi bunday yukni temir yo'l stansiyasidan mas'uliyatli saqlashga qabul qilib olishi shartligi* – aniq belgilab qo'yilgan.

Tayinlangan stansiyaга yuk tashishni etkazib berib, temir yo'l tashish shartnomasidan vujudga kelgan majburiyatini bajarishni tugallash uchun haqqoniy imkoniyat yaratadi. Agar yuk oluvchi yukni qabul qilib olmasa, temir yo'l etib kelgan yukni topshira olmaydi. Yuk oluvchi foydasiga tuzilgan tashish shartnomasida uning adresiga etib kelgan yukni qabul qilib olish bo'yicha majburiyatni yuklash, temir yo'lga tashish bo'yicha majburiyatlarni haqqoniy bajarishni ta'minlaydi.

Temir yo'l transportida yuklarni tashish mahalliy qatnovlarda (mestnoy soobshenie) va bevosita to'g'ri qatnovlarda (pryamoy soobshenie) amalga oshiriladi. Bir temir yo'l xududida yuklarni tashishga mahalliy qatnovlar, ikki va undan ziyod temir yo'llar ishtirokida yuk tashishlarga bevosita to'g'ri qatnovlar deyiladi. Bevosita to'g'ri qatnovlarda yo'l safaridagi yuk tashish ishtirokchilari bo'lgan barcha temir yo'llar, tashish shartnomasi taraflari va ishtirokchilari o'rtasida murakkab huquqiy munosabatlar paydo bo'ladi. Bevosita to'g'ri qatnovlarda tashish shartnomasini tuzgan yukni jo'natuvchi temir yo'l, bevosita to'g'ri qatnovga kirgan barcha temir yo'llarning qonuniy vakili hisoblanadi va uning vakolati temir yo'l nashr etgan normativ hujjatlarga asoslanadi.

6.5. YUK TASHISH SHARTNOMASINING SHAKLI

Yuk tashish shartnomasi yozma shaklda tuziladi. Temir yo'l Ustavining 34-moddasiga muvofiq, *yuk jo'natuvchi har bir yuk jo'natmasi uchun jo'natuvchi temir yo'l stansiyasiga, tegishlicha tarzda to'ldirilgan yukxatini taqdim etishi kerak, qaysiki u temir yo'l transportida asosiy yuk tashish hujjati va yuk tashish shartnomasi hisoblanadi*. Yuk tashish hujjatini mazmuni va shakli Ustavda va yuklarni tashish Qoidalarida belgilanadi. Asosiy yuk tashish hujjati hisblangan yukxati butun yo'l safarida yuk bilan tayinlangan stansiyaгacha etib boradi

va tayinlangan stansiyada yuk bilan birga yuk oluvchiga beriladi. Yukxati tashish shartnomasining majburiy yozma shakli hisoblanadi, chunki yuk jo'natuvchi faqat yuk bilan birga yukxatini taqdim etgan taqdirdagina tashish shartnomasi tuzilgan hisoblanadi. Yukxatini rasmiylashtirmay turib tashish shartnomasi vujudga kelmaydi. SHu bois tashish shartnomasi uchun **konstruktiv** ahamiyatga ega

Yukxati **hisob-kitob** ahamiyatiga ham ega bo'lib, unda yukni tashishga qabul qilishdagi va uni topshirishdagi kira xaqlari va boshqa yig'imlar bo'yicha temir yo'l bilan bajarilgan hisoblar aks ettiriladi. Yukxati tashish shartnomasini tuzish faktiga va uning mazmuniga nisbatan ham **dalillik** ahamiyatiga ega. Yuk tashish shartnomasi odatda tashish rejasi asosida mavjud bo'lishligi bois, yukxati nafaqat tashish shartnomasidan vujudga keladigan majburiyatlarni balki yukni turi, tayinlangan stansiyalar, temir yo'llar va boshqalarga nisbatan tashish rejasidan vujudga keladigan majburiyatlar mazmunini ham aks ettiradi. Bundan tashqari, yukxati **legitimik** xujjat hisoblanib, u ba'zi bir holatlarda (yuk kam chiqqanida, buzilganida, shikastlanganida va h.k.) temir yo'lga talab qo'yishda uni taqdim etish kerak bo'ladi.

Yukxatini yuk jo'natuvchi tuzadi va stansiyaga vizalash uchun taqdim etadi. Bu bilan yuk jo'natuvchi tashish shartnomasini tuzishga o'zining hoxishini bildiradi. Lekin hali buni shartnoma tuzishga (ofertaga) taklif etish darajasiga etgan deb ta'riflab bo'lmaydi. Faqat yuk yukxati bilan birga temir yo'l omboriga topshirilsa, yuk jo'natuvchining vositalarida yuk ortilganida esa, yuk ortish tugaganidan so'ng va vagonga yoki konteynerga ortilgan yuk tashishga taqdim etilganida, yuk jo'natuvchining tashish shartnomasini tuzishga so'nggi qarori namoyon bo'ladi. Stansiya yukxatini vizalashi yoki yuk jo'natuvchining vositalarida yukni ortishdan oldin temir yo'lning qabul qiluvchi topshiruvchisi yukxatini qabul qilishi tashish shartnomasini tuzilgan payti deb e'tirof qilinmayji. Bu harakatlarning har birida temir yo'l shartnoma tuzishga qaratilgan xohishini bildiradi, ammo hali buni tashish shartnomasini tuzishgan rozilik (aksept) berish deb bo'lmaydi. *Yuk tashish shartnomasini tuzilgan payti temir yo'l yukni tashishga qabul qilib yuk jo'natuvchiga yuk pattasini bergan paytdan boshlanadi.*

Yukxatidan tashqari yukni tashishga qabul qilishda jo'natuvchi stansiya **yo'l qaydnomasini** (dorojnoy vedemost) tuzadi, qaysiki u yukxati bilan birgalikda yuk bilan tayinlangan stansiyagacha etib boradi. Yo'l qaydnomasi uchta varoqdan: yo'l qaydnomasini o'zi; **yo'l qaydnomasining koreshogi** va **yukni tashishga qabul qilish pattasi** (yuk pattasi) dan iborat. Yuk pattasi yuk jo'natuvchiga beriladi, koreshok jo'natuvchi temir yo'lga qoladi. *Tayinlangan stansiyada yuk oluvchi yo'l qaydnomasiga yukni qabul qilib olganligi haqida imzo chekadi.* Yuk oluvchi imzolagan yo'l qaydnomasi tayinlangan temir yo'lga saqlanadi.

6.6. NAZARIYA BO'YICHA RAQOBAT VA KOMBINATSIYA

Raqobat-bu raqib sotuvchilarining o'z tovarlariga bozorni ta'minlash, har biri raqobatchilardan ko'ra yaxshiroq shartlarni taklif qilishga intilishidir. Raqobat-bu har qanday shaxsni narxlarini belgilashga to'sqinlik qiladi, chunki uning raqiblari past narxlarini beradi va u hech qanday ish qilmaydi. Raqobatning teskarisi monopoliyadir. Raqobat umuman harakat qilmagan joyda to'liq monopoliya mavjud; " nomukammal harakat qilgan joyda qisman monopoliya mavjud.

Monopoliya qonuniy, tabiiy yoki sanoat bo'lishi mumkin. Qonuniy monopoliya-raqobat qonun bilan taqiqlangan joy. O'rta asrlarda savdo gildiyasi to'liq huquqiy monopoliyalar edi, chunki gildiyadan tashqarida hech kim savdo bilan shug'ullanishga ruxsat berilmagan. Pochta xizmati qo'shma Shtatlar hukumatining monopoliyasidir, chunki hech qanday xususiy shaxs yoki korporatsiya xat tashuvchi biznesda raqobatlashishga ruxsat berilmaydi. Dustries himoyalangan qisman monopoliyalar bor, hech xorijiy ishlab chiqaruvchi teng shartlar asosida uy ishlab chiqaruvchi bilan raqobat ruxsat etiladi, chunki.

Raqobat jismoniy imkonsiz qayerda tabiiy monopol bo'ladi. Yirik shaharlarning suv ta'minoti ko'pincha tolerably to'liq tabiiy monopoliya hisoblanadi, chunki mavjud ta'minot manbalari juda kam bo'lib, ular ko'pincha bitta kompaniya qo'lida bo'ladi. Bu kanallar va bandargohlar bilan bir xil yo'lidir, minalar bilan, va hatto erlar bilan. Har qanday alohida maqsad uchun eng yaxshi mavjud er boshqa er egalari raqobat lekin eng imtiyozli dog'lar egalari bilan nomukammal mumkin, shunday qilib, kichik, shuning uchun zamin ijara shaklida o'z monopol imtiyozlar uchun qaytishini aniq kim mumkin. Ijara-tabiiy monopoliyadan foydalanganlik uchun to'lanadigan narx. Sanoat monopoliyasi manfaatdor tomonlarning biznes manfaatlarini raqobat deyarli imkonsiz qilish qayerda, na qonun bor, hatto, tabiiy to'siq unga to'sqinlik qilish. Va hozirgi yosh sanoat monopoliyasining yoshi, ammo biz ko'zimizni yumishga harakat qilishimiz mumkin. Biz emas, balki bepul kompetiton bor, na biz juda kelajakda uni bor kutish mumkin. Unga qarab harakat qilish o'rniga, undan uzoqlashyapmiz. Bu odamlar faqat ko'zlarini ochish uchun boshlangan bir haqiqatdir. Ular juda ko'p hollarda narxlarning raqobat bilan emas, balki kombinatsiya bilan belgilanishini ko'ra boshlaydilar. Ular hali bu moyillik ustun bo'lgan real darajada ko'rmayapman. Shunday bo'lsa-da, ular ustun kerak sabablariniunish kamroq, endi va bevosita kelajakda^{1 6}

Biz odatda erkin raqobat asrida yashashimiz kerak. Ikki asr oldin qoida bo'lgan biznes ustiga huquqiy cheklovlar endi istisno aylangan. Ular faqat milliy chegaralarda kuchga kiradi, chet ellik qarshi himoya tarif shaklida. Bu chegaralar ichida bir odam o'z foydalanish ruxsat etiladi hayot qilish eng yaxshi imkoniyat sifatida hukm; u na uning tanlashda cheklangan, na u xato qiladi, agar qo'llab-quvvatlanadi. U o'z bozoriga chiqib qarash kerak. Hech kim uning tegirmonda ularning un zamin bor qonun tomonidan majbur bo'ladi, yoki ularning kiyim uning do'konida qildi.

Jismoniy, shuningdek, raqobat uchun huquqiy to'siqlar bor o'tib ketadi. Temir yo'l transportining ixtiro qilinishi transportni o'n barobar tezroq va o'n barobar arzonlashtirdi. Ikki avlod oldin, cartage xarajatlari shunday edi bu bug'doy yetishtirilgan edi qayerda ikki yuz kilometr ichida iste'mol qilinishi kerak edi. Kunlik, Dakota bug'doy, Rossiya bug'doy, va Hindiston bug'doy to'g'ridan-to'g'ri raqobat keladi. Odessa da ta'minoti Chikagoda narxini belgilashda bir element hisoblanadi.

Ikki avlod oldin, chekka bozor-shunoslar shahar uchun yangi meva va sabzavot yetkazib berish monopol edi; endi, tez poezdlar ular bilan raqobat ichiga kilometr yuzlab butun mamlakatni olib. G'arb mol go'shti endi hatto yangi Angliya mamlakat shaharlarida Sharqiy mol go'shti bilan raqobat. Germaniya karam Nyu-York bozorlarida Missuri karam bilan kurashmoq. Mahalliy savdo endi mahalliy savdo ishonch hosil bo'ladi. Shaharda savdo

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 64-65 pp

uyllari, agent yoki biznes qilish yozishmalar tomonidan, kichik jobbers undersell harakat shaharlar, yoki hatto mamlakat do'konlardan biznes olib. Yigirma yil oldin bir-birining qo'lida bo'lmagan fabrikalar, endi temir yo'l stavkalarini ular etkazib beradigan butun tuman bo'ylab qattiq raqobat urushini olib borish uchun etarli darajada past bo'lishi mumkin.

Eski monopoliyalar o'lgan, savdo uchun eski to'siqlar yo'qolib bormoqda. Biroq, huquqiy monopoliyalar bilan yuz bergan va shu paytgacha ko'plab tabiiy faktlarni bekor qilish tomon ketgan bir xil harakat sanoat monopoliyalari tizimini yanada keng tarqalgan va shaklan yaratdi. Biz bu tendentsiya qo'shma Shtatlarda temir yo'l taqdirda harakat qanday ko'ryapmiz. Bu Evropada kam emas. Jorj Stivenson birinchilardan temir yo'l kombinatsiyasining kelajagini ko'zda tutadi. "Qaerda birikmasi mumkin," u dedi, "raqobat mumkin emas." Bir necha ingliz davlat arbobi u bilan kelishib oldi. Ko'pchilik ko'rish uchun juda ko'r yoki harakat qilish uchun juda zaif edi. Bu faqat eng qiyin tajriba bilan darsni o'rganishgan; lekin bir marta o'rganishgan, u yaxshilab o'rganilgan. Yevropa qit'asida temir yo'l kombinati hali to'liqroq ustunlik qildi. Atlantika ikki tomonida, albatta, mavzu ichiga qaradi qilgan eng shaxslar tabiiy monopoliya bir xil, deb temir yo'l munosabatda keldim, savdo oddiy qonunlar bilan tartibga emas, va muhtoj yaqindan davlat hokimiyati tomonidan tomosha qilinishi uchun¹

NAZORAT SAVOLLARI

1. O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksining 709-moddasida – yo'lovchi, bagaj va yuk tashish asosida amalga oshirilishi, ko'rsatib o'tilgan.
2. Yo'lovchi, bagaj va yuk tashish shartnomasining taraflari kimlar bo'ladi?
3. Ikki yoki bir necha shaxsning fuqarolik huquqlari va burchlarini vujudga keltirish, o'zgartirish yoki bekor qilish haqidagi kelishuvi deb ataladi.
4. Oylik yuk tashish rejasini uning bevosita ijrochilariga – temir yo'lga va yuk jo'natuvchiga etkazish ular o'rtasida nimani vujudga keltiradi?
5. Tashish rejasi ma'muriy qanday keltirib chiqaradi?
6. Taraflar o'rtasidagi fuqarolik – huquqiy majburiyatlarni bajarmaslik nimalarga olib keladi?
7. Yuk tashish rejasidan vujudga keladigan fuqarolik – huquqiy majburiyatlariga birinchi navbatda temir yo'l uchun nimalar mansub bo'ladi?
8. Yuk tashish rejasidan vujudga keladigan fuqarolik – huquqiy majburiyatlariga birinchi navbatda yuk jo'natuvchi uchun nimalar mansub bo'ladi?
9. Yuk tashish shartnomasi qachon tuziladi?
10. Tashish rejasi qanday amalga oshadi?
11. Yuk tashish shartnomasi bo'yicha yuk jo'natuvchi qanday majburiyatini oladi?
12. Yuk tashish shartnomasi bo'yicha temir yo'l qanday majburiyatini oladi?
13. Temir yo'l transportida asosiy yuk tashish hujjati va yuk tashish shartnomasi bo'lib nima hisoblanadi?
14. Yuk jo'natuvchi har bir yuk jo'natmasi uchun jo'natuvchi temir yo'l stansiyasiga, tegishli tarzda to'ldirilgan taqdim etishi kerak.

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 65-66 pp

15. Yuk tashish shartnomasi – shartnoma bo‘lib, uning predmeti transport xizmati hisoblanadi.
16. Yuk tashish shartnomasini asosiy mazmuni nimadan iborat?
17. Yuk tashish shartnomasidagi taraflari kimlar?
18. Yuk tashish shartnomasining ishtirokchisi kim?
19. Yuk tashish shartnomasidagi uchinchi shaxs kim?
20. Yuk oluvchini huquqi qachon vujudga keladi?
21. Yuk oluvchini majburiyatlari qachon vujudga keladi?
22. Yuk oluvchi qaysi hujjatga yukni qabul qilib olganligi haqida imzo chekishi kerak?

7-MA’RUZA

TEMIR YO‘L SHOXOBCHA YO‘LLARINI EKSPLUATATSIYA QILISHNING HUQUQIY TARTIBGA SOLISH

Reja:

7.1. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lining tushunchasi.

7.2. Temir yo‘l shoxobcha yo‘llarini ekspluatatsiya qilishning tartibga soluvchi qonun xujjatlari.

7.3. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasini tushinchasi.

7.4. Vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasini tushinchasi.

Tayanch tushinchalari. Tashkilotlarning mulki, jismoniy shaxslarning mulki, idoralarga qarashli, temir yo‘lning tasarrufida, texnologik yuk tashish, temir yo‘l shoxobcha yo‘lining chegarasi, ajratilgan mintaa, texnologik tashishlar, shoxobcha egalari, temir yo‘l shoxobcha yo‘lida harakatni tashkil qilish va xizmatlar ko‘rsatish haqidagi Yo‘riqnoma, stansiyaning texnik – taqsimot akti, shoxobcha egasining lokomotivi, temir yo‘lning lokomotivi, vagonning aylanish muddati, vagonlarga yuklarni ortish yoki yuk tushirish muddati, kontragentlar

7.1. TEMIR YO‘L SHOXOBCHA YO‘LINING TUSHUNCHASI

Temir yo‘l shoxobcha yo‘llari va ularni ekspluatatsiya qilishga Qonunining 9-moddasi, Ustavining 14-bandi, VI-bobi (75 – 91-bandlar) va 137-bandi hamda yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo‘limi bag‘ishlangan.

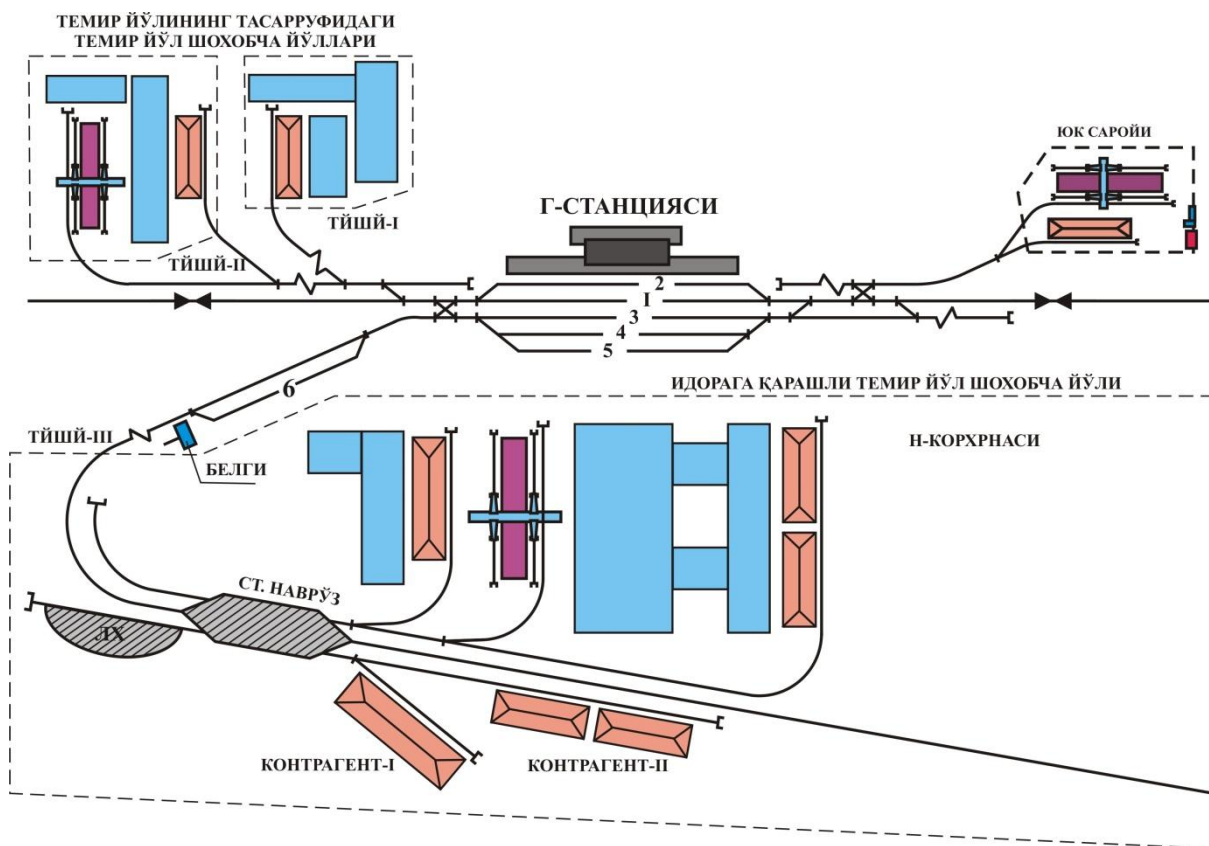
Ustavning 75-bandiga muvofiq, ayrim tashkilotlarga va jismoniy shaxslarga xizmat ko‘rsatish uchun mo‘ljallangan, umumiy temir yo‘l tarmog‘i bilan uzluksiz relsli izlar orqali bog‘lanishda bo‘lgan yo‘llar **temir yo‘l shoxobcha yo‘llariga** mansub bo‘ladi. Temir yo‘l shoxobcha yo‘llari tashkilotlarning va jismoniy shaxslarning mulki bo‘lgan **idoralarga qarashli** yoki **temir yo‘lning tasarrufida** bo‘lishi mumkin.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘l (**TYSHY**) larini iqtisodiy ahamiyati shundan iboratki, ular umumiy temir yo‘l tarmoqlarini bevosita ishlab – chiqaruvchi va iste‘mol joylari bilan bog‘lab turadi. Juda ko‘p miqdorda yuklarni temir yo‘l yuk jo‘natuvchilardan temir yo‘l

shoxobcha yo‘llarida tashishga qabul qilib oladi va yuk oluvchilarga temir yo‘l shoxobcha yo‘llarida topshiradi (7.1-rasm).

Temir yo‘l shoxobcha yo‘llari tashkilot va jismoniy shaxslarning mulki bo‘lgan idoralarga qarashli yoki **temir yo‘lining** tasarrufida bo‘lishi mumkin. Agar temir yo‘l shoxobcha yo‘lida nafaqat temir yo‘lda yuk tashish jarayonining dastlabki va oxirgi operatsiyalari, balki **texnologik** yuk tashish ishlari ham bajarilsa, bunday temir yo‘l shoxobcha yo‘li idoraning tasarrufida bo‘ladi va shu idoraning **mulki** hisoblanadi. Temir yo‘l shoxobcha yo‘li idoraga qarashli bo‘lsa, uning chegarasida **"Temir yo‘l shoxobcha yo‘lining chegarasi"** belgisi o‘rnatiladi. Bunday belgini o‘rnatish joyini temir yo‘l belgilaydi. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lining magistral temir yo‘lga tutashish strelkasi va tutashish strelkasidan "Temir yo‘l shoxobcha yo‘lining chegarasi" belgisigacha bo‘lgan yo‘lining qismi temir yo‘lining tasarrufida va uning balansida bo‘ladi.

Ajratilgan mintaqa chegarasida tashkilot va jismoniy shaxslarning temir yo‘l shoxobchalari yo‘llari, omborlari va qurilmalari bilan band bo‘lgan er uchastkasini temir yo‘l belgilangan tartibda tashkilot va jismoniy shaxslarga vaqtinchalik foydalanish uchun berib turadi. Ajratilgan mintaqa chegarasidagi er uchastkalarini **shay va soz holatini ta’minlash** bo‘yicha xarajatlarni qoplash uchun temir yo‘l shartnomaviy tariflar bo‘yicha tashkilot va jismoniy shaxslardan haq undiradi. Er uchastkalarini vaqtinchalik foydalanishga topshirish **temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbari** va er uchastkasini ijaraga oluvchi **tashkilot rahbari** yoki **jismoniy shaxs imzolaydigan shartnomada** rasmiylashtiriladi.



7.1-rasm. Oraliq stansiyasiga tutashgan umumiy (yuk saroyi) va nouumumiy foydalanish (temir yo‘l shoxobcha yo‘llari) joylari

I-bosh yo‘l; 2-yo‘lovchi poezdlar uchun yo‘l; 3-, 4- va 5- qabul qilish – jo‘atish va manevr ishlari uchun yo‘llar; 6-chiqarib qo‘yiladigan yo‘l.

Ustavning 76-bandiga muvofiq, **texnologik tashishlar bilan bog‘liq bo‘lmagan** yangi qurilgan idoralarga qarashli temir yo‘l shoxobcha yo‘llari shartnomaga muvofiq temir yo‘liga texnik xizmat ko‘rsatishga yoki O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti, O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi qaroriga muvofiq belgilangan tartibda temir yo‘lning mulkiga o‘tkazilishi mumkin.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini egasi (quyida shoxobcha egasi deb yuritiladi) loyihada nazarda tutilgan barcha qurilish ishlarini bajarganlaridan va qurilish tashkilotlaridan temir yo‘l shoxobcha yo‘lini doimiy ekspluatatsiyaga qabul qilib olganlaridan so‘ng, ularni temir yo‘lning tasarrufiga topshirish amalga oshiriladi.

7.2. TEMIR YO‘L SHOXOBCHA YO‘LLARINI EKSPLUATATSIYA QILISHNING TARTIBGA SOLUVCHI QONUN XUJJATLARI

Idoralarga qarashli temir yo‘l shoxobcha yo‘llarining huquqiy maqomi Qonunining 9-moddasida belgilab qo‘yilgan. Temir yo‘l shoxobcha yo‘llarini asosiy qoidalar Ustavining VI-bobida bayon etilgan. Ustavga temir yo‘l faoliyatini tartibga soluvchi hamma qoidalar kiritilmay, unda faqatgina temir yo‘l va u xizmat ko‘rsatadigan mijozlar o‘rtasidagi asosiy huquqiy munosabatlarga belgilab qo‘yilgan. Temir yo‘l Ustavi bu huquqiy munosabatlarning faqatgina asosiy qoidalarini o‘z ichiga olgan va bu asosiy qoidalar, mazkur Ustavning 2-moddasida ko‘rsatib o‘tilgan normativ hujjatlarda o‘zining rivojini topadi.

SHulardan biri yuklarni tashish Qoidalar bo‘lib, bunda ayrim turdagi yuklarni tashish tartiblari, stansiyalarda va temir yo‘l shoxobcha yo‘llarida tijorat operatsiyalarini bajarish qoidalar va boshqa qoidalar berilgan. Yuklarni tashish Qoidalarining I-qismi, 12-bobida **temir yo‘l shoxobcha yo‘llarini ekspluatatsiya qilish Qoidalar** bayon etilgan. Bundan tashqari temir yo‘l shoxobcha yo‘llarini ekspluatatsiya qilish normativ xujjatlaridan yana biri bu **1-sonli tarif ko‘rsatmasi** [21] bo‘lib, unda vagonlarni temir yo‘l shoxobcha yo‘llariga olib kirib berish va olib chiqish yig‘imlari va vagonlarni normadan ortiq to‘xtab turishi uchun jarimalar va ularning hisoblash tartiblari berilgan.

Stansiyaning tijorat hisobotlarini yuritish Yo‘riqnomasida vagonlarni yuklarni ortish – tushirish ishlarida turgan vaqtini hisoblash, xujjatlarini rasmiylashtirish tartiblari bayon etilgan. Maxsus normativ aktlarga **temir yo‘l shoxobcha yo‘liga xizmat ko‘rsatish va harakatni tashkil qilish haqida Yo‘riqnoma** kiradi. Bunday Yo‘riqnoma idoralarga qarashli har bir temir yo‘l shoxobcha yo‘li uchun tuziladi. Yo‘riqnomani shoxobcha egasi stansiya boshlig‘i bilan kelishib ishlab chiqadi va O‘zbekiston Respublikasi O‘TY DATK ning temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbari tasdig‘idan o‘tkazadi. Temir yo‘l tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘liga xizmat ko‘rsatish va manyovr ishlarini tashkil qilish tartibi **stansiyaning texnik – taqsimot aktida** (texnichesko-rasporiyaditelnoy akt, quyida TRA deb yuritiladi) va unga ilova qilingan temir yo‘l shoxobcha yo‘li yo‘llarining qaydnomasida ko‘rsatiladi.

7.3. TEMIR YO‘L SHOXOBCHA YO‘LINI EKSPLUATATSIYA QILISH

SHARTNOMASINI TUSHINCHASI

Qonunning 9-moddasiga muvofiq, *idoralarga qarashli temir yo‘l shoxobcha yo‘llari jumlasiga xo‘jalik yurituvchi subektlarning mulki bo‘lgan va umumiy foydalanishdagi temir yo‘llar bilan tutashadigan temir yo‘llar mansub bo‘lishi, idoralarga qarashli temir yo‘l shoxobcha yo‘llarining ishlash shart-sharoitlari qonun hujjatlari bilan hamda idoralarga qarashli temir yo‘l shoxobcha yo‘llarining mulkdorlari va temir yo‘l transporti korxonalari o‘rtasidagi munosabatlar **shartnoma** bilan belgilanishi* – bayon etilgan.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘llarining mulkdorlari va temir yo‘l transporti korxonalari o‘rtasidagi munosabatlar temir yo‘l shoxobcha yo‘li kimning tasarrufida ekanligiga va unga kimning lokomotivi xizmat ko‘rsatilishiga muvofiq **temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi** yoki **vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi** asosida tartibga solinishi Ustavning 83-, 85- va 86-bandlarida belgilangan. Ustavning 83-bandi temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasiga bag‘ishlangan bo‘lib, unda *idoralarga qarashli temir yo‘l shoxobcha yo‘llariga ega bo‘lgan tashkilot va jismoniy shaxslar bilan temir yo‘lini o‘zara munosabatlari **temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi** asosida tartibga solinishi, tashkilot va jismoniy shaxslarning tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘llariga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish hamda manevr ishlari **ularning lokomotivlarida** amalga oshirilishi, tashkilot va jismoniy shaxslarning o‘z lokomotivlari bo‘lmasa vagonlarni olib kirib berishni va olib chiqishni va manevr ishlarini belgilangan haq evaziga **temir yo‘lning lokomotivida** amalga oshirilishi, vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish tartibi, hamda idoralarga qarashli temir yo‘l shoxobcha yo‘llarida vagon va konteynerlarning aylanish muddati temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasida belgilab qo‘yilishi* – ko‘rsatib o‘tilgan.

Vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish ruscha “**podacha i uborka vagonov**” so‘zining tarjimasini bo‘lib, bunda vagonlarni stansiya yo‘llaridan temir yo‘l shoxobcha yo‘lining ortish – tushirish joylariga yoki boshqa maxsus joylariga manevr lokomotivi bilan olib kirib berish va u joylardan stansiya olib chiqish tushiniladi.

Agar temir yo‘l shoxobcha yo‘li (quyida *shoxobcha yo‘li* deb ham yuritiladi) idoralarga qarashli bo‘lsa va ularning lokomotivlarida vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish amalga oshirilsa **temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi** tuziladi. SHartnoma taraflari temir yo‘l (temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi) va temir yo‘l shoxobcha yo‘li egasi (quyida *shoxobcha egasi* deb ham yuritiladi) deb ataluvchi tashkilot yoki jismoniy shaxslar bo‘lishi mumkin (tashkilot quyida korxona deb ham yuritiladi).

Temir yo‘l shoxobcha yo‘lining **ish texnologiyasini**, temir yo‘l shoxobcha yo‘li kimning tasarrufida ekanligiga qarab emas, balki shoxobcha yo‘liga **kimning lokomotivida** vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish, hamda manevr ishlari bajarilishiga qarab belgilanadi. Tashkilot va jismoniy shaxslarning tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘llariga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqishni, hamda manevr ishlarini **shoxobcha egasini lokomotivi** bajaradi. Agarda shoxobcha egasida lokomotiv mavjud bo‘lmasa, temir yo‘l shoxobcha yo‘llariga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqishni, hamda manevr ishlarini **temir yo‘lning lokomotivi** bajaradi.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘liga **shoxobcha egasining lokomotivida** xizmat ko‘rsatilsa, temir yo‘l tashkilot va jismoniy shaxslarga xizmat ko‘rsatish bo‘yicha o‘ziga hech qanday

majburiyat olmaydi. Mazkur shartnoma bo'yicha temir yo'lga faqat vagonlarni chiqarib qo'yiladigan (qabul qilish-topshirish) yo'lga olib kirib berish majburiyati yuklatiladi. Vagonlarni u joydan keyingi harakati va ularni ortish yoki tushirish frontlariga joylashtirib chiqish shoxobcha egasining lokomotivida bajariladi. Temir yo'l shoxobcha yo'lida vagonlarga yuk ortib yoki vagonlardan yuk tushirib bo'linganidan so'ng shoxobcha egasining lokomotivi ularni chiqarib qo'yiladigan yo'lga olib chiqib qo'yadi. Mazkur shartnomada, ya'niy **temir yo'l shoxobcha yo'li egasining lokomotivida xizmat ko'rsatiladigan temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasida** shoxobcha yo'lga vagonlarni olib kirib berish va ularni qaytarish tartiblari (jadval bo'yicha, vaqt intervali yoki xabar berish bo'yicha), bir vaqtni o'zida olib kirib beriladigan vagonlarni soni, vagonni aylanish muddati (shoxobcha egasi temir yo'ldan vagonlarni qabul qilib olgan paytdan toki vagonlarni temir yo'lga topshirish paytigacha bo'lgan vaqt) va boshqa shartlar kelishib olinadi va ko'rsatiladi.

Temir yo'l shoxobcha yo'lga **temir yo'lining lokomotivida** xizmat ko'rsatilganda ham **temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi** tuziladi, lekin u boshqa shaklda tuziladi va boshqa ma'noga ega bo'ladi. Mazkur shartnoma bo'yicha temir yo'l tashkilot yoki jismoniy shaxslarga xizmat ko'rsatish bo'yicha o'ziga **majburiyat oladi**, vagonlarni yuk ortish yoki tushirish joylariga olib kirib berish va yuk ortish yoki tushirish frontlariga joylashtirib chiqish ishlarini temir yo'l bajaradi va yuk operatsiyalari tugaganidan so'ng temir yo'lining lokomotivi yuk ortish yoki tushirish joylaridan vagonlarni stansiyaga olib chiqadi. Vagonlarni yuk ortish joylariga olib kirib berish va olib chiqish uchun va manevr ishlariga shoxobcha egasi belgilangan tariflar bo'yicha temir yo'lga haq to'laydi. Mazkur shartnomada, ya'niy **temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatiladigan temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasida** yuk ortish va tushirish frontining o'lchami, vagonlarni yuk operatsiyalarida to'xtab turish muddati ko'rsatiladi va ular shartnomaning eng ahamiyatli shartlaridan hisoblanadi.

SHunday qilib temir yo'l shoxobcha yo'li emas, balki **lokomotiv kimning tasarrufida** ekanligi shartnomaning asosiy talablari (shartlari) mazmunini belgilaydi. Temir yo'l shoxobcha yo'lga shoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida, shoxobcha yo'lida **vagonning aylanish muddati** belgilanadi. Temir yo'l shoxobcha yo'lga temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida esa, temir yo'l bevosita yuk ortish – yuk tushirish frontlariga olib kirib bergan **vagonlarga yukni ortish yoki yuk tushirish muddati** belgilanadi.

Idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llarida **kontragentlar** ham bo'lishi mumkin. Kontragentlarga va ularning idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llaridagi huquqiy maqomi va faoliyatiga Ustavning 85-bandi bag'ishlangan bo'lib unda, **kontragentlarga**, ya'niy boshqa tashkilotlar va jismoniy shaxslarning idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llarida o'zlarining omborlari yoki unga tutashadigan idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llari bo'lgan tashkilotlarga va jismoniy shaxslarga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish bo'yicha xizmat ko'rsatish tartiblari bevosita kontragent va tasarrufida idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'li va lokomotiv bo'lgan tashkilot, jismoniy shaxs o'rtasida tuzilgan shartnomada belgilanishi, temir yo'l oldida **kontragentlarda vagonlarni to'xtab turishi uchun javobgarlik** tasarrufida idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'li va lokomotivi bo'lgan **tashkilot** yoki **jismoniy shaxs**

*zimmasida bo'lishi, idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'liga temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida **temir yo'l va kontragent** o'rtasida vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi tuzilishi va barcha hisob kitoblar bevosita ularning o'rtasida bajarilishi – bayon etilgan.*

Idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'liga **shoxobcha yo'l egasining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida**, tashkilot va jismoniy shaxslarning idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llarida o'zining temir yo'l shoxobcha yo'li, alohida frontli yuk ortish va yuk tushirish xususiy yoki ijaraviy omborlari bo'lgan **kontragentlarga** vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish bo'yicha xizmat ko'rsatish tartiblari bevosita kontragent va tasarrufida idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'li va lokomotiv bo'lgan tashkilot va jismoniy shaxs o'rtasida tuzilgan shartnomada belgilanadi va *temir yo'l kontragentga xizmat ko'rsatish bo'yicha o'ziga hech qanday **majburiyat** olmaydi.* Kontragentlarda vagonlarni to'xtab turishi uchun javobgarlik tasarrufida idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'li va lokomotivi bo'lgan tashkilot va jismoniy shaxs zimmasida bo'ladi. Qachonki idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'liga **temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida**, kontragentlarga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish, har bir kontragent bilan temir yo'l tuzgan **vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi** shartlari asosida amalga oshiriladi va *temir yo'l kontragentlarga xizmat ko'rsatish bo'yicha o'ziga **majburiyat** oladi.* Temir yo'l oldida vagonlarni to'xtab turishi uchun javobgarlik kontragentda zimmasida bo'ladi.

7.4. VAGONLARNI OLIB KIRIB BERISH VA OLIB CHIQISH SHARTNOMASIINI TUSHINCHASI

Ustavning 86-bandida temir yo'lining tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'llarida rels yoni omborlari va ortish-tushirish maydonlari bo'lgan tashkilot va jismoniy shaxslarning huquqiy maqomi belgilab qo'yilgan. Bu bandda, *temir yo'lining tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'lida rels yoni omborlari va ortish-tushirish maydonlari bo'lgan tashkilot va jismoniy shaxs bilan temir yo'lining o'zaro munosabatlari **vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi** asosida tartibga solinishi, temir yo'lining tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish va manevr ishlari belgilangan haq evaziga temir yo'lining lokomotivida amalga oshirilishi, temir yo'lining tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'lini shay va soz holatini ta'minlashni va joriy ta'mirlash temir yo'lining vositalarida va hisobidan amalga oshirilishi, tashkilot va jismoniy shaxs xududi sarhadlaridagi yo'llarni, hamda yuk ortish va tushirish frontlarini axlatlardan va qordan tozalash hamda yoritish **tashkilot** yoki **jismoniy shaxsning vositalarida** va **hisobidan** amalga oshirilishi – belgilangan.* Vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi temir yo'l shoxobcha yo'liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish tartiblarini, vagonlarga yuklarni ortish yoki yuk tushirish muddati va temir yo'l shoxobcha yo'lining boshqa ishlash shart – sharoitlarini belgilaydi. Vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasini temir yo'l (temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi) va temir yo'lining tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'lida rels yoni omborlari va ortish – tushirish maydonlari bo'lgan tashkilot va jismoniy shaxslar bilan tuzadi.

Temir yo‘lini tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘lida alohida frontli yuk ortish va tushirish xususiy yoki ijaraviy omborlari va ortish – tushirish maydonlari bo‘lgan tashkilotlar yoki jismoniy shaxslar bilan temir yo‘lning o‘zaro munosabatlari har bir tashkilot yoki jismoniy shaxs bilan **tuzilgan vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi** bilan tartibga solinadi. Temir yo‘lini tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘liga temir yo‘l lokomotivlarida xizmat ko‘rsatiladi va temir yo‘l tashkilotga yoki jismoniy shaxsga xizmat ko‘rsatish bo‘yicha o‘ziga majburiyat oladi, chunki vagonlarni bevosita temir yo‘l shoxobcha yo‘lidagi ortish va tushirish joylariga olib kirib berish va olib chiqish temir yo‘lning zimmasida bo‘ladi. Ushbu holatda shartnoma, xizmat shartnomasi elementlarini o‘z ichiga oladi.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish hamda vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnoma (quyida shartnoma) **lari** zamonaviy texnik normalar va vositalarni qo‘llashga asoslangan temir yo‘l shoxobcha yo‘li ishining texnologiyasini va temir yo‘l shoxobcha yo‘li tutashgan stansiya ishining texnologiyasini inobatga olgan holda ishlab chiqiladi. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi hamda vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi **Ustaning 90-bandiga muvofiq 5 yil muddatga tuziladi.**

Qurilayotgan temir yo‘l shoxobcha yo‘liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish tartibi va qurilayotgan temir yo‘l shoxobcha yo‘li egasi bilan temir yo‘lning o‘zaro munosabati *“qurilayotgan temir yo‘l shoxobcha yo‘liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqishning vaqtinchalik bitimi”* asosida tartibga solinadi. Bu bitim 1 yil muddatga tuziladi.

7.5 TANLOVGA QARSHI KOMBINATSIYA

O‘tgan bobda muhokama qilingan tamoyillar ancha vaqt uchun ishlab chiqilgan, chunki ular temiryo‘lning yaqin tarixini aniq tushunish uchun yoki temir yo‘l qonunchiligi bo‘yicha har qanday oqilona qarorlar uchun zarurdir. Avvalroq temir kombinatsiyalari ularnisiz tushunish mumkin edi. Bu erta kombinatsiyalar ko‘pincha faqat bitta ulanish liniyasiga turli xil ulanishlar kombinatsiyasidan iborat edi. 1853-yilda Nyu-York Markaziy birlashtirilib, o‘n beshta temir yo‘llar: Albany va Schenectady, Schenectady va Troya, Utica va Schenets Tady, Syracuse va Utica, Auburn va Syracuse, Auburn va Rochester, Rochester va Syracuse Direct, Rochester, Lockport va Niagara Falls, Buffalo va Lockport, Tonawanda, Attica va Buffalo shaharlarida joylashgan. 1855-1858 yillar oralig‘ida ushbu tizim yana beshta yo‘lni egallashga erishdi: Rochester va Ontario Ontario, Buffalo va Niagara Falls, Lewiston, Afina filiali, Niagara ko‘prigi va Kanandaigua. Keyinchalik Vanderbilt: Hudson va Harlem temir yo‘llarining Sharqqa yutuqlari; ko‘l qirg‘og‘idan va Michigan janubidan, Kanada janubidan, Markaziy Michigandan, Nyu-Yorkdan, Chikagodan va Sent-Luisdan, g‘arbiy tomondan; butun tizim, shu jumladan to‘rt ming kilometrdan ortiq chiziqli.

Bu ko‘pgina misollardan biridir. Agar katta temir yo‘llarning deyarli barchasini tarixini izlasak, ularni birlashuv natijasida shakllantirganini topamiz. Bunday hodisalar uchun zarur bo‘lgan narsa edi.

Temir yo‘llar faqat mahalliy ishlar, har bir joy o‘z nizomlarini imzolashi va o‘zlarining boshlashlari mumkin. Moment har qanday katta trafikning o‘sishi natijasida, biznes yuritishning behuda usuli deb qaraldi. Agar ular har bir aloqa nuqtasida mashinani almashtirsalar, xarajatlar sezilarli darajada oshirildi.

Bunday ehtiyojni bilish uchun maxsus ta'lim talab qilinmaydi konsolidasyonlar. Mamlakatning asosiy yo'nalishlari yigirma yil ilgari ushbu nuqtaga etib keldi. O'sha paytda asosiy yo'nalishlar juda yaxshi birlashtirildi, Ogayo daryosi yoki Eri ko'li sharqiy tomoni; ular Chikago yoki Sent-Luis bilan aloqada bo'lib, ular mustaqil yo'llardan foydalanganlar. Ushbu vaziyatni o'zgartirishga harakat qilishgan odamlar Cornelius Vanderbilt va Tomas Aleksandr Skott edi. Skott bundan oldin boshlangan va davom etdi; ammo Vanderbiltning harakatlarida bu harakat sifatli bo'lib, uni bu harakatda markaziy o'rin egallaydi.

Scott 1850 yilda Pensilvaniya temir yo'llarida xizmatga kirdi. Tezda targ'ibot-tashviqot ishlari olib borildi va tez orada yo'l siyosatida uning ta'siri sezildi.

1860-yilda u asosan uning barcha loyihalarida qo'llab-quvvatlagan Edgar Tomsonning sa'y-harakatlari tufayli vitse-prezident bo'ldi. Ular allaqachon Filadelfiya va Eriga egalik qilishgan va urushlar bu rejalarni uzib yuborgan boshqa turdagi sxemalar bilan band edi. Urushning oxirida ular o'z faoliyatlarini davom ettirishga majbur bo'ldi; Tizim g'arbiy tomondan Chikago, Sent-Luis va Cincinnati janubida, Nyu-Jersi shimolidan Balti janubida va shimoldan Ontario shtatiga tarqaldi. Skott moliyaviy muammolarni hal qilishda ishtirok etgan.

1874-yilda Tomson vafotidan so'ng, Scott prezident etib saylandi. Bu lavozim 1880 yilgacha, o'limidan bir yil oldin sodir bo'lgan. Uning siyosati natijasida Pensilvaniya temir yo'llari va uning alterego kompaniyasi Pensilvaniya Qo'shma Shtatlardagi deyarli etti ming kilometr eng qimmat temir yo'l ob'ektlarini nazorat qildilar¹

Yoshligida u qaynatgich kapitani edi va 1850-1860 yillarda dunyodagi parovozlarning etakchi egalaridan biri edi. Biroq, uning fikricha, temir yo'lning kelajagini oldindan bilib olamiz. U dengizni o'z kapitalini yerga sarmoya qilish uchun tark etdi. 1863 yili u Harlemoni sarmoya sifatida sotib oldi

1864 yili Hudson daryosiga kirdi; 1867-yilda, ba'zi muxolifatlardan so'ng, u Markaziy Nyu-Yorkning nazoratini o'rnatdi va 1869 yilda Hudson temir yo'li bilan birlashdi. Lekin u va uning do'stlari g'arbda, ko'l qirg'og'ida va Kanadadagi yo'llarda muvaffaqiyat qozondi. U Nyu-York bilan to'rt ming kilometr temir yo'lni birlashtirdi va Chikago. Bunga parallel ravishda, lekin sekinroq, uchta ishlab chiqildi. Boshqa magistral chiziqli tizimlar - shimoldagi yirik magistral, erie o'rtada, janubdagi Baltimor va Ogayo.

Ushbu tizimlarning dastlabki rivojlanishi, Baltimor va Ogayo shtati urushida, Erie spekulativ nazoratida, vaziyatning kamchiliklari sababli Grand Trunk holida biroz orqada qoldi. Lekin teng emas

Ushbu tizimlar asosida ushbu boshqaruvlarning har biri ikki mingdan uch ming kilometrgacha, qirg'oq va Missisipi vodiysi o'rtasidagi chiziq.

Parallel yo'nalishlar bo'yicha konsolidatsiyalash tendentsiyasi mamlakatning ushbu hududida temir yo'l geografiyasining o'ziga xos xususiyati hisoblanadi. West Bank, Lackawanna, hinducha va Ogayo shtatlari so'nggi bir necha yil ichida ishlab chiqilgan. Ko'llar va Ogayo daryosi o'rtasida, Klive, Kolumb, Cincinnati va Indianapolis kabi ba'zi tizimlar bu kurashga qarshi edi. Chikagodan shimoldan boshlangan birinchi St Paul va undan keyin shimoli-g'arbiy tizim, har biri taxminan besh ming kilometr chiziq, so'ngra yarim ming, Chikagodagi, Burlington va Quincy bilan Rok oroli to'rt ming, Chikagodagi va Altonda mingga yaqin. Illinoys shtatining ikki ming kishilik markazi. Ushbu tizimlar o'sdi va yanada mustahkamlandi.

Magistral yo'nalishlardan tezroq. Sent-Luisdan kelganmiz xuddi shu nuqtai nazardan, faqat bitta kompaniya, Missouri Tinch okeani juda kuchli bo'lib, olti ming milni boshqaradi. Bundan tashqari missuri daryosining g'arbiy qismida parallel chiziqlar Continental trafigi tepalikning o'rnini egallaydi¹

NAZORAT SAVOLLARI

1. Ayrim tashkilotlarga va jismoniy shaxslarga xizmat ko'rsatish uchun mo'ljallangan, umumiy temir yo'l tarmog'i bilan uzluksiz relsli izlar orqali bog'lanishda bo'lgan yo'llar mansub bo'ladi.
2. Temir yo'l shoxobcha yo'llari kimlarning tasarrufida bo'lishi mumkin?
3. Qanday holatda temir yo'l shoxobcha yo'li (TYSHY) idoraning tasarrufida bo'ladi va shu idoraning mulki hisoblanadi?
4. Temir yo'l shoxobcha yo'li, uning chegarasida "Temir yo'l shoxobcha yo'lining chegarasi" belgisi o'rnatiladi.
Texnologik tashishlar bilan bog'liq bo'lmagan yangi qurilgan idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llari muvofiq temir yo'lga texnik xizmat ko'rsatishga o'tkazilishi mumkin.
5. Texnologik tashishlar bilan bog'liq bo'lmagan yangi qurilgan idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llari muvofiq belgilangan tartibda temir yo'lining mulkiga o'tkazilishi mumkin.
6. Texnologik tashishlar bilan bog'liq bo'lmagan yangi qurilgan idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llari muvofiq belgilangan tartibda temir yo'lining mulkiga o'tkazilishi mumkin.
7. Temir yo'l shoxobcha yo'llarini ekspluatatsiya qilish Qoidalari qaysi normativ hujjatda bayon etilgan?
8. Temir yo'l shoxobcha yo'llarining mulkdorlari va temir yo'l transporti korxonalari o'rtasidagi munosabatlar nima asosida tartibga solinadi?
9. Idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llariga ega bo'lgan tashkilot va jismoniy shaxslar bilan temir yo'lini o'zara munosabatlari asosida tartibga solinadi.
10. Temir yo'l shoxobcha yo'lining ish texnologiyasini nimaga qarab belgilanadi?
11. Tashkilot va jismoniy shaxslarning tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'llariga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish, hamda manevr ishlarini bajaradi.
12. Agarda shoxobcha egasida lokomotiv mavjud bo'lmasa, temir yo'l shoxobcha yo'llariga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqishni, hamda manevr ishlarini bajaradi.
13. Vagonni aylanish muddati qaysi shartnomada ko'rsatiladi?
14. Temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatiladigan temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasining eng ahamiyatli shartlari nimalarda iborat?
15. Temir yo'l shoxobcha yo'lga shoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida, shoxobcha yo'lda

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 85-86 pp

16. Temir yo‘l shoxobcha yo‘liga temir yo‘lning lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida temir yo‘l bevosita yuk ortish – yuk tushirish frontlariga olib kirib bergan
17. Kontragentlar kimlar?
18. Kontragentlar kimlar?
19. Kontragentlarga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish bo‘yicha xizmat ko‘rsatish tartiblari qaysi shatnomada belgilanadi?
20. Temir yo‘l oldida kontragentlarda vagonlarni to‘xtab turishi uchun javobgarlik kimning zimmasida bo‘ladi?
21. Temir yo‘lning tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘lida rels yoni omborlari bo‘lgan tashkilot bilan temir yo‘lning o‘zaro munosabatlari qaysi shartnoma asosida tartibga solinadi?
22. Temir yo‘lning tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish va manevr ishlari kimning lokomotivida amalga oshiriladi?
23. Temir yo‘lning tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘lini shay va soz holatini ta‘minlashni va joriy ta‘mirlash kimning vositalarida va hisobidan amalga oshiriladi?
24. Temir yo‘lning tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘lini tashkilot xududi sarhadlaridagi yo‘llarni, hamda yuk ortish va tushirish frontlarini axlatlardan va qordan tozalash hamda yoritish kimning vositalarida va hisobidan amalga oshiriladi?
25. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi hamda vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi necha yil muddatga tuziladi?
26. Vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasini kimlar o‘rtasida tuziladi?

8-MA’RUZA

TEMIR YO‘L SHOXOBCHA YO‘LLARINI EKSPLUATATSIYA QILISH SHARTNOMAVIY MUNOSABATLARI MAZMUNI

Reja:

- 8.1. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish hamda vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarining turlari.**
- 8.2. Qabul qilish-topshirish operatsiyalarini bajarish joyi.**
- 8.3. Qabul qilish-topshirish operatsiyalarini bajarish tartibi.**
- 8.4. Olib kirib beriladigan vagonlar soni.**

Tayanch tushinchalari. Mulkdorlar, tasarrufida, shoxobcha yo‘li egasining lokomotivi, temir yo‘lining lokomotivi, kontragent, tashkilon, jismoniy shaxs, chiqarib qo‘yiladigan yo‘l, shoxocha egasi, xiqarib qo‘yiladigan yo‘lning nomeri, yuk ortish va tushirish frontlari, qabul qilish-topshirish operatsiyalari, vagonlarni texnik va tijoriy ko‘rigi, harakat xavfsizligi, yuklarni asrash, VU-14 shakldagi Kitob, VU-25 shakldagi akt, o‘n baravari miqdorida,

8.1. TEMIR YO‘L SHOXOBCHA YO‘LINI EKSPLUATATSIYA QILISH HAMDA VAGONLARNI OLIB KIRIB BERISH VA OLIB CHIQISH SHARTNOMALARINING TURLARI

Qonunning 9-moddasida, idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llarining mulkdorlari va temir yo'l transporti korxonalari o'rtasidagi munosabatlar **shartnoma** bilan belgilanishi – ko'rsatib o'tilgan, ya'ni temir yo'l shoxobcha yo'llarini ekspluatatsiya qilish yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarini tuzish temir yo'l uchun ham shuningdek tashkilot va jismoniy shaxslar uchun ham **majburiydir**. Temir yo'l shoxobcha yo'li kimning tasarrufida ekanligiga va shoxobcha yo'lga kimning lokomotivida xizmat ko'rsatilishiga muvofiq to'rtta turdagi shartnomalar va bir turdagi vaqtinchalik bitim mavjud.

Yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi – temir yo'l shoxobcha yo'llarining ekspluatatsiya qilish Qoidalarining 2-, 3-, 4-, 5-, va 8- ilovalarida temir yo'l shoxobcha yo'llarini ekspluatatsiya qilish hamda vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarining hamda vaqtinchalik bitimning namunaviy shakllari keltirilgan:

a) temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi (temir yo'l shoxobcha yo'li egasining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida);

b) temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi (temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida);

v) vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi (kontragentga temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilganda);

g) temir yo'l tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'lga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi;

d) qurilayotgan temir yo'l shoxobcha yo'lga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqishning vaqtinchalik bitimi.

Qaysi namunaviy shartnoma asosida shartnoma tuzish masalasi, temir yo'l shoxobcha yo'li **kimni tasarrufida ekanligiga** va **kimning lokomotivida xizmat ko'rsatilishiga**, hamda **temir yo'l shoxobcha yo'li qurilayotganligiga** yoki **doimiy ekspluatatsiyaga topshirilganligiga** bog'liq bo'ladi. Namunaviy shartnoma shaklini to'g'ri tanlab olish katta ahamiyatga ega, chunki unga taraflar o'rtasida tuzilayotgan shartnomaning mazmuni bog'liq bo'ladi.

Temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi mazmunini, birinchi navbatda vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish va manevr ishlarini bajarish **kimning tasarrufidagi lokomotivida** amalga oshirilishi belgilaydi. SHuning uchun temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish namunaviy shartnomasining **ikki shakli** tasdiqlangan: **biri** - shoxobcha yo'l egasining lokomotivida xizmat ko'rsatiladigan temir yo'l shoxobcha yo'llari uchun, **ikkinchisi** - temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatiladigan temir yo'l shoxobcha yo'llari uchun.

Kontragentlarga xizmat ko'rsatishda ham shartnoma mazmunini lokomotiv kimning tasarrufida ekanligi belgilaydi. Agar kontragentga shoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko'rsatilsa temir yo'l bilan kontragent o'rtasida hech qanday shartnomaviy munosabatlar o'rnatilmaydi. Kontragentlarga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish bo'yicha xizmat ko'rsatish tartiblari bevosita **kontragent** va tasarrufida idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'li va lokomotiv bo'lgan **tashkilot va jismoniy shaxs** o'rtasida tuzilgan shartnoma asosida belgilanadi hamda temir yo'l oldida kontragentlarda vagonlarni to'xtab turishi uchun **javobgarlik tashkilot va jismoniy shaxs** zimmasida bo'ladi.

Idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'lga, shuningdek ushbu shoxobcha yo'ldagi kontragentga temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida temir yo'l

kontragent bilan “**Vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi** (kontragentga temir yo‘lining lokomotivida xizmat ko‘rsatilganda)” ni tuzadi va barcha hisob kitoblar bevosita ularning o‘rtasida bajariladi.

Temir yo‘lining tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘liga temir yo‘lining lokomotivida xizmat ko‘rsatiladi, ushbu shoxobcha yo‘ldagi alohida frontli yuk ortish va tushirish xususiy yoki ijaraviy omborlari va ortish-tushirish maydonlari bo‘lgan har bir tashkilot yoki har bir jismoniy shaxs bilan temir yo‘l “**temir yo‘l tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi**” tuzadi, shu shartnoma asosida ularga vagonlarni olib kirib beradi, olib chiqadi va barcha hisob kitoblar bevosita ularning o‘rtasida bajariladi.

Qurilayotgan temir yo‘l shoxobcha yo‘liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish tartibi va qurilayotgan temir yo‘l shoxobcha yo‘li egasi bilan temir yo‘lining o‘zaro munosabati “*qurilayotgan temir yo‘l shoxobcha yo‘liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqishning vaqtinchalik bitimi*” asosida tartibga solinadi.

8.2. QABUL QILISH-TOPSHIRISH OPERATSIYALARINI BAJARISH JOYI

Qabul qilish-topshirish operatsiyalarini bajarish joyi temir yo‘l shoxobcha yo‘liga (quyida shoxobcha yo‘li deb yuritiladi) xizmat ko‘rsatadigan lokomotiv kimning tasarrufida ekanligiga bog‘liq. Tashkilot (korxona) tasarrufidagi shoxobcha yo‘liga, **uning lokomotivida** xizmat ko‘rsatilganida temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasida (quyida shartnoma deb yuritiladi) **chiqarib qo‘yiladigan** (qabul qilish-topshirish) deb nomlanuvchi yo‘l belgilanadi. Korxona adresiga etib kelgan yukli vagonlarni yoki yuk ortishga olib kirib beriladigan bo‘sh vagonlarni temir yo‘l chiqarib qo‘yiladigan yo‘lga olib kirib beradi va shu yo‘lda temir yo‘l vagonlari korxonaga topshiradi. Qabul qilib olingan vagonlarni chiqarib qo‘yiladigan yo‘ldan shoxobcha egasi o‘zining lokomotivida vagonlarni yuk ortish yoki tushirish joylariga olib kirib beradi. SHoxobcha yo‘lida vagonlar bilan yuk ortish va tushirish ishlari bajarilganidan so‘ng shoxobcha egasi ularni shu chiqarib qo‘yiladigan yo‘lga olib chiqib qo‘yadi va temir yo‘lga topshiradi.

CHiqarib qo‘yiladigan yo‘lning nomeri **temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi** (temir yo‘l shoxobcha yo‘li egasining lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida) namunaviy shaklining 3-§da (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo‘limi 2-ilova):

§ 3. *Sdavaemye na pod’ezdnoy put vagony podayutsya lokomotivom dorogi na put, dalneyshee prodvijenie vagonov proizvoditsya lokomotivom vetvevladelsa.*

Vozvraцаемые s pod’ezdnogo puti vagony dostavlyayutsya lokomotivom vetvevladelsa na put – deb nazarda tutilgan.

Agar stansiya chegarasi tashqarisida joylashgan chiqarib qo‘yiladigan yo‘lga temir yo‘l vagonlarni olib kirib bersa, korxonadan vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish uchun № 1 tarif qo‘llanmasiga [18] muvofiq yig‘im undiriladi.

Korxonaning tasarrufidagi shoxobcha yo‘liga **temir yo‘lning lokomotivida** xizmat ko‘rsatilganida shartnomada chiqarib qo‘yiladigan yo‘l belgilanmaydi, chunki temir yo‘l yuk

ortish va tushirish frontlariga vagonlarni olib kirib berishi va ularning ixtisoslashtirilishiga muvofiq joylashtirib chiqishi kerak va bu haqida namunaviy shartnoma shakllarining tegishli paragraflarida alohida takidlab o'tilgan.

Temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi (temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida) va **vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi** (kontragentga temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilganda) namunaviy shakllarining 2-§larida (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi 3- va 4-ilovalari):

§ 2. Podacha i uborka vagonov proizvoditsya lokomotivom dorogi s rasstanovkoy vagonov po frontam pogruzki i vygruzki.

Rasstoyaniya dlya vyziskaniya platy za podachu ili uborku vagonov prinimaetsya km v oba konsa – deb nazarda tutilgan.

Xuddi shuningdek, temir yo'ning tasarrufidagi shoxobcha yo'liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasida ham chiqarib qo'yiladigan yo'l belgilanmaydi, chunki temir yo'ning tasarrufidagi shoxobcha yo'liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish hamda ularni yuk ortish – tushirish frontlariga joylashtirib chiqish **temir yo'ning lokomotivida** amalga oshiriladi.

Temir yo'l tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi namunaviy shaklining 3-§da (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi 5-ilovada) faqat:

§ 3. Rasstoyanie dlya vyziskaniya platy za podachu ili uborku vagonov prinimaetsya km – deb nazarda tutilgan.

Qabul qilish-topshirish operatsiyalarini bajarish joyi shoxobcha yo'liga xizmat ko'rsatuvchi lokomotiv kimning tasarrufida ekanligiga bog'liq bo'ladi. Shoxobcha yo'liga shoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida qabul qilish-topshirish operatsiyalari **chiqarib qo'yiladigan yo'lda**; shoxobcha yo'liga temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida esa qabul qilish-topshirish operatsiyalari **yuk ortish va tushirish joylarida** amalga oshiriladi.

Qabul qilish-topshirish operatsiyalarini bajarish joyi **temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi** (temir yo'l shoxobcha yo'li egasining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida) namunaviy shaklining 6-§da (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi 2-ilovada):

§ 6. Osmotr i peredacha vagonov v texnicheskom i kommercheskom otnoshenii proizvodnyatsya na priemo-sdatochnyx putyax – deb nazarda tutilgan.

Qabul qilish-topshirish operatsiyalarini bajarish joyi **temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi** (temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida) namunaviy shaklining 6-§da (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi 3- ilova) va **vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi** (kontragentga temir yo'lining

lokomotivida xizmat ko'rsatilganda) namunaviy shaklining 5-§da (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi 4-ilova):

§ 6 (§ 5). *Sdacha i priem vagonov i Грузов производства в местax погрузки и выгрузки в соответствии с Правилами* – deb nazarda tutilgan.

Qabul qilish-topshirish operatsiyalarini bajarish joyi **temir yo'l tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'lga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi** namunaviy shaklining 6-§da (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi 5-ilova):

§ 6. *Sdacha i priem vagonov i Грузов производства в местax погрузки и выгрузки в соответствии с Правилами* – deb nazarda tutilgan.

8.3. QABUL QILISH-TOPSHIRISH OPERATSIYALARINI BAJARISH TARTIBI

Qabul qilish-topshirish operatsiyalarini bajarish vagonlarni **texnik va tijoriy ko'rigidan** iborat. **SHoxobcha egasining lokomotivida** xizmat ko'rsatiladigan temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasida vagonlarni texnik va tijoriy munosabatda ko'rikdan o'tkazish va topshirish qabul qilish-topshirish yo'lida bajarilishi ko'rsatiladi. Bundan farqli ravishda **temir yo'lining lokomotivida** xizmat ko'rsatiladigan temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish hamda vagonlarni olib kirib berish shartnomalarida vagonlarni va yuklarni ko'rikdan o'tkazish va topshirish yuk ortish va tushirish joylarida amalga oshirilishi nazarda tutiladi. Qabul qilish va topshirish operatsiyalarini vaqt normasi bitta vagon uchun 1 minut va bir vaqtni o'zida topshiriladigan vagonlar partiyasi uchun 30 minutdan ziyod bo'lmasligi kerak.

Yuk ortishga olib kirib beriladigan vagon va konteynerlar **harakat xavfsizligi** va **yuklarni asrash** talablariga javob berishi kerak. Stansiyada yuk ortishga olib kirib beriladigan har bir vagon **texnik xizmat ko'rsatishga** va **tijoriy ko'rikka** taqdim etilishi shart. Vagonlarni texnik xizmat ko'rsatishga taqdim etmasdan va uni vagon xo'jaligi ishchilari tomonidan VU-14 shakldagi Kitobga **yaroqli** (годным) deb e'tirof etilganligi haqida yozmasdan vagonlarni ortishga olib kirib berish taqiqlanadi.

Vagonlarga texnik xizmat ko'rsatish tartibi "*Ekspluatatsiyadagi vagonlarga xizmat ko'rsatish bo'yicha Yo'riqnoma*"da (Sovet po jeleznodorozhnomu transportu Gosudarstv – uchastnikov Sodrujestva. Instruksiya po texnicheskomu obslujivaniyu vagonov v ekspluatatsii. Moskva 2009 g. – 210 s.) bayon etilgan tartibda amalga oshiriladi. Vagonlarni tijoriy ko'rigi "*Poezd va vagonlarni tijoriy ko'rigi Qoidalari*"da nazarda tutilgan tartibda amalga oshiriladi.

Korxonalarining temir yo'l shoxobcha yo'lga vagonlarni topshirishda va ulardan vagonlarni qabul qilishda vagonlarni texnik holatini nazorati **topshirish texnik punkti, stansiya yoki vagonlarga texnik xizmat ko'rsatish punktning** Namunaviy texnologik jarayonlariga muvofiq amalga oshiriladi.

Topshirilayotgan vagonni nomerini VU-14 shakldagi Kitobga yozib, bir vaqtni o'zida topshirish texnik punkti, temir yo'l stansiyasi qabul qiluvchi topshiruvchisi va temir yo'l shoxobcha yo'li egasining vakili ko'rikdan o'tkazadilar. Stansiyada shikastlangan vagonlar aniqlanganida, vagon ko'rikchisi shikastlangan vagonlarga VU-25 shakldagi akt tuzib, vagonlarga **texnik xizmat ko'rsatish punkti** (punkt texnicheskogo obslujivaniya, quyida

PTO deb yuritiladi) smenasi rahbari orqali vagon deposi va stansiya rahbarlariga surishtiruv olib borish uchun VU-23 shaklda xabar beradi. Bunda shikastlanish yoki detallar va uzellar mavjud bo'lmagan va nuqsonlar aniqlangan vagonlar, maxsus moslmalarning holati **VU-15 shakldagi vagonlarni aslicha ko'rik Kitobiga** yoziladi. Vagonlar ko'rigi tugaganidan so'ng topshiruvchi va qabul qiluvchi taraf ko'rikchilari VU-15 shakldagi Kitobda, har bir vagon nomeri qarshisiga aniqlangan nuqsonlarni ko'rsatib, yozuvlarni taqqoslaydilar va o'z imzolari bilan tasdiqlaydilar. VU-15 shakldagi Kitobga faqat nuqsonlar aniqlangan, detallar mavjud bo'lmagan yoki shikastlangan vagonlar nomerlari yoziladi.

Vagonlar shikastlangan barcha holatlarda VU-15 shakldagi Kitobdagi yozuvlar VU-25 shakldagi akt tuzishga asos hisoblanadi va bu aktni shikastlangan vagonni qabul qiluvchi vagon ko'rikchisi rasmiylashtiradi. VU-25 shakldagi akt Ustaning 142-bandiga muvofiq, *temir yo'l shoxobcha yo'lida yuk jo'natuvchilarning yoki yuk oluvchilarning vositalarida yuk ortishda yoki tushirishda vagonlar, konteynerlar shikastlanganligi uchun yoki vagon (konteyner) qismlari yo'qolganida yuk jo'natuvchi, yuk oluvchi temir yo'l tasdiqlagan baholash qaydnomasi bo'yicha, shikastlangan (yo'qolgan) vagon yoki konteynerning qismlarining bahosini o'n baravari miqdorida temir yo'lga jarima to'lashga* – asos hisoblanadi.

Bo'sh vagonlarni tijoriy munosabatda korxona qabul qilib olishi, tashiladigan yukni asrashni ta'minlash nuqtaiy nazaridan, mazkur yukni tashishga ularni yaroqli ekanligini bildiradi. Ustavning 52-bandiga muvofiq, temir yo'l shoxobcha yo'lida, ya'ni umumiy foydalanish joylarida barcha yuklarni vagonlarga ortish yuk jo'natuvchilarning vositalarida amalga oshiriladi, bionbarin Ustavning 53-bandiga muvofiq, *harakatdagi sostavni muayyan yukni tashish uchun tijoriy munosabatda yaroqliligini yuk jo'natuvchi aniqlaydi, temir yo'l muayyan yukni ortish uchun soz, yaroqli, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, zaruriyatli holatlarda esa* – yuvilgan va dezinfekatsiyalangan vagonlarni va konteynerlarni olib kirib berishi shart.

Yukli vagonlarni tijoriy munosabatda qabul qilishda (topshirishda) vagondagi yukka kirish imkoniyati yo'qligi, ochiq harakatdagi sostavga ortilgan yukni holati, tambalash – plombalash moslamasining (zaporno – plombirovochnye ustroystva, quyida ZPU deb yuritiladi) kimga tegishli ekanligi va sozligi, burama simlarni sozligi, lyuklar holati va h.k. aniqlanadi. Ustavning 88-bandiga muvofiq, *idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llarida hamda temir yo'lning tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'llarini tashkilotlar, jismoniy shaxslar xududi sarhadlarida va ularning yuk ortish va tushirish frontlarida yukli va bo'sh vagonlarni qo'riqlash tashkilotlarning va jismoniy shaxslarning vositalarida va hisobidan amalga oshiriladi.*

Yukli vagonlar chiqarib qo'yiladigan yo'lida topshirilayotganda, vagon va yuklarni topshirishdan so'ng qo'riqlash korxona zimmasiga yuklatiladi. Bu holatda yukni vazni va joylar sonini **tekshirish** haqida talabni korxona vagonlarni topshirish paytida ma'lum qilishi kerak. Ustavning 70-bandiga muvofiq, *tayinlangan temir yo'l stansiyasida temir yo'l quyidagi vaziyatlarda yukni vaznini, joylar sonini va holatini tekshirishi shart (majbur):*

- **nuqsonli** vagonda yuk etib kelganida, qaysiki nuqsonlilik xarakteri tashilayotgan yuklarni asrashga ta'sir qilishi mumkin bo'lsa;

- agar tashish hujjatlarida **tambalash - plombalash moslama (plomba)sini** mavjudligi haqida belgi bo'lsayu, **tambalash - plombalash moslama (plomba)sisiz**, shikastlangan

tambalash - plombalash moslama (plomba)si bilan yoki yo'l safaridagi temir yo'l stansiyasining tambalash - plombalash moslama (plomba)si bilan vagonda yuk etib kelganida;

- ochiq harakatdagi sostavlarda tashishda yoki yopiq vagonlarda tambalash - plombalash moslama (plomba)sisiz tashishda, qachonki bunday tashishlar yuklarni tashish Qoidalarida nazarda tutilgan bo'lsa, yuklar kam chiqish, buzilish va shikastlanish **alomatlari** bilan etib kelganida;

- tez buziluvchan yuklar **etkazib berish muddatiga** rioya qilmay etib kelganida;

- **temir yo'l ortgan** yaroqli va soz (beshikast) vagonda, jo'natuvchi temir yo'l stansiyasining soz (beshikast) tambalash - plombalash moslama (plomba)si bilan, hamda ochiq harakatdagi sostavlarda yoki yopiq vagonlarda tambalash - plombalash moslama (plomba)sisiz, qachonki bunday tashishlar yuklarni tashish Qoidalarida nazarda tutilgan bo'lsa, kam chiqish, buzilish yoki shikastlanish alomatlarisiz yuklar etib kelganida;

- temir yo'l umumiy foydalanish joylarida **tushirgan** yuklarni topshirganida.

YUqorida ko'rsatilgan holatlarda idishli va donali yuklarni temir yo'l faqat shikastlangan joylar vaznini va yuk holatini tekshirish bilan topshiradi. Yukni holatiga ta'sir qiluvchi shikastlangan idish yoki boshqa vaziyatlar aniqlanganida temir yo'l shikastlangan joylarni ochib fakturalar va hisoblar bo'yicha yukni shikastlangan joylaridagina tekshirish o'tkazishi shart.

Agar jo'natuvchi temir yo'l stansiyasida aniqlangan yuk vazni, tayinlangan temir yo'l stansiyada ma'lum bo'lgan yuk vazniga nisbatan tafovuti, tarozilarni ko'rsatish farqi normasidan yoki yuklarni tortish aniqligi normasidan, hamda yuklarni tashish Qoidalarida belgilangan ushbu yuk vazning tabiiy kamayish normasidan ziyod bo'lmasa yukni vazni to'g'ri deb hisoblanadi.

Yuk jo'natuvchining vositalarida ortilgan va yaroqli va soz (beshikast) vagonda yuk jo'natuvchining soz (beshikast) tambalash - plombalash moslama (plomba)sida hamda ochiq harakatdagi sostavlarda yoki yopiq vagonlarda tambalash - plombalash moslama (plomba)sisiz, qachonki bunday tashishlar yuklarni tashish Qoidalarida nazarda tutilgan bo'lsa, kam chiqish, buzilish yoki shikastlanish **alomatlarisiz** yuklar etib kelganida yuklarni topshirishni temir yo'l yuk joylari sonini, holatini va vaznini tekshirmay amalga oshiradi.

Yuk oluvchining talabi bo'yicha yukni vaznini va holatini tekshirish uchun temir yo'l shatrnomaviy tariflarda nazarda tutilgan tartiblarda va miqdorlarda haq undiradi.

CHiqarib qo'yiladigan yo'lda vagonlar topshirilganidan so'ng, vagon va ZPU (plomba)larni shikastlanishi uchun korxona javob beradi.

Temir yo'l shoxobcha yo'liga temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida vagon va yuklarni korxonaga topshirish va korxonadan qabal qilish yuk ortish va tushirish joylarida (yuk ortish va tushirish frontlarida) amalga oshiriladi. Bunda vagonlarni shoxobcha yo'lining yuk ortish va tushirish joylariga qo'yish paytigacha va vagonlarni u joylardan olish paytidan boshlab vagon va yuklarni qo'riqlash temir yo'lining zimmasida bo'ladi (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi 29-§). Vagonlar shoxobcha yo'lining yuk ortish va tushirish joylariga qo'yilgan paytdan toki vagonlar u joylardan olish paytigacha vagon va yuklarni qo'riqlash korxonaning zimmasida bo'ladi.

Temir yo'l shoxobcha yo'liga bo'sh va yukli vagonlarni topshirish GU-45 shakldagi qabul qiluvchi topshiruvchi esdaligida, aslicha varoqda yoki GU-46 shakldagi vagonlarni olib

kirib berish va olib chiqish qaydnomasida topshiruvchi va qabul qiluvchi taraflarning imzosi bilan tasdiqlanadi. Zaruriyatli holatlarda umumiy shakldagi GU-23 akti (temir yo‘l yuk jo‘natuvchini roziligi bilan bir jinsli yuklarni ortish uchun vagonlarni tozalamasdan va yuvmasdan olib kirib berganida, vagonda plomba mavjud bo‘lmaganida yoki plomba shikastlanganida va boshqa holatlarda) yoki GU-22 shakldagi tijorat akti (yuk kam chiqqanida, buzilganida yoki shikastlanganida va boshqa holatlarda) tuziladi. Umumiy shakldagi GU-23 aktini va GU-22 shakldagi tijorat aktini tuzish tartiblari yuklarni tashish Qoidalarining 37-bo‘limida nazarda tutilgan.

8.4. OLIB KIRIB BERILADIGAN VAGONLAR SONI

SHoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko‘rsatiladigan temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasida chiqarib qo‘yiladigan yo‘l belgilanishi bilan bir qatorda, unda korxonaga olib kirib beriladigan vagonlar soni yoki poezdning maksimal ruxsat berilgan vazni ko‘rsatiladi. SHunigdek shoxobcha yo‘lidan O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘llaridan texnikaviy foydalanish Qoidalari (Gosudarstvennaya inspeksiya Respubliki Uzbekistan po nadzoru za bezopasnostyu jeleznodorojnyx perevozok «UZGOSJELDORNADZOR». Pravila texnicheskoy ekspluatatsii jelezných dorog Respubliki Uzbekistan. Tashkent 2001 g – 160 s.)ga muvofiq shakllangan to‘liq sostavlardagi vagonlar yoki shartnomada belgilangandan kam bo‘lmagan guruh vagonlar temir yo‘lga qaytariladi.

Korxonaga olib kirib beriladigan vagonlar soni yoki poezdning maksimal ruxsat berilgan vazni **temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi** (temir yo‘l shoxobcha yo‘li egasining lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida) namunaviy shaklining 4-§da (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo‘limi 2-ilova):

§ 4. *Kolichestvo vagonov v kajdoy sdavaemoy vetvevladelsu peredachu ustanavlivaetsya ne bolee osey, po vesu ne bolee t brutto.*

S pod’ezdnogo puti vagonы vozvraщayutsya po doroge selьmi sostavami, sformirovannymi v sootvetstvii s PTE, ili gruppami ne menee osey.

Pri nedostatke na pod’ezdnom puti vagonov dlya formirovaniya ustanovlennoy gruppy dopuskaetsya vozvrat menshego kolichestva vagonov – deb nazarda tutilgan.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘liga temir yo‘lining lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida shartnomada olib kirib beriladigan vagonlar soni ko‘rsatilmaydi, chunki bunday shartnomada birdaniga yuk ortish va tushirish fronti belgilanadi.

Birdaniga yuk ortish va tushirish frontining o‘lchami **temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi** (temir yo‘lining lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida) namunaviy shaklining 8-§da (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo‘limi 3- ilova):

§ 8. *Na pod’eznom puti ustanavlivaetsya odnovremennyy front pogruzki i vygruzki dlya odnorodnyx грузов v sleduyuyix razmerax:*

a) po pogruzke

b) po vygruzke

Razmer odnovremennoy podachi vagonov.

Na podkadku i otkatku vagonov sredstvami vetvevladelsa dobavlyaetsya vremya min na vagon – deb nazarda tutilgan.

Birdaniga yuk ortish va tushirish frontining o'lchami **vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi** (kontragentga temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilganda) namunaviy shaklining 7-§da (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi 4-ilova):

§ 7. Na pod'eznom puti ustanavlivaetsya odnovremennyy front pogruzki i vygruzki dlya odnorodnyx грузов v sleduyuyux razmerax:

po pogruzke

po vygruzke

razmer odnovremennoy podachi **vagonov.**

Na podkadku i otkatku vagonov sredstvami kontragenta dobavlyaetsya vremya **min na vagon** – deb nazarda tutilgan.

Birdaniga yuk ortish va tushirish frontining o'lchami **temir yo'l tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi** namunaviy shaklining 8-§da (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi 5- ilova):

§ 8. Front odnovremennoy pogruzki i vygruzki odnorodnyx грузов ustanavlivaetsya v sleduyuyux razmerax:

po pogruzke

po vygruzke

Razmer odnovremennoy podachi

Na podkadku i otkatku vagonov sredstvami predpriyatiya dobavlyaetsya vremya **min na vagon** – deb nazarda tutilgan.

Agar yuk ortish yoki tushirish frontida vagonlarni o'rnini almashtirish shoxobcha yo'lidagi mavjud manevr vositalarida (masalan, manevr chig'irlarida) yoki yuk ortish va tushirish ishlari ko'chma (harakatlanuvchi) mexanizmlarda amalga oshirilsa, manevr lokomotivi ish vaqtini qisqartirish maqsadida olib kirib beriladigan vagonlar o'lchami frontning sig'imidan katta bo'lishi ham mumkin.

Temir yo'l shoxobcha yo'liga shoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko'rsatilganda har bir olib kirib beriladigan partiyadagi vagonlar soni asosan chiqarib qo'yiladigan yo'ning uzunligiga, temir yo'ning lokomotivida xizmat ko'rsatilganda esa – yuk ortish va tushirish frontining sig'imiga bog'liq bo'ladi. Bundan tashqari lokomotivni quvvati, yo'ning bo'ylanma profili, yuk ortish va tushirish frontida vagonlarni o'rnini almashtirish uchun qo'shimcha yo'llarning mavjudligi inobatga olinadi.

8.5. TEMIR YULLARINING XAVF-XATARLARI VA MAS'ULIYATI

O'rtacha kishilar korporatsiyalarning spekuliyativ boshqaruvi yoki ularning sanoat monopoliyasi kabi xarakterlari bilan juda oz bezovta bo'lmoqda. Shikoyatlarning to'qqiztasi va taklif qilingan qonunchilik bu masalaga tegishli. Ba'zilarining aytishicha, korporatsiyalar juda ko'p pul ishlab chiqarishadi, ba'zilar esa ayblovlar odatda juda tarfakash. Yuqori daromad va yuqori daromadlar bo'yicha birinchi shikoyat to'lovlar odatda yolg'ondir. Uchinchidan, jinoyat bilan bog'liq, afsuski, haqiqat.

Korporatsiyalar juda katta ishlar qilayotganini tasdiqlashadi pul haqiqatan ham qo'llab-quvvatlanmaydi. Ushbu mamlakatda temir yo'llarning o'rtacha daromadi 4 tsentdan kam bo'lsa, obligatsiyalar egalari o'rtacha to'rt tsentni va ikki yarim sent. To'g'ri, aksariyat aksiyalar "suv" emas, balki vakili aslida sarflangan mablag'lardan foydalanish. Shu sababli,

yo'llar jami sarmoyaning beshdan bir qismidan ko'proq daromad olish imkoniyati yo'q. Bu o'rtacha miltiq uchun 45,0 x 30 dollarni tashkil qiladi bu zaxiralarning deyarli yarmi va zanjirlarning oltidan bir qismidir "suv" deb nomlanadi.

Ovqatni cheklash orqali haddan ziyod foydaning oldini olish kompaniyani o'z aktsiyadorlari o'rtasida bo'lishishi mumkin. Bu odatda "aktsiyadorlik sug'orish" dan qochadi. Ya'ni, aktsiyadorlar o'rtasida tarqatish ularni kichik yoki hech narsaga yaramaydigan yangi mahsulot ular dividendlar olishlari mumkin. Lekin qonun ham bo'lsa u itoat qildi va sug'orishga urinish yo'q, jamoat kamdan-kam hollarda undan foyda ko'radi. Agar kompaniyaning barcha sof daromadlarini bo'lishishga ruxsat etilmagan bo'lsa, aktsiyadorlar stavkalarini qisqartirmaydilar. Bu ular uchun oson bo'ladi xarajatlarni oshirish. Yoki ular biroz ish qilishi mumkin yuqori darajadagi biznes va katta biznes emas o'rtacha stavkalar.

Dividendlarni cheklash tamoyili, ko'pchilik qonun chiqaruvchilarni yaxshi deb hisoblash mumkin emas. To'g'ri tashkil etilgan soliq tizimi savolga yaxshiroq javob bering. Tabiiy monopoliya bo'lmasa, ya'ni Ko'p hollarda - raqobat, odatda, buni qiladi ishning bir qismi. Agar mavjud firibgarining foydasi uni vasvasaga soladigan darajada yuqori bo'lsa, raqib maydonga tushadi. Oxir-oqibat, kombinatsiya va narxning pasayishi kuzatiladi; Lekin, bir kamayish bo'ladi foyda va katta biznesni qo'llab-quvvatlaydi birining porti juda og'ir, ikki kishi uchun ham xuddi shunday bo'lmaydi, qancha kombinatsiya qilsalar, qanday nisbatlarda harakat qilishadi boqish

Agar temir yo'lining daromadi juda katta bo'lmasa, undirish narxi Temir yo'l xizmatlariga haq to'lash juda yuqori. Agar temir yo'l tariflari odatda juda baland bo'lsa, uchta narsaning hammasi nazarda tutilishi mumkin: yoki bahslar juda katta daromad keltiradi; yoki ularning aralashuvi biznesni rivojlantirish; yoki ular bundan kattaroqdir boshqa davlatlar. Bizda allaqachon mavjud bo'lgan narsalarning birinchi ko'rib chiqilgan. Ikkinchidan, hech qanday temir yo'l yo'q. AQShda bo'lgani singari biznesni rivojlantirish uchun juda ko'p ishlarni amalga oshirgan, va hozirgi vaqtda rivojlanish... bo'ldi¹

Mr Atkinson qanday transport xarajatlarini ko'rsatdi mahsulot bahosidagi kichik elementga aylangan. Nonni nonvoyxonadan iste'molchilarga yetkazib berishning narxi bug'doyni dehqondan shilingga etkazib berish narxidan va undan bir novdani nonvoyxonaga etkazish narxidan ko'ra muhimroq element hisoblanadi. Bir necha yuz metr, boshqasi esa bir necha mil. Boshqa mamlakatlar bilan solishtirishga kelsak: AQSh o'rtacha ish haqi, lekin har bir milga bir tonna va chorak. 1884 yilda ular bir foizga va sakkizinchiga tushishdi. Bu boshqa joydan pastroq.

Dunyo va undan past bir necha yil oldin mumkin bo'lgan fikrdan pastroq. O'n besh yil avval o'rtacha tariflarni solishtirish qiyin, chunki o'sha paytda umumiy statistik ma'lumotlar topilmadi. Ularni kesib tashlagan vositalarning to'liq namoyishi, texnik jihatdan, risola bo'lish...dir¹

NAZORAT SAVOLLARI

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 101-102pp

1. Qonunning 9-moddasida, idoralarga qarashli temir yo‘l shoxobcha yo‘llarining mulkdorlari va temir yo‘l transporti korxonalari o‘rtasidagi munosabatlar bilan belgilanishi – ko‘rsatib o‘tilgan.
2. temir yo‘l shoxobcha yo‘llarini ekspluatatsiya qilish yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarini tuzish temir yo‘l uchun ham shuningdek tashkilot va jismoniy shaxslar uchun ham
3. Temir yo‘l shoxobcha yo‘li kimning tasarrufida ekanligiga va shoxobcha yo‘liga kimning lokomotivida xizmat ko‘rsatilishiga muvofiq
4. Qaysi normativ hujjatda temir yo‘l shoxobcha yo‘llarini ekspluatatsiya qilish hamda vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarining namunaviy shakllari keltirilgan?
5. Qaysi turdagi shartnoma mavjud emas?
6. Qaysi turdagi shartnoma mavjud emas?
7. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi mazmunini nima belgilaydi?
8. Kontragentlarga xizmat ko‘rsatishda shartnoma mazmunini nima belgilaydi?
9. Agar kontragentga shoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko‘rsatilsa temir yo‘l bilan kontragent o‘rtasida
10. Kontragentlarga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish bo‘yicha xizmat ko‘rsatish tartiblari nima asosida belgilanadi?
11. Vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi (kontragentga temir yo‘lining lokomotivida xizmat ko‘rsatilganda) kimlar o‘rtasida tuziladi?
12. Vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi (kontragentga temir yo‘lining lokomotivida xizmat ko‘rsatilganda) qaysi holatda temir yo‘l kontragent bilan tuzadi?
13. Temir yo‘l tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi kimlar o‘rtasida tuziladi?
14. Qabul qilish-topshirish operatsiyalarini bajarish joyi nimaga bog‘liq?
15. Tashkilot tasarrufidagi shoxobcha yo‘liga, uning lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasida nima belgilanadi?
16. CHiqarib qo‘yiladigan yo‘lning nomeri qaysi shartnomada nazarda tutiladi?
17. Korxonaning tasarrufidagi shoxobcha yo‘liga temir yo‘lning lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida shartnomada
18. Korxonaning tasarrufidagi shoxobcha yo‘liga temir yo‘lning lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida shartnomada nima uchun chiqarib qo‘yiladigan yo‘l belgilanmaydi?
19. Nima uchun temir yo‘lning tasarrufidagi shoxobcha yo‘liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasida chiqarib qo‘yiladigan yo‘l belgilanmaydi?
20. Qabul qilish-topshirish operatsiyalarini joyi bog‘liq bo‘ladi.
21. SHoxobcha yo‘liga shoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida qabul qilish-topshirish operatsiyalari qayerda amalga oshiriladi?
22. SHoxobcha yo‘liga temir yo‘lning lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida qabul qilish-topshirish operatsiyalari qayerda amalga oshiriladi?
23. Qabul qilish-topshirish operatsiyalarini bajarish iborat?
24. SHoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko‘rsatiladigan temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasida vagonlarni texnik va tijoriy munosabatda ko‘rikdan o‘tkazish va topshirish qayerda bajarilishi ko‘rsatiladi?

25. Vagonlarni texnik xizmat ko'rsatishga taqdim etmasdan va uni vagonlarni ortishga olib kirib berish taqiqlanadi.

9-MA'RUZA

TEMIR YO'L SHOXOBCHA YO'LINI EKSPLUATATSIYA QILISH HAMDA VAGONLARNI OLIB KIRIB BERISH VA OLIB CHIQISH SHARTNOMALARINI TUZISH

Reja:

- 9.1. SHartnoma shakllari va taraflari.
- 9.2. SHartnoma tuzishga tayyorgarlik ko'rish va temir yo'l shoxobcha yo'lini kuzatib chiqish aktini tuzish.
- 9.3. SHartnomani imzolash va kelishmovchiliklarni tartibga solish.
- 9.4. Kelishmovchiliklarini xo'jalik sudiga ko'rib chiqishga topshirish.
- 9.5. Kontragentlar bilan shartnoma tuzish.

9.1. SHARTNOMA SHAKLLARI VA TARAFLARI

SHartnoma shakllari. Temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish hamda vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarini tuzish temir yo'l uchun ham, korxonalar uchun ham majburiydir. Ustavning 83-bandiga muvofiq, *idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llariga ega bo'lgan tashkilot va jismoniy shaxslar bilan temir yo'lni o'zaro munosabatlari temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi asosida tartibga solinadi.*

Ustavning 86-bandida esa, *temir yo'lning tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'lida rels yoni omborlari va ortish-tushirish maydonlari bo'lgan tashkilot va jismoniy shaxs bilan temir yo'lning o'zaro munosabatlari vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi asosida tartibga solinishi* – ko'rsatib o'tilgan.

Idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'liga temir yo'lning lokomotivida xizmat ko'rsatilganida shoxobcha egasining kontragentlariga, ya'niy boshqa tashkilotlar va jismoniy shaxslarning idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llarida o'zlarining omborlari yoki unga tutashadigan idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llari bo'lgan tashkilotlarga va jismoniy shaxslarga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish, temir yo'l har bir shunday kontragent bilan tuzgan vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi shartlariga muvofiq amalga oshirilishi – Ustavning 85-bandida bayon etilgan.

Temir yo'l shoxobcha yo'li qurilayotgan paytda ularga vagonlarni olib kirib berish, temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi qurilish tashkiloti yoki temir yo'l shoxobcha yo'li qurilayotgan korxona bilan tuzadigan vaqtinchalik bitim shartlariga muvofiq amalga oshiriladi (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi 16-§).

Taraflar o'rtasidagi tuziladigan shartnomalar va bitim temir yo'l tasdiqlagan va yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi – temir yo'l shoxobcha yo'llarining ekspluatatsiya qilish Qoidalarining 2-, 3-, 4-, 5-, va 8- ilovalarida keltirilgan **namunaviy shakllarga** mos

kelishi kerak. Qaysi namunaviy shartnoma asosida shartnoma tuzish masalasini echish, temir yo‘l shoxobcha yo‘li kimning tasartufida ekanligiga va shoxobcha yo‘liga kimning lokomotivida xizmat ko‘rsatilishiga hamda shoxobcha yo‘li qurilayaptimi yoki doimiy ekspluatatsiya topshirilganmi, ana shularga bog‘liq. Namunaviy shartnoma shaklini to‘g‘ri tanlab olish katta ahamiyatga ega, chunki namunaviy shartnoma shaklini to‘g‘ri tanlab olishga taraflar o‘rtasida tuzilayotgan shartnomani mazmuni bog‘liq bo‘ladi.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasini mazmunini, birinchi navbatda shoxobcha yo‘liga kimning tasarrufidagi lokomotivda vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish hamda manevr ishlari amalga oshirilishi belgilaydi. SHu bois temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasini ikki namunaviy shakli tasdiqlangan: biri – **shoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko‘rsatiladigan temir yo‘l shoxobcha yo‘llari uchun**, ikkinchisi – **temir yo‘lning lokomotivida xizmat ko‘rsatiladigan temir yo‘l shoxobcha yo‘llari uchun**. Temir yo‘lning tasarrufidagi temir yo‘l shoxobchalariga har doim temir yo‘lning lokomotivida xizmat ko‘rsatiladi. Bunday temir yo‘l shoxobcha yo‘llari uchun yagona shakldagi namunaviy shartnoma nazarda tutilgan.

SHartnoma taraflari. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish hamda vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarini taraflari **temir yo‘l** yoki **temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi** va tegishli **korxona**, vaqtinchalik bitimda esa **temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi** va **qurilish tashkiloti** yoki temir yo‘l shoxobcha yo‘li qurilayotgan **korxona** bo‘ladi. Temir yo‘lni nomidan temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish hamda vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalariga imzo qo‘yish huquqi shoxobcha yo‘lining yuk aylanmasiga bog‘liq ravishda **temir yo‘lni rahbariga** yoki **temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbariga** berilgan.

Ustavning 90-bandiga muvofiq, *temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish va vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarini: yuk aylanmasi bir sutkada 50 tagacha vagon bo‘lganida temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbari va tashkilot rahbari; yuk aylanmasi bir sutkada 50 tadan ziyod vagon bo‘lganida temir yo‘lni rahbari (yoki uning topshirig‘i bilan temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasini rahbari) va tashkilot rahbari imzolaydilar.*

Yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo‘limi 43-§ga muvofiq, *temir yo‘l shoxobcha yo‘lini o‘rtacha sutkalik yuk aylanmasi ($n_{o'r}$) bir yilda ortilgan ($\sum n_{y.ort}$) va tushirilgan ($\sum n_{y.tush}$) vagonlar sonini, shu yildagi kunlar soniga bo‘lish orqali aniqlanadi,*

$$n_{o'r} = (\sum n_{y.ort} + \sum n_{y.tush}) / 365, \text{ vag.} \quad (9.1)$$

Ish xarakteri mavsumiy bo‘lgan temir yo‘l shoxobcha yo‘llarida o‘rtacha sutkalik yuk aylanmasi ($n_{m.o'r}$) mavsumda ortilgan ($\sum n_{m.ort}$) va tushirilgan ($\sum n_{m.tush}$) vagonlar sonini shu mavsumdagi kunlar (N_m) soniga bo‘lish orqali aniqlanadi,

$$n_{m.o'r} = (\sum n_{m.ort} + \sum n_{m.tush}) / N_m, \text{ vag.} \quad (9.2)$$

SHoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko‘rsatiladigan temir yo‘l shoxobcha yo‘lini yuk aylanmasini aniqlashda, shoxobcha egasining va kontragentlarning yuk aylanmasi jamlanishi kerakligi inobatga olinadi. Bu, asosiy shoxobcha egasi va uning kontragentlarining

yuk aylanmasi jamlanganida: o'rtacha sutkalik yuk aylanmasi **50 vagondan ziyod bo'lsa** shartnomani asosiy shoxobcha egasi (korxona rahbari) bilan **temir yo'l rahbari, 50 vagondan kam bo'lsa**, shartnomani asosiy shoxobcha egasi (korxona rahbari) bilan **temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari** imzolashini bildiradi.

Temir yo'l shoxobcha yo'liga **temir yo'lining lokomotivida** xizmat ko'rsatilsa boshqacha qoida qo'llaniladi. Asosiy shoxobcha egasi va uning kontragentlari bilan shartnomalar tuzishda, ularning har birlarining yuk aylanmalari alohida inobatga olinadi. Agar asosiy shoxobcha egasining temir yo'l shoxobcha yo'lida yoki qaysi bir kontragentning o'rtacha sutkalik yuk aylanmasi **50 vagondan ziyod bo'lsa** shoxobcha egasi bilan temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasini va barcha kontragentlari bilan vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarini **temir yo'l rahbari** imzolashi kerak. *Masalan, asosiy shoxobcha egasining temir yo'l shoxobcha yo'lining o'rtacha sutkalik yuk aylanmasidan kelib chiqib shartnoma temir yo'l rahbari imzolasa, u holda mazkur temir yo'l shoxobcha yo'lidagi barcha kontragentlar shartnomani temir yo'l rahbari imzolaydi, hatto o'rtacha sutkalik yuk aylanmasi 50 vagondan kam bo'lganlari bilan ham.* Agar asosiy shoxobcha egasining temir yo'l shoxobcha yo'lining va har bir kontragenlarning o'rtacha sutkalik yuk aylanmasi **50 vagondan kam bo'lsa**, u holda shoxobcha egasi bilan temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasini va barcha kontragentlari bilan vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarini **temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari** imzolashi kerak. Bunday amaliyot mazkur temir yo'l shoxobcha yo'li bo'yicha barcha kompleks shartnomalarni bir tashkilot – temir yo'l yoki temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi tuzishini ta'minlaydi.

Agar temir yo'l rahbari topshirig'i bo'yicha shartnomani temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari imzolasa, shartnomada **yozma topshiriqning sanasiga va nomeriga** ilova qilinadi.

9.2. SHARTNOMA TUZISHGA TAYYORGARLIK KO'RISH VA TEMIR YO'L SHOXOBCHA YO'LINI KUZATIB CHIQISH AKTINI TUZISH

Temir yo'l shoxobcha yo'lini qurilishi tugaganidan va qurib bitkazilgan shoxobcha yo'li ekspluatatsiya topshirilganidan so'ng, shoxobcha egasi **temir yo'l shoxobcha yo'liga xizmat ko'rsatish va harakatni tashkil qilish haqida Yo'riqnoma** (quyida Yo'riqnoma deb yuritiladi) ishlab chiqishi kerak. Yo'riqnoma stansiya boshlig'i bilan kelishib olinadi va uni temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari tasdiqlaydi. Yo'riqnoma tasdiqlanmaguncha temir yo'l shoxobcha yo'liga vagonlar olib kirib berish taqiqlanadi (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi 22-§). Xususan, Ustavning 78-bandiga muvofiq temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi tuzishga, *yangi qurib bitkazilgan temir yo'l shoxobcha yo'lini doimiy ekspluatatsiyaga ochish va bu yo'lga harakatdagi sostavlarni olib kirib berishga, loyihaga muvofiq yo'lni qurish bo'yicha ishlar amalga oshirilganidan, mazkur temir yo'l shoxobcha yo'li qabul qilinganidan va temir yo'l shoxobcha yo'liga xizmat ko'rsatish tartiblarini temir yo'l belgilaganidan so'ng ruxsat beriladi.*

Ustavning 76-bandiga muvofiq, **texnologik tashishlar bilan bog'liq bo'lmagan** yangi qurilgan idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llari shartnomaga muvofiq temir yo'lga texnik xizmat ko'rsatishga yoki O'zbekiston Respublikasi Prezidentining, O'zbekiston

Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qaroriga muvofiq belgilangan tartibda temir yoʻlining mulkiga topshirilishi mumkin. Bunda shoxobcha yoʻlini temir yoʻl balansiga qabul qilinganidan soʻng korxona bilan vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasini tuzadi. Temir yoʻl tasarrufidagi temir yoʻl shoxobcha yoʻliga xizmat koʻrsatish va manyovr ishlarini tashkil qilish tartibi **stansiyaning texnik – taqsimot aktida** (TRA) va unga ilova qilingan temir yoʻl shoxobcha yoʻli yoʻllarining qaydnomasida koʻrsatiladi. Barcha holatlarda shartnoma loyihasini tuzishgacha stansiya boshligʻi korxonaning vakillari bilan temir yoʻl shoxobcha yoʻlini kuzatib chiqadilar.

Ustavning 90-bandiga muvofiq, *temir yoʻl shoxobcha yoʻlini ekspluatatsiya qilish shartnomasi va vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi 5 yil muddatga tuziladi.* Temir yoʻl korxona bilan birgalikda oldingi tuzilgan shartnoma amal muddati tugashiga **ikki oydan kech qolmay** yangi shartnoma loyihasini ishlab chiqishga kirishishlari shart. YAngi shartnoma oldingi shartnomaning amal muddati tugash kunidan kech qolmay tuzilishi kerak.

YAngi shartnoma tuzishga qadar, shuningdek dastlabki shartnoma tuzishda ham, yangi shartnoma shartlarini belgilash maqsadida temir yoʻl korxona bilan birgalikda temir yoʻl shoxobcha yoʻlini va uning texnik jihozlanishini **kuzatib** chiqadilar. Kuzatib chiqish natijalari temir yoʻl shoxobcha yoʻlini ekspluatatsiya qilish Qoidalarining 6-ilovasida (yuklarni tashish Qoidalarining 12-boʻlimi 6-ilova) keltirilgan shakldagi **aktida** (quyida kuzatib chiqish akti deb yuritiladi) rasmiylashtiriladi. Kuzatib chiqish aktida yangi shartnoma loyihasini ishlab chiqish uchun zarur boʻlgan maʼlumotlar: temir yoʻl shoxobcha yoʻlini uzunligi; vagonlarni olib kirib berish va olib chiqishga haq undiriladigan masofa; yuk aylanmasini miqdori va xarakteri; yuk ortish va tushirish frontining uzunligi; bir jinsli yuklar boʻyicha ombor maydonlarini ixtisoslashtirilganligi; shoxobcha yoʻli, inshootlar va omborlarning temir yoʻl ajratilgan mintaqasida band etgan er uchastkalarining miqdori; yuk ortish – tushirish mashinalarining va qurilmalarining mavjudligi va ularning pasport unimdorligi; vagonni aylanish muddatini aniqlash uchun maʼlumotlar; kontragenlarning mavjudligi va shu kabilar koʻrsatiladi.

Kuzatib chiqish aktini temir yoʻlining va korxonaning vakolatli vakillari imzolaydilar. Korxona vakilida temir yoʻl shoxobcha yoʻlini ekspluatatsiya qilish Qoidalarining 7-ilovasida (yuklarni tashish Qoidalarining 12-boʻlimi 7-ilova) keltirilgan shakldagi ishochnoma boʻlishi kerak. Korxona rahbari imzolagan va muhir bilan tasdiqlangan, kuzatib chiqishda qatnashish va kuzatib chiqish aktini imzolash huquqi berilgan ishonchnomani korxona vakili stansiya boshligʻiga taqdim etishi kerak. Ishonchnoma kuzatib chiqish aktiga tirkab qoʻyiladi.

SHartnomani – temir yoʻl rahbari yoki temir yoʻl mintaqaviy boʻlinmasi rahbari imzolashidan qatʼiy nazar, kuzatib chiqish aktini temir yoʻl tarafidan **stansiya boshligʻi, harakat taftishchisi, yoʻl ustasi** va temir yoʻl mintaqaviy boʻlinmasining temir yoʻl shoxobcha yoʻllari boʻyicha **katta noziri** imzolaydilar. Temir yoʻl shoxobcha yoʻlini kuzatib chiqishga **yongʻindan saqlash va sanitariya vakillari** ham jalib qilinishi kerak.

Temir yoʻl shoxobcha yoʻlini kuzatib chiqish aktiga kiritilgan maʼlumotlar bilan korxona vakili norozi boʻlgan taqdirda ham akti imzolashi va aktida oʻzining mulohazali fikrlarini yozib qoʻyishi shart.

Temir yoʻl shoxobcha yoʻlini kuzatib chiqish akti ikki nusxada tuziladi, ulardan biri korxonada qoladi. Temir yoʻl uchun shoxobcha egasi kuzatib chiqish aktiga,

ixtisoslashtirilgan yo‘llar va ombor maydonlari ko‘rsatilgan yuk ortish va tushirish frontlari qayd qilingan temir yo‘l shoxobcha yo‘lini masshtabli sxemasini ilova qiladi (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo‘limi 9-§).

Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ikki taraflama kuzatib chiqish akti asosida shartnoma loyihasini temir yo‘l ishlab chiqadi. SHartnoma loyihasini ishlab chiqish Ustavning 87-bandiga muvofiq, *ilg‘or texnik normalarni va vositalarni qo‘llashga asoslangan temir yo‘l shoxobcha yo‘li ish texnologiyalarini va tutashgan temir yo‘l stansiyasini ish texnologiyalarini inobatga olgan holda ishlab chiqiladi*. Bu, temir yo‘l shoxobcha yo‘lidagi texnik imkoniyatlarni oqilona foydalanib har bir ishlab chiqarish operatsiyasi minimal muddatda amalga oshirilishi bildiradi.

9.3. SHARTNOMANI IMZOLASH VA KELISHMOVCHILIKLARNI TARTIBGA SOLISH

Ikki taraflama kuzatib chiqish akti asosida temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi loyihasini temir yo‘l ishlab chiqqanidan so‘ng, ularni oxirgi rasmiylashtirish, imzolash, zaruriyat paydo bo‘lganda esa kelishmovchiliklarni tartibga solish bosqichi kirib keladi. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish Qoidalarining II-bobida (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo‘limi 11-§) shartnomani imzolash muddatlari va tartibi, xo‘jalik sudigacha shartnoma bo‘yicha kelishmovchiliklarni tartibga solish, temir yo‘l tartibga solinmagan kelishmovchiliklarni hal qilish uchun xo‘jalik sudiga topshirish muddati belgilangan.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasini yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasini rasmiylashtirish quyidagi tartibda amalga oshiriladi.

a) shartnoma loyihasini temir yo‘l (kompaniya yoki mintaqaviy bo‘linma) ishlab chiqadi. Ikki nusxada imzolangan shartnoma loyihasi korxonaga imzolash uchun yuboriladi. Temir yo‘ldan olingan shartnoma loyihasini korxona imzolashi va o‘n kunlik muddatda temir yo‘lga (kompaniyaga yoki mintaqaviy bo‘linmaga) qaytarishi shart. O‘n kunlik muddat: shartnoma loyihasi xabarchi bilan yuborilganida – shartnoma loyihasini qabul qilishni imzolash kundan, pochta yuborilganida – adresat joylashgan punktdagi pochta bo‘limining kalendar shtempelidagi kundan, hisoblanadi.

Agar shartnoma loyihasini imzolashda, uning shartlari bo‘yicha korxonada e‘tiroz paydo bo‘lsa, bundan qat’iy nazar korxona shartnoma loyihasini imzolashi shart, kelishmovchiliklar bayonnomasi tuzadi va uni ikki nusxada imzolangan shartnoma loyihasi bilan birgalikda temir yo‘lga (kompaniyaga yoki mintaqaviy bo‘linmaga) qaytarib yuboradi. Kelishmovchiliklar mavjudligi shartnomada ko‘rsatiladi. Korxona, imzolangan shartnoma loyihasi o‘n kunlik muddatda temir yo‘lga qaytarmasa, shartnoma temir yo‘lning tahririyatida kuchga kiradi.

b) temir yo‘l kelishmoqchiliklar bayonnomasini olganidan so‘ng 25 kundan kech qolmay uni ko‘rib chiqishi shart. Kelishmovchiliklarni ko‘rib chiqish kuni haqida temir yo‘l kelishmovchiliklar bayonnomasini olganidan so‘ng 10 kunlik muddatda va uni ko‘rib chiqish kunidan 10 kundan kech qolmay korxonani xabardor qilishi kerak.

Agar temir yo‘l 10 kunlik muddatda kelishmovchilarni ko‘rib chiqish kunini belgilamasa shartnoma korxonaning tahririyatida kuchga kiradi. Belgilangan muddatda

korxona vakili kelishmovchiliklari ko'rib chiqish uchun hozir bo'lmasa shartnoma temir yo'lining tahririyatida kuchga kiradi.

v) taraflar tartibga solinmay qolingan kelishmovchiliklar bayonnomada rasmiylashtiriladi va temir yo'l bayonnomasi imzolanganidan so'ng o'n kunlik muddatda kelishmovchiliklarini hal qilish uchun xo'jalik sudiga topshiradi. Agar belgilangan muddatda kelishmovchiliklar bayonnomasini temir yo'l xo'jalik sudiga hal qilish uchun topshirmasa, shartnoma korxonaning taxririyaatida kuchga kiradi.

YUqorida bayon etilganlardan ko'rinib turibdiki, xo'jalik shartnomalari tuzishda odatda qo'llaniladigan tartibdan mazkur tartibni quyidagi tafovutlari mavjud:

- shartnoma loyihasi belgilangan muddatda qaytarilmasa, u kuchga kiradi (temir yo'l shartnoma tuzishga majburlash haqida xo'jalik sudiga murojaat qilishi shart emas);
- kelishmovchiliklarni ko'rib chiqishi kuni o'z vaqtida belgilanmasa, shartnoma kelishmovchiliklar bayonnomasi tahririyatida kuchga kiradi;
- kelishmovchiliklarini ko'rib chiqishiga belgilangan muddatda kelishmovchiliklar bayonnomasini tuzgan taraf hozir bo'lmasa, shartnoma kelishmovchiliklar bayonnomasini inobatga olmay kuchga kiradi;
- kelishmovchiliklarni ko'rib chiqish va nizoni xo'jalik sudiga topshirish uchun alohida muddatlari qo'llaniladi.

SHartnoma loyihasini temir yo'l tarafidan kim – temir yo'l rahbari yoki temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari imzolaganiga qarab shartnoma loyihasini yuborish, kelishmovchiliklarni ko'rib chiqish uchun chaqirish, kelishmovchiliklari ko'rib chiqishi va tartibga solinmagan kelishmovchiliklarni xo'jalik sudiga topshirish temir yo'l kompaniyasiga va temir yo'l mintaqaviy bo'linmasiga yuklatiladi.

Temir yo'l rahbari topshirig'i bo'yicha temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari imzolagan shartnoma bo'yicha kelishmovchiliklar temir yo'l kompaniyasida kelishib olinadi. Tartibga solinmay qolingan kelishmovchiliklar temir yo'l rahbari yoki temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari va korxona raxbari imzolaydigan bayonnomada rasmiylashtiriladi va temir yo'l kompaniyasi yoki temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi xo'jalik sudiga ko'rib chiqish uchun topshiriladi.

9.4. KELISHMOVCHILIKLARINI XO'JALIK SUDIGA KO'RIB CHIQISHGA TOPSHIRISH

SHartnoma bo'yicha kelishmovchiliklarni xo'jalik sudiga temir yo'l topshirishda: masalani ahamiyatli jihati bayon etilgan arizani; temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasini yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasini nusxasini; kelishmovchiliklar bayonnomasini; nizoli masalalarni ko'rib chiqishi bayonnomasini, temir yo'l shoxobcha yo'lini sxemasini, texnologik jarayonlarni va boshqa hujjatlarni taqdim etishi kerak. Bundan tashqari temir yo'l xo'jalik sudiga murojaat qilganida korxona imzolagan shartnomani qaytarib yuborgan sanani, kelishmovchiliklar bayonnomasini temir yo'l olgan sanani, kelishmovchiliklarni ko'rib chiqishi kuni haqida korxonaga chaqiriq yuborilgan sanani tasdiqlovchi hujjatlarni ham taqdim etishi kerak. Bunda xo'jalik sudi imzolangan shartnoma loyihasini temir yo'lga qaytarish muddatiga, kelishmovchiliklarni ko'rib chiqish sanasi belgilashga, xo'jalik sudiga topshirish muddatiga rioya qilmaslikdan hamda

kelishmovchiliklarni ko'rib chiqish uchun korxona vakili xozir bo'lmasligidan kelib chiqib, kim tarafidan rioya qilmaslikka yo'l qo'yilganligiga qarab shartnoma temir yo'lining yoki korxonaning tahririyatida kuchga kirganligini inobatga oladi. SHuning uchun, agar xo'jalik sudi ko'rsatilgan muddatlarga rioya qilmaslik yoki kelishmovchiliklarni ko'rib chiqish uchun korxona vakili xozir bo'lmasligi faktini aniqlansa, xo'jalik sudi arizani qabul qilishni rad etadi, bu holatlar nizo ko'rib chiqilayotgan vaqtda aniqlansa ishni ko'rib chiqish to'xtatiladi.

Xo'jalik sudi taraflar muddatlarga rioya qilishini tekshirishda, agar muddatni tugashi dam olish kuniga to'g'ri kelib qolsa, dam olish kunidan keyingi birinchi ishchi kunini muddatni tugashi deb hisobga oladi.

Temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish Qoidalarida va boshqa normativ aktlarda imzolangan shartnoma loyihasini qaytarish muddatini uzaytirish, kelishmovchiliklari ko'rib chiqish va nizoni xo'jalik sudiga topshirish sanasini belgilashni qayta tiklash nazarda tutilmagan. SHuning uchun qaysi bir taraf bu muddatlardan birini o'tkazib yuborganlik faktini xo'jalik sudi aniqlasa o'tkazib yuborilganlik sabablarini muxokama qilmaydi, balki shartnoma oldi nizosi bo'yicha arizani qabul qilishni rad etadi yoki ishni ko'rib chiqish to'xtatiladi va taraflarga kimning tahririyatida shartnoma kuchga kirganligini tushintiradi.

SHartnomani alohida shatrlari bo'yicha nizoni xo'jalik sudiga topshirmasdan, shartnoma kimning tahririyatida kuchga kirganligini xo'jalik sudidan tushintirishni talab qilinishi mumkin. Masalan, korxona imzolangan shartnoma loyihasini tayinlangan adresat punktidagi pochta bo'limining kalendar shtempelidagi sanadan o'n kunlik muddatda temir yo'lga qaytarishi shart – ko'rsatmasi, ushbu sanadan o'n kunlik muddatni hisob qilishda bu ko'rsatmani yanglish qabul qilinishi mumkin. Xossatan, muddatni hisoblash uning boshlanishi belgilangan kunning ertasidan boshlanadi. Bunday holatda imzolangan shartnoma loyihasini qaytarish uchun o'n kunlik muddat kalendar shtempelidagi sanadan keyin navbatdagi (keyingi) kundan hisoblanadi.

Ko'rsatilgan muddatni noto'g'ri hisoblash, imzolangan shartnoma loyihasi o'z vaqtida qaytarilmagan va u temir yo'lining tahririyatida kuchga kirgan degan yanglish xulosaga olib kelishi mumkin. Buning oqibatida, temir yo'l kelishmovchiliklarni ko'rib chiqish uchun korxonaga taklif yubormaydi va shartnoma korxonaning tahririyatida kuchga kiradi. Har bir taraf shartnoma uning tahririyatida kuchga kirgan deb ishonishga, oxir – oqibatda shartnomani qo'llash tartibi haqida, vagonlarni to'xtab turishiga temir yo'l jarima undirishi to'g'riligi haqida va boshqa nizolarga olib kelishi mumkin.

9.5. KONTRAGENTLAR BILAN SHARTNOMA TUZISH

Asosiy shoxobcha egasi tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'lida omborlari yoki unga tutashgan temir yo'l shoxobcha yo'li bo'lgan korxonalarga, ya'niy kontragentlarga vagonlarni olib kirib berish shartlari va ularni olib chiqish tartiblari bevosita kontragent va asosiy shoxobcha egasi o'rtasida tuziladigan shartnomada aniqlanadi. Bu shartnoma temir yo'l xizmati ko'rsatish shartnomasi deb ataladi. Bu shartnomada temir yo'l qatnashmaydi. Bunday shartnoma asosiy shoxobcha egasi lokomotivida kontragentga vagonlar olib kirib berilganida va olib chiqilganida tuziladi. Agar asosiy shoxobcha egasi temir yo'l shoxobcha yo'lga temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilsa, temir yo'l va kontragent o'rtasida

odatdagi vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi tuziladi. Bunday holatda kontragentga ham temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatiladi^{1 10}

Lekin bunday shartnoma, faqat asosiy shoxobcha egasi o'zining yo'llaridan kontragentning vagonlarni o'tkazishga rozilik berganidagina, imzolanishi mumkin. Asosiy shoxobcha egasi va kontragent o'rtasida asosiy shoxobcha egasi yo'llaridan foydalanish (yo'llarni ta'mirlash, shay va soz holatini ta'minlash, ularni amortizatsiyasi bilan bog'liq haqlar bo'yicha hisoblar va boshqalar) bilan bog'liq munosabatlar vujudga keladi.

9.6 AQSHDA TEMIR YO'LI QONUNCHILIGI

Amerika Qo'shma Shtatlarining temir yo'llar to'g'risidagi qonunchiligi temir yo'l qurilishi xavfsizligini ta'minlash uchun mo'ljallangan. Umumiy temir yo'l qonunlari har qanday maxsus harakatni amalga oshirish zarurligini bartaraf etish uchun mo'ljallangan. Aksariyat jamoalar subsidiyalar shaklida ijobiy ko'mak ko'rsatishga tayyor edilar. Biz avvalgi bobda ushbu siyosatning natijalarini ko'rdik. Ushbu davr mobaynida juda kam odam temiryo'l elektr energiyasini suiste'mol qilishni oldindan bilish uchun etarlicha faraz edi.

Ularining ko'pchiligi, bu haqda umuman bilgan qonun chiqaruvchilar, o'ylashdan qo'rqishgan, temir yo'lining daromadlari juda yuqori bo'lishidan qo'rqishgan va ular bo'linishi mumkin bo'lgan miqdorni cheklash yo'llarini qidirishgan. Bu yuboruvchining himoyasiga ozgina ta'sir qilmaydi yoki ta'sir qilmaydi. Agar temir yo'l uchastkasi bo'linishidan ko'ra ko'proq pul topsa, ortiqcha qo'shimcha bezak yoki qo'shimcha ish haqi sarflashdan ko'ra, bu xarajatlarni kamaytirishdan ko'ra ko'proq mablag 'sarflash. Bunday dividendlarni cheklash, ba'zida, ish hajmini oshirish uchun yo'ldan rag'batlantirishni bartaraf etish orqali stavkalarning pasayishiga yo'l qo'ymasligi mumkin. Yo'l kichik biznesni yuqori narxlarda amalga oshirishni afzal qilishi mumkin.

Temir yo'lga qo'yishning dastlabki urinishlari teng darajada asossiz edi. Har qanday boshqa ko'chmas mulk kabi mahalliy yo'llar va jihozlarni soliqqa tortish uchun birgalikdagi harakat va shaxsiy mulk sifatida soliq qog'ozlari qo'l ushlagichlari. Ushbu tizimning bema'niligi, agar haqiqatan ham tizim deb ataladigan bo'lsa, juda ravshan. Asta-sekin, soliqning bir tomondan baholanishi yoki butun mol-mulkni baholagani kabi boshqa aksionerlarga qarshi chiqarilishi aniq bo'ldi. Eng yaxshi usul buning uchun u hali aniqlanmagan; soliqni baholash foydaga asoslangan bo'lishi yoki pul topishiga ishonish mumkin.

Temir yo'lda birinchi marta urinishning birinchi urinishlari kamroq edi yo'l harakati javobgarligi; baxtsiz hodisa sodir bo'lgan taqdirda ham, tashuvchi sifatida vazifalarini bajardi. Birinchidan, juda katta muvaffaqiyatga erishildi; aksiya doirasida temir yo'llarning o'zlari har qanday qonunchilik sxemasiga qaraganda ko'proq. Ikkinchidan, progress juda kam. Ish hali ham mashinasozlikda bo'lgan mamlakatda yuk tashish to'lovlari mas'uliyat masalasini qoldirishi ajablanarli emas Ehtimol, buning sababi shundaki, temir yo'llarni tartibga solish masalasi matbuot bilan bog'liq muammolar atrofida joy _ an¹

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 126-127 pp

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 127-128 pp

Poezd to'lovlarini nazorat qilishning birinchi urinishlari bo'ldi mas'uliyat yoki soliq qonunchiligi kabi xomashyo sifatida. Sudlar erkin raqobatni kuchaytirishi bilan boshlandi. Ushbu harakatni to'ldirish uchun ko'plab harakatlar qilingan. qonun bo'yicha sudlar. Ushbu turdagi dastlabki qonunlar yo'llar yoki kanallardagi qadimgi majburiyatlar kabi maksimal tariflarni belgilashga urindi. Bu Angliyada amalga oshirildi. Amerikada pretsedentlar mavjud edi. Ammo umuman olganda, AQSh qonunlariga ko'ra, ayblovlar shunchaki ayblovlar birligini tayinlamasdan, masofadan turib asoslangan bo'lishi kerak edi. Bu mutanosib huquq sifatida tanilgan; Ushbu printsipga muvofiq tashkil etilgan tariflarga teng kilometrlik tariflar. Uning eng og'ir shaklida mutanosib qonun shu narsani belgilaydi to'lovlar masofaga mutanosib bo'lishi kerak.

9.7 INGLIZ TEMIR YO'L TIZIMI

Buyuk Britaniya temir yo'l tizimining o'ziga xos xususiyati amerikalik kuzatuvchilarga qattiq ta'sir qiladi, bu uning barqarorligi. Bu ularning temir yo'llari o'rtasidagi asosiy farq va bizning. Bu ularning dizayni va ularning aloqalarini ko'rsatadi. Oddiy sayohatchiga buni tosh toshlar, tunnellar va viyadvutlar, stantsiyani joylashtirish va minglab detallar kamroq ko'radi taassurot qoldirish uchun birlashtirilgan ahamiyatga ega. Statist buni Amerikada 60 ming dollar, Angliya esa 200 ming dollardan ko'proq bo'lgan yo'lning har bir kilometrida xarajatlarni ko'rsatadigan raqamlarda ko'radi. Temiryo'lchi uni taqqoslaganda uni ko'proq ko'radi muntazam yo'l harakati bitimlari va muammosiz ishlash.

Tarixchi u ko'rgan vaqtni eng ko'p his qiladi ingliz temir yo'llari yoki inglizcha yuk tashuvchilar tomonidan himoya qilinadigan energetik, tez-tez o'jar va ba'zida shafqatsizdir ular o'zlarining qonuniy huquqlari va qachon bo'lishini hisoblashadi. Amerika qonunchiligining og'riqli shafqatsizligi bilan shug'ullanadi temir yo'llardan bir nuqtada, yoki amerikacha sayohat temir yo'llari qonunchilik majlisidan boshqasiga qarshi.

Atlantikaning ikkala tomonida ham ko'plab yozuvchilar buni ta'kidlashadi Angliyada temir yo'llarni boshqarishda farqlar va Qo'shma Shtatlar katta natijalarga erishdi qonunchilikdagi farqlar. Bu xato. Bu shunday bo'lar edi haqiqatga yaqinroq, qonunchilikdagi farqlar boshqaruvdagi farqlar natijasida yuzaga kelgan. Haqiqatan ham, turli xil boshqaruv tizimlari va qonunchilik ikkala mamlakatning turli xil sanoat sharoitlarining deyarli muqarrar natijasidir; va har qanday davlat siyosati sxemasi muhim ahamiyatga ega ozgina bo'lsa ham.

Angliya temir yo'llari asosan uy qurildi mavjud ishlarni kengaytirish va kengaytirish. Boshqa tomondan, Amerika temir yo'llari asosan rivojlanish uchun qurilgan Yangi harakat yo'nalishlari, yangi muassasalar yoki hatto yangilar shaharlari. Britaniya hozirgi va kelajak uchun qurilgan bu va boshqa; Amerikaliklar asosan, ba'zan esa butunlay kelajakda. O'tmishdan qat'i nazar, kelajakdagi foyda uchi mid¹

Maqsadning bu asl farqlari ikki tizim o'rtasidagi deyarli barcha boshqa sezilarli farqlar uchun asos yaratdi. Bu juda muhim omil edi. Temir yo'lni o'z investorlari, hamkorlari, boshqa temir yo'llar va qonunlar bilan aloqalarini aniqlashda. Temir yo'l va investorlar. - Ingliz temir yo'llari dastlab, komuniyalarning ehtiyojlarini qondirish uchun qurilgan edi Ular allaqachon yaxshi yo'llar va kanallardan foydalanganlar yaxshi va xavfsiz temir yo'l xizmatini talab qildi.

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 146-147 pp

Poytaxt ko'p edi. Ikkita yo'l odatdagidek qo'yildi, sayohatlarga yo'l qo'yilmadi va barcha sa'y-harakatlar yaratildi yuqori texnika sharoitida yo'llar. Natijada, dastlabki o'zgarishlar kichik o'zgarishlarga olib keldi. Ko'plab takomillashtirishlar amalga oshirildi, ammo nisbatan kam qayta tiklash ishlari amalga oshirildi. Boshqa tomondan, Amerika temir yo'llari ko'pincha mavjud biznes va mavjud aloqalar mavjud miqdor deyarli yoki oshmagan; poytaxt qaerda?

Kichik va qaerda tez va iqtisodiy qurilish kuch va xavfsizlikdan ko'ra ko'proq arziydi. Savol qanday temir yo'lda bo'lishi kerakligi haqida emas, balki ular hech qanday ma'lumotga ega bo'lmasliklari kerak. Xatarlar oldini olish uchun, so'qmoqlar va to'siqlarni hisobga olgan holda, chiziqli imkon qadar urning tabiiy tengsizligiga moslashtirildi. Og'ir belgilar va o'tkir burmalar mavjud edi. Traverslar balastsiz erga yotishdi. Stansiya ob-havoni ta'minlash uchun mo'ljallangan emas edi. Harakatlanish oshgani sayin, ularning ko'pchiligi o'zgarishi kerak edi. Ammo o'zgarishlar faqat Angliyada bo'lgani kabi, yaxshilanish emas edi; ular to'liq ta'mirlashni o'z ichiga olgan. Ularning narxi ko'pincha dastlabki investitsiyalarga mutanosib edi.

Bunday o'zgarishlarga pul berishning eng oson yo'li obligatsiyalar chiqarish orqali sodir bo'ldi. Rivojlanishlar yo'lga qaraganda ko'proq mablag 'sarflangan hollarda, aksiyadorlar investitsiyalari aksiyadorlardan ko'proq edi. Ushbu yo'llarning rahbarlari asosan qarz mablag'lari bilan shug'ullanishgan. Bu esa yo'l qurilishi tizimiga yo'naltirilgan yana bir qadam edi aksiyadorlarning haqiqiy sarmoyasi deyarli hech narsa ta'sir qilmagan. Angliya korporatsiya qarzdorligining buzilishidan va mol-mulkni sug'orishning eng yomon shakllaridan suiiste'mol qilgan bepul. Obligatsiyalar yoki "qarz majburiyatlari" ning aksiyalarga nisbati past darajaga tushirildi. Direktorlar Amerikadagi vazifalaridan ko'ra ko'proq mas'uliyat uchun tayyorlangan.

Ular o'zlari manfaatdor bo'lgan foydali shartnomalarga kirishlari mumkin emas. Angliya 1851 yildagi temir yo'l maniasi Amerikada 1871 yoki 1882 yillarga qaraganda ancha chaqqon edi. Ingiliz yo'llari birinchi navbatda niyat bilan tashkil etilgan kerakli xizmatni amalga oshiring ularni tashuvchi sifatida. Ular o'zlarining bir qismini vakil qilmadilar uyqudagi avtomobil kompaniyasining biznesini va boshqa qismini xat tashuvchi kompaniya. Ingliz yetkazib berish xizmati Amerikada katta ish olib boradi. Temir yo'llarning o'zi yig'ish va etkazib berish ishlarini bajaradi; shaharlarda esa har qanday holatda bu juda katta tezlik bilan amalga oshiriladi. Lyuksemburg kompaniyalari tomonidan tushdan keyin va Londonga jo'natilgan tovarlar shu kechani jo'natib, ertasi kuni ertalab qabul qiluvchini shigiga etkazib beradilar^{1 13}

NAZORAT SAVOLLARI

1. Idoralarga qarashli temir yo'l shoxobcha yo'llariga ega bo'lgan tashkilot va jismoniy shaxslar bilan temir yo'lni o'zaro munosabatlari
2. Temir yo'lning tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'lida rels yoni omborlari va ortish-tushirish maydonlari bo'lgan tashkilot va jismoniy shaxs bilan temir yo'lning o'zaro munosabatlari

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 147-148 pp

3. Temir yo‘l shoxobcha yo‘li qurilayotgan paytda ularga vagonlarni olib kirib berish nimaga muvofiq amalga oshiriladi?
4. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasini taraflari kimlar?
5. Vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasini taraflari kimlar?
6. Temir yo‘lni nomidan temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasiga imzo qo‘yish huquqi kimga berilgan?
7. Temir yo‘lni nomidan vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasiga imzo qo‘yish huquqi kimga berilgan?
8. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasini qaysi holatda temir yo‘l rahbari va tashkilot rahbari imzolaydilar?
9. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasini qaysi holatda temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbari va tashkilot rahbari imzolaydilar?
10. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini yuk aylanmasi bir sutkada 50 tadan ziyod vagon bo‘lganida vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasini kimlar imzolaydilar?
11. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini yuk aylanmasi bir sutkada 50 tagacha vagon bo‘lganida vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasini kimlar imzolaydilar?
12. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini yuk aylanmasi qanday aniqlanadi?
13. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish yangi shartnomasi loyixasini ishlab chiqishga qachon kirishiladi?
14. Yangi shartnoma tuzishga qadar temir yo‘l korxona bilan birgalikda qanday ishni amalga oshiradilar?
15. Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnoma loyihasini kim ishlab chiqadi?
16. Ikki nusxada imzolangan temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnoma loyihasi qaerga imzolash uchun yuboriladi?
17. Temir yo‘ldan olingan temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnoma loyihasini korxona necha kunlik muddatda imzolab temir yo‘lga qaytarishi shart?
18. Temir yo‘ldan olingan temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnoma loyihasini imzolashni o‘n kunlik muddati qaysi kundan hisoblanadi?
19. Temir yo‘ldan olingan temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnoma loyihasini imzolashni o‘n kunlik muddati qaysi kundan hisoblanadi?
20. Korxona imzolangan temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnoma loyihasini o‘n kunlik muddatda temir yo‘lga qaytarmasa nima bo‘ladi?
21. Agar temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnoma loyihasini imzolashda, uning shartlari bo‘yicha korxonada e‘tiroz paydo bo‘lsa qay yo‘lida ish tutiladi?
22. Temir yo‘l temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnoma loyihasi bo‘yicha korxonadan kelishmoqchiliklar bayonnomasini olganidan so‘ng uni necha kundan kech qolmay ko‘rib chiqishi shart?

10-MA'RUZA

**VAGONLARNI NORMADAN ZIYOD TO'XTAB TURISHI UCHUN
JAVOBGARLIKNING HUQUQIY ASOSLARI**

Reja:

- 10.1. Tashish jarayonida vagonlarni to'xtab turishi.**
- 10.2. Vagonlarni yuk operatsiyalarda to'xtab turishlarni normalash.**
- 10.3. Ortish va tushirish fronti.**
- 10.5. Vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish tartibi.**
- 10.6. Vagonlarni to'xtab turishini hisob qilish.**
- 10.7. Vagonlarning to'xtab turishi uchun javobgarlikning sub'ektlari.**
- 10.8. Vagonlarning to'xtab turishi uchun mulkiy javobgarlikning miqdori.**
- 10.9. Vagonlarni normadan ziyod to'xtab turishi uchun javobgarlikdan ozod qilishning huquqiy asoslari.**

10.1. TASHISH JARAYONIDA VAGONLARNI TO'XTAB TURISHI

Vagonlardan foydalanish samaradorligini oshirishni eng muhim shartlaridan biri ularning to'xtab turishlarini kamaytirishdir. Hozirgi paytda vagon o'zining aylanishining (oborota vagona) 11,7% vaqtida harakatda bo'lsa, qolgan 88,3 % vaqtida har xil to'xtab turishlarda, shundan 3,3 % da oraliq stansiyalarda, 41,7 % da texnik stansiyalarda va 43,3 % da yuk ortish va tushirish ishlarini bajarish stansiyalarida to'xtab turmoqda.

Vagonning aylanishi, deb vagonga yuk ortish boshlangan paytdan toki keyingi yuk ortishchaga bo'lgan davrdagi operatsiyalarni bajarishga sarflangan vaqtga aytiladi.

Vagonning aylanishi quyidagi elementlardan:

- a) vagonning uchastkalarda bo'lgan vaqtidan;*
- b) vagonning texnik (uchastka va saralash) stansiyalarida bo'lgan vaqtidan;*
- v) vagonning ortish va tushirish stansiyalarida bo'lgan vaqtidan, iborat.*

Vagonlarni to'xtab turishini batamom tugatish haqida gapirishni o'zi aqilga sig'maydi. Vagonlar yuk operatsiyalarini bajarish uchun yuk ortish va tushirish joylariga olib kirib berishni kutib to'xtab turadi, yuk ortish va tushirish ishlarini bajarish paytida, vagonlarni tozalashda va yuvishda to'xtab turadi, yuk ortish va tushirish joylaridan stansiya yo'llariga olib chiqishni kutib to'xtab turadi, oraliq, uchastka va saralash stansiyalarida turli texnik hamda yuk va tijorat operatsiyalarini bajarish paytida to'xtab turadi. SHuningdek, temir yo'l shoxobcha yo'llarida va stansiyalarda manyovr ishlari uchun ham vaqt kerak bo'ladi. Bunday to'xtab turishlar transport jarayonining ajralmas bir qismidir. Temir yo'l transportida har bir texnik hamda yuk va tijorat operatsiyalarni bajarishni texnologik jarayonlari (texnologicheskie protsessy) ishlab chiqilgan va ularni bajarish muddatlari belgilangan, ya'ni normalangan. Temir yo'l transporti qonunchilik hujjatlarida esa ularning bajarish tartiblari belgilab qo'yilgan.

Ammo, vagonlarni texnologik jarayonlarda belgilangan normalardan ziyod to'xtab turishlari, ularni yuk tashish jarayonida uzilishlarni keltirib chiqaradi, **yuklarni etkazib berish** (sroki dostavki) kechikadi, vagon aylanishini uzayib tashish vositalariga bo'lgan ehtiyojni oshirib yuboradi.

Temir yo'lining asosiy sifat ko'rsatkichlaridan biri **vagonning aylanishi** (oborot vagona) hisoblanadi. Vagonning aylanishi (Θ), sutkalik yuk ortish (U_p) va vagon parki (n) o'rtasidagi analitik bog'lanish quyidagi ko'rinishga ega

$$\Theta = n / U_p, \text{ sutka} \quad (10.1)$$

bu erda n – vagon parki, vag;

U_p – sutkalik yuk ortish, vag/sut.

Ushbu analitik bog'lanishdan ko'rinib turibdiki vagonning aylanishi (Θ) qancha kam bo'lsa belgilangan miqdordagi yukni ortish (U_p) uchun shuncha kam vagonlar (n) kerak bo'ladi yoki aksincha vagonning aylanishini uzayishi belgilangan miqdordagi yukni ortish uchun shuncha ko'p vagonlar kerak bo'ladi, ya'ni

$$n = U_p \cdot \Theta, \text{ vag} \quad (10.2)$$

Vagon aylanishini kamaytirishni asosiy zahiralaridan biri, bu tashish jarayonidagi barcha texnik hamda yuk va tijorat operatsiyalarini texnologik jarayonlarda belgilangan muddatlarda va temir yo'l transporti qonunchilik hujjatlarida belgilangan tartiblarda aniq, mukammal, to'la – to'kis va izchil bajarishdir. Stansiyalarda turli texnik hamda yuk va tijorat operatsiyalarida vagonlarni belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turishlarini bartaraf etish birinchi navbatda temir yo'lchilarning o'zlarigagina bog'liq bo'lsa, ammo 80 % dan ortiq ortish va tushirish operatsiyalari amalga oshiraldigan **temir yo'l shoxobcha yo'llarida** (pod'eznyx putyax) vagonlarni belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turishlaridan xalos bo'lish uchun yuk jo'natuvchilarning, yuk oluvchilarning, temir yo'l shoxobcha yo'li egalari va temir yo'lining o'zaro aniq hamkorlikdagi harakatlari natijasidagina erishish mumkin.

Hozirda stansiyaning umumiy va nouumumiy foydalanish joylarida yuk jo'natuvchilarning va yuk oluvchilarning vositalarida ortishga, tushirishga va qayta yuklashga olib kirib berilgan vagonlarni belgilangan muddatlar (norma) dan ziyod to'xtab turishlari achinarli ahvolda bo'lib qolmoqda. Bu esa vagonning aylanishini uzaytirib, temir yo'lining yuk tashish ishlarini samarali tashkil qilishga salbiy ta'sir qilmoqda.

Qonunining 27-moddasida – *yuk jo'natuvchilar va yuk oluvchilar vagonlar va konteynerlarning yukni ortish, tushirish yoki qayta yuklash paytida belgilangan **texnologiya normalaridan** ortiqcha kechiktirganlik (bekor ushlab turganlik) uchun, shuningdek ularni yukni ortish, tushirish va qayta yuklash uchun etkazib berish paytida kuttirib qo'yish orqali yoki jo'natuvchiga bog'lik bo'lgan boshqa sabablarga ko'ra kechiktirganlik (bekor ushlab turganlik) uchun hamda mahsulotlarni eksportga etkazib berish bo'yicha bojxona, chegara organlari yoki boshqa davlat organlari tomonidan belgilangan talablarni bajarishda vagonlarni va konteynerlarning kechirtirilganligiga sabab bo'lgan tarzda buzganlik uchun*

qonun xujjatlarida belgilangan miqdorlarda jarimalar to'lash tarzda javobgar bo'lishlari belgilab qo'yilgan.

Bunday jarima sanksiyalarini to'g'ri tadbqiq etishda vagonlarni yuk operatsiyalarida to'xtab turishini normalash, vagonlarni to'xtab turishini hisob qilish hamda vagonlarni to'xtatib turishi uchun javobgarlik sub'ektlarini to'g'ri aniqlash katta huquqiy ahamiyatga ega bo'ladi.

10.2. VAGONLARNI YUK OPERATSIYALARDA TO'XTAB TURISHLARNI NORMALASH

Yuklarni ortish va tushirish muddatlari (sroki pogruzki i vygruzki gruzov) yuk stansiyalari ishini texnologik jarayolarini hamda temir yo'l shaxobcha yo'llarini texnologik jarayonlarini ishlab chiqishda, vagonni aylanishini hisoblashda, temir yo'l shoxobcha yo'llariga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish intervalini aniqlashda va boshqalarda foydalaniladi. Ustavining 56-bandida, *yuk jo'natuvchilar (yuk oluvchilar) yuklarni ortish va tushirishni belgilangan muddatlarda amalga oshirishlari shartligi ko'rsatib o'tilgan.*

Yuklarni ortish va tushirish muddatlari - bu mexanizatsiyalashgan yoki mexanizatsiyalashmagan usulda yuklarni ortishga va tushirishga sariflanadigan vaqt bo'lib, tayyorlash, yordamchi va tugatish operatsiyalarga sariflangan vaqtni ham inobatga oladi.

Umumiy foydalanish (mesta obshogo polzovaniya) va nouumumiy foydalanish (mesta neobshogo polzovaniya) joylarida yuk jo'natuvchilarning va yuk oluvchilarning vositalarida yuklarni ortish va tushirish muddatlarini temir yo'l belgilaydi:

a) mexanizatsiyalashgan usulda ortishda va tushirishda – ortish va tushirish uchun mo'ljallangan mexanizam, qurilma va inshoot vositalari qo'llanilishi va ulardan maksimal foydalanishni inobatga olgan holda, hisoblash yo'li bilan;

b) mexanizatsiyalashmagan usulda ortishda va tushirishda – yuklarni tashish Qoidalarida belgilangan muddatlarda.

Oraliq stansiyalarda yuklarni ortish va tushirish muddatlari ushbu uchastkada manyovr ishlarini tashkil etishni inobatga olib belgilanadi.

Ustavning 56-bandiga muvofiq ishlab chiqilgan yuklarni ortish va tushirishning aniq muddatlari **yuklarni tashish Qoidalarining** 13-bo'limining 1-, 2-, 3-, va 4-ilovalarida keltirilgan.

10.1-misol: a) idishli va donali yuklarni to'rt o'qli vagonlarga mexanizatsiyalashmagan usulda ortish uchun 2 soat 15 daqiqa muddat belgilangan. SHuni alohida takidlab atib o'tish lozimki, bu muddat bitta vagon uchun emas, balki ortish frontiga nechta vagon sig'sa, shu guruh vagonlari uchun belgilangan;

b) vazni 31 – 50 kg gacha bo'lgan qoplardagi idish – o'rovli yuklarni to'rt o'qli bitta vagonga mexanizatsiyalashgan usulda ortish uchun 1,31 soat muddat belgilangan.

Yuklarni tashish Qoidalarining 13-bo'limi 9-§ da frontga sig'adigan barcha guruhdagi vagonlar uchun mexanizatsiyalashgan usulda ortish va tushirish uchun vagonlarni to'xtab turish muddati mazkur yukni vagonga (dan) mexanizatsiyalashmagan ortish yoki tushirish muddatidan ziyod bo'lmashligi ko'rsatib o'tilgan.

10.2-misol. Agar vazni 31 – 50 kg gacha bo‘lgan qoplardagi idish – o‘rovli yuklarni mexanizatsiyalashgan usulda ortish frontining sig‘imi to‘rtta vagon bo‘lsa, frontga bir vaqtni o‘zida olib kirib berilgan to‘rtta o‘qli vagona vazni 31 – 50 kg gacha bo‘lgan qoplardagi idish – o‘rovli yuklarni ortish muddati $t_n = 1,31 \times 4 = 5,24$ soat emas balki $t_n = 2$ soat 15 daqiqa qilib belgilanadi.

Agar, korxonada yuklarni tashish Qoidalarining 13-bo‘limining tegishli ilovalarida nazarda tutilmagan ortish – tushirish mashinalaridan foydalanilsa yoki mexanizatsiyalashgan usulda yuqoridagi ilovalarda nazarda tutilmagan yuklar bilan ortish va tushirish operatsiyalari amalga oshirilsa, ortish va tushirish muddatini korxona temir yo‘l boshqarmasi bilan birgalikda ishlab chiqadi va temir yo‘lga tasdiqlashga taqdim etadi. Bunday muddatlarni ishlab chiqish yuklarni tashish Qoidalarining 13-bo‘limining 5-ilovasida keltirilgan **“yuklarni vagonlarga mexanizatsiyalashgan ortish va tushirish muddatlarini hisoblash tartibi haqida uslubiy Ko‘rsatma”** (metodicheskie ukazaniya o poryadke rascheta srokov na mexanizirovannuyu pogruzku i vygruzku Грузов из вагонов) ga muvofiq amalga oshiriladi.

Agarda temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarida vagonlarni to‘xtab turish normalari mavjud bo‘lmasa, chunonchi ortish va tushirish muddatlari Qoidalar bo‘yicha aniqlanmagan yoki belgilangan tartibda tasdiqlanmagan bo‘lsa, vagonlarni to‘xtab turishi uchun temir yo‘l jarima undirishga haqli emas, chunki jarima undirishga huquqiy asosni o‘zi mavjud emas (RSFSR Davlat arbitrajining 2 oktyabr 1984 y. № S-13/211 tushintirishi).

Olti va sakkiz o‘qli vagonlarda yuk tashilganida to‘rt o‘qli vagonlar uchun belgilangan muddatlar 50 va 100 % gacha muvofiqlikda oshiriladi, lekin, to‘kiluvchan yuklarni vagon to‘ntargichlarda yoki ostki tuynuklardan tushirilishi bundan mustasno.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish yoki vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasini (договоры на эксплуатацию подъездных путей и на подачу и убorku вагонов) ***tuzishda va qayta tuzishda yuklarni tashish Qoidalarida*** (13-bo‘lim, 1-, 2-, 3- va 4-ilovalar) ***ko‘rsatilgan muddatlarni taraflar bitimlar bilan o‘zgartira olmaydilar.*** Birdan – bir istisno, oraliq stansiyalarda ortish (tushirish) muddati uchun nazarda tutilgan bo‘lib, bu muddatlar ushbu uchastkada manyovr ishlarni tashkil etishni inobatga olib belgilanadi (TYU ning 56-bandi).

Temir yo‘l shoxobcha yo‘llarida yuklarni ortish va tushirish ishlarini amalga oshiruvchi korxonalar bilan temir yo‘lning o‘zaro munosabatlari:

- ***temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi*** (temir yo‘l shoxobcha yo‘li egasining lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida);

- ***temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi*** (temir yo‘lning lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida);

- ***vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi*** (kontragentga temir yo‘lning lokomotivida xizmat ko‘rsatilganda);

- ***temir yo‘l tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi;***

- *qurilayotgan temir yo'l shoxobcha yo'liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqishning vaqtinchalik bitim*, asosida tartibga solinishi haqida oldingi ma'ruzalarimizda aytib o'tildi. Ularning eng muhim shartlari biri ortish va tushirish frontining o'lchamini hamda vagonlarning to'xtab turish va aylanish muddatini belgilashdir.

10.3. ORTISH VA TUSHIRISH FRONTI

Yuk ortish va tushirish fronti (front pogruzki i vygruzki) *deb bir vaqtning o'zida yuklarni ortish va tushirish uchun belgilangan ombor yoki ochiq maydon yo'llarning bir qismiga aytiladi.* SHartnomalarda yuk ortish va tushirish fronti o'lchamini haqqaoniy belgilash temir yo'l uchun ham va shoxobcha egalari uchun ham, shuningdek kontragenlar uchun ham birinchi darajali ahamiyatga ega. Temir yo'l shoxobcha yo'lida vagonlarni to'xtab turishi vaqtlari, vagonlarni belgilangan muddat (norma) lardan ziyod to'xtab turishi uchun mulkiy javobgarlik bevosita yuk ortish va tushirish frontining o'lchamiga chambarchas bog'liq.

Temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish hamda vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarini tuzish oldidan yuk ortish va tushirish fronti o'lchamini belgilash masalalari bo'yicha juda ko'p baxslar paydo bo'ladi. Frontning o'lchami (sig'imi, vagonlarda) qancha katta bo'lsa, etib kelgan yuklarni tushirish yoki tashish rejasini bajarish uchun olib kirib berilayotgan bo'sh vagonlarga yuk ortish shuncha tezlashadi. Bunday holatda taraflar front sig'imini oshirishga intilishlari kerakdek bo'lib ko'rinadi. Lekin, yuk ortish va tushirish frontining sig'imini katta bo'lishi ortish va tushirish ishlarini bir vaqtning o'zida bajarish uchun anchagina ko'proq mehnat harajatlarini talab qiladi. SHuning uchun korxonalar yuk ortish va tushirish frontining o'lchamini qisqartirishga, temir yo'l esa uni ko'paytirishga harakat qiladi. U va bu talablar har doim ham asosli bo'lavermaydi. Yuk ortish va tushirish frontining o'lchami omborning turiga va ortish-tushirish ishlarining uslubiga bog'liqdir.

Temir yo'l shoxobcha yo'llarining ekspluatatsiya qilish Qoidalari (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi) temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish hamda vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarda yuk ortish va tushirish frontlarining o'lchamlari aniqlash tartiblarini bayon etadi.

Mexanizatsiyalashmagan ortish-tushirish usulida frontning o'lchami bir jinsli yuklarni (odnorodnye грузы) bir vaqtni o'zida (odnovremenno) ortish yoki tushirish uchun ishlatiladigan ombor (yuk ortish va tushirish) yo'lining foydali uzunligiga (L_{om}) joylashtirib chiqiladigan **vagonlar sonidan** (n_{fr}) kelib chiqib belgilanadi va quyidagi formula orqali aniqlanadi,

$$n_{fr} = L_{om} / \ell_v, \text{ vag.} \quad (10.3)$$

bu erda ℓ_v – avtoulagich ilashish o'qlari bo'yicha vagonning uzunligi, m .

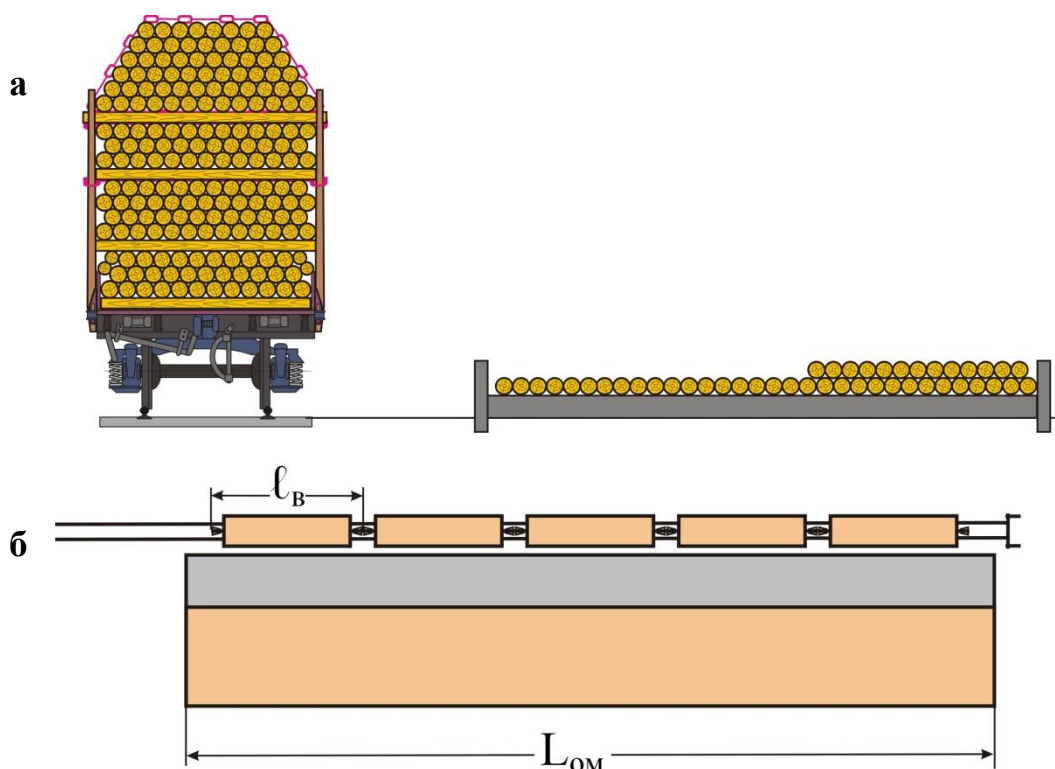
10.3-misol. O'rmon yuklarini tushirish uchun (10.1-rasm) ochiq maydonning uzunligi $L_{om} = 75 \text{ m}$ va platformaning avtoulagichni ilashish o'qlari bo'yicha uzunligi ℓ_v

= 14,62 m bo'lsa, mexanizatsiyalashmagan tushirish usulida bu ochiq maydon frontining sig'imi,

$$n_{fr} = 75 / 14,62 = 5,13 = 5 \text{ ta vagonni}$$

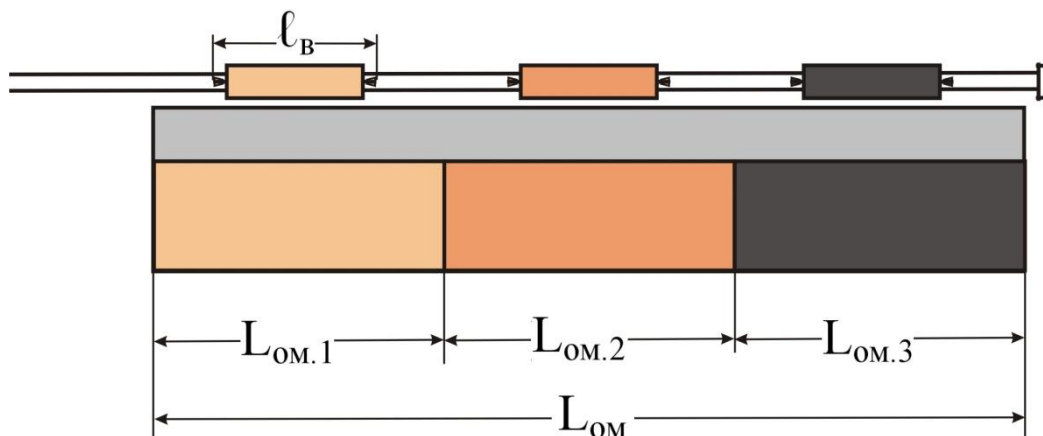
tashkil etadi (butunlash har doim kichik tomonga amalga oshiriladi).

Yuklarni tashish Qoidalarini 13-bo'limining 2-ilovasida o'rmon yuklarini ochiq vagonlardan tushirishga $t_{yuk} = 3$ soat 10 min. vaqt belgilangan, bu vaqt bitta vagonni tushirish uchun emas, balki tushirish frontiga olib kirib berilgan guruhdagi barcha, ya'niy 5 ta vagonni tushirish uchun muddat (norma) hisoblanadi.



10.1-rasm. O'rmon yuklarini tushirish uchun ochiq ombor chizmasi:
a – ko'ndalang kesimi; b – tarxi.

Frontlarni bir jinsli yuklar bo'yicha ajratish ushbu yuklar uchun ombor maydonlarini **doimiy ixtisoslashtirilgandagina** mumkin bo'ladi (10.2-rasm). *Bir xil usulda (to'kma, sochma, quyma va h.k.) tashiladigan va birgalikda saqlash mumkin bo'lgan yuklar **bir jinsli yuklar** deb hisoblanadi.*



10.2-rasm. Bir jinsli yuklar uchun ixtisoslashtirilgan ochiq maydon chizmasining tarxi

10.4-misol. Uzunligi $L_{om} = 75$ m bo'lgan ochiq maydon uchta turdagi yuklarni: o'rmon yuklarini ($L_{om.1} = 25$ m), g'ishtni ($L_{om.2} = 25$ m) va metall armaturalarni ($L_{om.3} = 25$ m) tushirish uchun doimiy ixtisoslashtirilgan, bunda mexanizatsiyalashmagan ortish usulida har bir uchastka ochiq maydon frontining sig'imi,

$$n_{fr} = 25 / 14,62 = 1,71 = 1 \text{ ta vagonni}$$

tashkil etadi, ya'ni uzunligi $L_{om} = 75$ m bo'lgan ochiq maydonga birdaniga faqat 3 tadan ortiq bo'lmagan vagonni: 1 ta platformada o'rmon yuklarini, 1 ta platformada g'ishtni va 1 ta platformada metall armaturalarni tushirishga olib kirib berish mumkin bo'ladi.

Agar stansiyaga, shu doimiy ixtisoslashtirilgan frontida tushirishga ikkita platformada g'isht etib kelgan bo'lsa, avval ixtisoslashtirilgan frontiga tushirish uchun birinchi vagon olib kirib beriladi. Birinchi platformadagi g'ishtlar tushirib bo'lingandan keyin, bo'sh platformani ixtisoslashtirilgan frontidan olib chiqib, uni o'rniga ikkinchi yukli platformani tushirishga olib kirib beriladi.

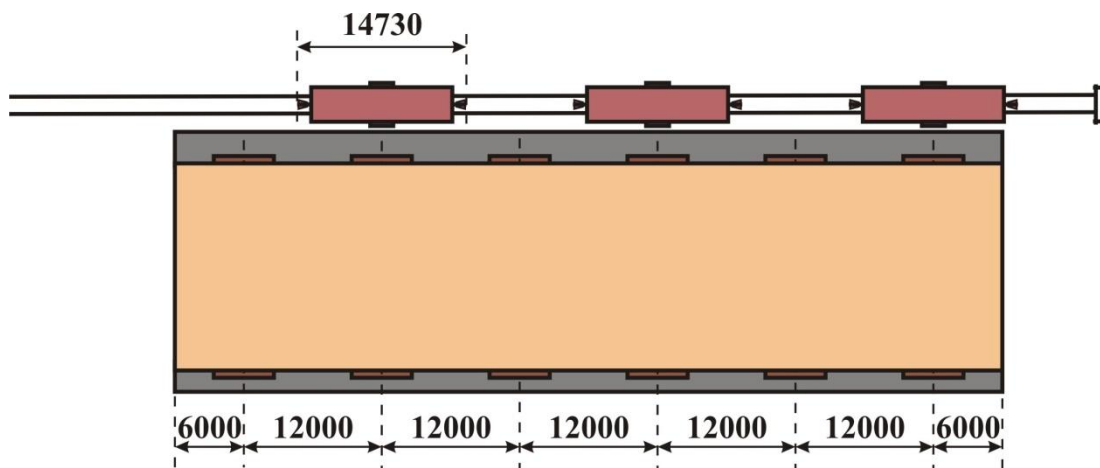
Front bo'yicha yuklarni ortish yoki tushirishga har xil muddatli vagonlar joylashtirib chiqilganda, bu guruhdagi ortishga yoki tushirishga eng katta muddatli vagoniga belgilangan vaqt barcha guruhdagi vagonlarga yagona muddat hisoblanadi. YUqoridagi 10.4-misoldagi ixtisoslashtirilgan ochiq maydonning har bir uchastkasiga har xil muddatli: $t_{yuk.1} = 3$ soat 10 min., $t_{yuk.2} = 2$ soat 40 min. va $t_{yuk.3} = 2$ soat 40 min. vagonlar olib kirib berilganida, **guruhdagi barcha vagonlar uchun $t_{yuk.} = 3$ soat 10 min. yagona to'xtab turish muddati qilib tayinlanadi.**

Agar doimiy ixtisoslashtirilgan frontning faqat bir uchastkasiga yuk ortishga yoki tushirishga vagon olib kirib berilsa, frontning shu uchastkasida ortiladigan yoki tushiriladigan yuk uchun yuklarni tashish Qoidalarida belgilangan vaqt to'xtab turish muddati qilib belgilanadi. YUqoridagi 10.4-misoldagi ixtisoslashtirilgan ochiq maydonning ikkinchi uchastkasiga vagonni to'xtab turish muddati $t_{yuk.2} = 2$ soat 40 min.

YOpiq omborlarda saqlanadigan yuklar uchun ortish va tushirish frontining o'lchami yopiq ombordagi eshiklar soni bo'yicha aniqlanadi, chunki birdaniga ortish va tushirish uchun omborga joylashtirib chiqiladigan vagonlar soni eshiklar soniga bog'liq bo'ladi (10.3-rasm).

Bunda eshiklar o'rtasidagi masofani hisobga olish kerak. Agar har bir eshik qarshisiga bir donadan vagon joylashtirish uchun eshiklar orasidagi masofa imkoniyat bermasa, frontning sig'imi eshiklar sonidan emas, balki eshiklar qarshisiga joylashtirib chiqiladigan vagonlar sonidan aniqlanadi.

Don, g'alla yuklari bo'yicha **ekinlarning turlari bo'yicha alohida frontlari** tayinlashga ijozat beriladi, lekin uchta ekin turidan ziyod emas (masalan, bug'doy, arpa va suli).



10.4-rasm. Mexanizatsiyalashmagan ortish-tushirish usulida SP-18-72 yopiq ombor frontiga vagonlarni joylashtirib chiqish chizmasi

Sisternalarga quyib tashiladigan neft va boshqa yuklar uchun ortish va tushirish frontining o'lchami quyish va to'kish **tik turmalarining soni bo'yicha** (po kolichestvu stoyakov), rels oralig'iga to'kishda esa – to'kish joyidagi yo'lining **foydali uzunligi bo'yicha** (po poleznoy dline puti) joylashtiriladigan sisternalarning soni bo'yicha aniqlanadi. Zaruriyatli holatlarda quyish va to'kish fronti quyib tashiladigan yuklarning (ravshan va to'q) turlari bo'yicha belgilanadi.

Mexanizatsiyalashgan usuldagi ishlarda, quyib tashiladigan yuklardan boshqa, barcha yuklar uchun ortish va tushirish frontining o'lchami **mexanizmlarning sonidan** va ularning **qayta ishlash qobilyatidan** kelib chiqib aniqlanadi. Yo'lining sig'imi yuklarni ortishni yoki tushirishni mexanizatsiyalashgan front sig'imidan ziyod vagonlarni olib kirib berish imkoniyatini bersa, shartnomada **bir vaqtni o'zida** (birdaniga) olib kirib beriladigan vagon partiyasining o'lchami belgilanadi. Sisternalarda quyma tashiladigan neft va boshqa yuklarga frontning sig'imi quyish va to'kish tikturnalarning soni bo'yicha belgilanadi.

Temir yo'l shoxobcha yo'lida bir vaqtni o'zida (birdaniga) olib kirib beriladigan barcha vagonlarga vagonni aylanish muddati yoki yagona muddat belgilansa, shartnomada ortish tushirish fronti va ombor maydonlarini ixtisoslashtirilganligi ko'rsatilmaydi. Bunday holatlarda shartnomada temir yo'l shoxobcha yo'lga bir vaqtni o'zida (birdaniga) olib kirib beriladigan vagonlar soni yoki poezdning vazni ko'rsatiladi.

Temir yo'l shoxobcha yo'llarida yuk operatsiyalari bir vaqtni o'zida ham mexanizatsiyalashgan va ham mexanizatsiyalashmagan usulda amalga oshirilishi mumkin, bunday hollarda ortish yoki tushirish frontlari har bir usul uchun alohida – alohida belgilanadi.

Temir yo‘l bilan kelishmasdan (muvofiglashtirmasdan) tashkilotlarning temir yo‘l shoxobcha yo‘llarida temir yo‘l transport ob’ektlarini tugatishga hamda **ortish va tushirish frontlarini qisqartirishga ruxsat berilmaydi**. Bu haqida Ustavning 76-bandida – *temir yo‘l shoxobcha yo‘lini hamda ortish, tushirish va vagon va konteynerlarni tozalash uchun mo‘ljallangan qurilmalarni qurish va qayta qurishni temir yo‘l bilan kelishilgan loyiha bo‘yicha amalga oshiriladi* – deb alohida takidlab o‘tilgan. Temir yo‘l bilan kelishilmagan (muvofiglashtirilmagan) idoralarga qarashli temir yo‘l shoxobcha yo‘llarni qayta qurish, hamda vagonlarga yuk ortish, tushirish va tozalash uchun mo‘ljallangan qurilmalarni **rekonstruksiya qilish loyihasi** temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi va vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi **shartlarini o‘zgartirish** hamda ortish va tushirish **frontini qisqartirish** uchun asos bo‘lib xizmat qila olmaydi.

10.4. VAGONLARNI OLIB KIRIB BERISH VA OLIB CHIQISH TARTIBI

Temir yo‘l shoxobcha yo‘liga vagonlarni olib kirib berish **xabar berish bo‘yicha** (po uvedomlenie), **belgilangan vaqt intervali orqali** (cherez ustanovlenные intervalы времени) va **jadval bo‘yicha** (po raspisaniyu) amalga oshiriladi. Vagonlarni olib kirib berishni tartibi temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish va vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomalarida ko‘rsatiladi (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo‘limi, 23-§).

Vagonlarni olib kirib berishni tartibi temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi (temir yo‘l shoxobcha yo‘li egasining lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida) namunaviy shaklining 5-§da (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo‘limi 2-ilova):

§ 5. Podacha vagonov na pod’ezdnoy put i vozvrat ix s pod’ezdnogo puti proizvodysya

(po raspisaniya, cherez interval vremeni ili po uvedomleniya)

Uvedomleniya predayutsya

– deb nazarda tutilgan.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini ekspluatatsiya qilish shartnomasi (temir yo‘lning lokomotivida xizmat ko‘rsatilganida) namunaviy shaklining 3-§da esa vagonlarni olib kirib berishni tartibi (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo‘limi 3-ilova):

§ 3. O predstoyashiy podache vagonov doroga uvedomlyat vetvevladelsa.

Uvedomleniya predayutsya

(poryadok peredpchi uvedomleniya)

– deb nazarda tutilgan.

Vagonlarni olib kirib berishni tartibi vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi (kontragentga temir yo‘lning lokomotivida xizmat ko‘rsatilganda) namunaviy shaklining 3-§da (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo‘limi 4-ilova):

§ 3. O predstoyashiy podache vagonov doroga uvedomlyat kontragenta.

Uvedomleniya peredayutsya

(poryadok peredpchi uvedomleniya)

– deb nazarda tutilgan.

Temir yo‘l tasarrufidagi temir yo‘l shoxobcha yo‘liga vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish shartnomasi namunaviy shaklining 4-§da esa vagonlarni olib kirib berishni tartibi (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo‘limi 5-ilova):

§ 4. Podacha vagonov na pod’ezdnoy put proizvoditsya po uvedomleniyam

Uvedomleniya o podache vagonov peredayutsya

(poryadok peredpchi uvedomleniya)

– deb nazarda tutilgan.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘liga vagonlarni xabar berish bo‘yicha olib kirib berishga Ustavning 57-bandiga bag‘ishlangan unda, temir yo‘l stansiyasining boshlig‘i yuk jo‘natuvchining yoki yuk oluvchining vositalarida ortishga va tushirishga vagonlarni olib kirib berish vaqti haqida yuk jo‘natuvchini yoki yuk oluvchini vagonlarni olib kirib berishdan **2 soatdan kech qolmay xabar berishi** shartligi – ko‘rsatib o‘tilgan. Vagonlarni olib kirib berish vaqti haqidagi **xabar sutka davomida** (tunu-kun) berilishi kerak. Korxona xabarni qabul qilib olish uchun **mas’ul shaxsni** tayinlashi shart, uni familyasi va telefon nomeri stansiya boshlig‘iga bildirib qo‘yiladi. Vagonlarni ortishga yoki tushirishga olib kirib berish vaqti haqida xabar berishni yozib borish uchun stansiyada **GU-2 shaklidagi xabar berish Kitobi** yuritiladi (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo‘limi, § 24). Agar yuk ortish, ushbu temir yo‘l shoxobcha yo‘lida yuk tushirishdan, bo‘shaydigan vagonlar hisobidan (juftlashgan operatsiyalar tartibida) ta‘minlanadigan bo‘lsa, yuk ortish uchun bo‘sh vagonlarni olib kirib berish vaqti haqida xabar berish kerak bo‘lmaydi.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘liga *xabarda ko‘rsatilgan muddatdan vagonlar erta olib kirib berilganida* – ushbu muddat boshlangan paytdan vagonlar korxonaga qayd qilinadi va ularni to‘xtab turishi vaqti hisobga olinadi.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘liga vagonlar *xabar bermasdan olib kirib berilganida (shartnomada shunday nazarda tutilgan bo‘lsa) olib kirib berilgan vagonlar xabar berishga belgilangan muddat o‘tganidan so‘ng korxonaga qayd qilinadi va ularni to‘xtab turishi vaqti hisobga olinadi.* Bu vaqtda korxona oldinda turgan vagonlarga yuk ortishga yoki ulardan yukni tushirishga va yukni qabul qilishga xozirlik ko‘rib turishi mumkin.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘liga xabarda ko‘rsatilgan muddatga zid, vagonlar kechikib olib kirib berilganida, *agar kechikish ikki soatdan oshmasa, vagonlar haqiqiy olib kirib berilgan paytdan boshlab korxonaga qayd qilinadi va ularni to‘xtab turishi vaqti hisobga olinadi.* Kechikish ikki soatdan ortiq bo‘lsa, vagonlar korxonaga xabar bermasdan olib kirib berilgan deb qayd qilinadi (Qoidalarini 12-bo‘limining 55-§).

Stansiyaning umumiy foydalanish joylariga vagonlarni yuk jo‘natuvchilarni vositasida ortishga yoki yuk oluvchilarni vositasida tushirishga olib kirib berish, odatda vagonlarni olib kirib berishdan ikki soatdan kech qolmay xabar berishi bo‘yicha amalga oshiriladi (Ustavning 57-bandi). Yuklarni tashish Qoidalarning 3- bo‘limi, 34-§ ga va 4-bo‘limining 5-§ ga muvafiq, olib kirib berish muddatiga rioya qilmay yoki xabar bermay vagonlar yuk ortishga yoki yuk tushirishga olib kirib berilganida, yuk jo‘natuvchi yoki yuk oluvchi ularni stansiya yuk ortishga yoki yuk tushirishga taqdim etgan paytdayoq qabul qilishi, bunda vagonlar:

- xabardagi belgilangan muddatdan oldin olib kirib berilganida – ushbu muddat boshlangan paytdan vagonlar olib kirib berilgan deb hisoblanadi;

- xabardagi belgilangan muddatdan kech olib kirib berilganida hamda xabar bermasdan olib kirib berilganida – vagonlar haqiqiy olib kirib berilgan paytdan 2 soat o‘tgandan so‘ng olib kirib berilgan deb hisoblanadi.

Vagonlarni olib kirib berilgan deb hisoblash ularni to‘xtab turishini boshlanish paytini bildiradi.

O‘rtacha sutkalik yuk ortish yoki tushirish **50 vagon**dan ziyod bo‘lsa, temir yo‘l shoxobcha yo‘liga vagonlarni olib kirib berish va temir yo‘l shoxobcha yo‘lidan qaytarish jadval bo‘yicha yoki vagonlarni olib kirib berishlar o‘rtasidagi vaqt intervaliga rioya qilib belgilanishi mumkin.

Temir yo‘l shoxobcha yo‘lini o‘rtacha sutkalik yuk aylanmasi ($n_{o'r}$) bir yilda ortilgan ($\sum n_{y.ort}$) va tushirilgan ($\sum n_{y.tush}$) vagonlar sonini, shu yildagi kunlar soniga bo‘lish orqali aniqlanadi,

$$n_{o'r} = (\sum n_{y.ort} + \sum n_{y.tush}) / 365, \text{ vag.} \quad (10.4)$$

Ish xarakteri mavsumiy bo‘lgan temir yo‘l shoxobcha yo‘llarida o‘rtacha sutkalik yuk aylanmasi ($n_{m.o'r}$) mavsumda ortilgan ($\sum n_{m.ort}$) va tushirilgan ($\sum n_{m.tush}$) vagonlar sonini shu mavsumdagi kunlar (N_m) soniga bo‘lish orqali aniqlanadi,

$$n_{m.o'r} = (\sum n_{m.ort} + \sum n_{m.tush}) / N_m, \text{ vag.} \quad (10.5)$$

Korxona katta yuk aylanmasida har vaqt shartnomada vagonlarni olib kirib berishni jadval bo‘yicha yoki interval orqali nazarda tutishga intiladi, chunki bunday holatda yuk ortish – tushirish ishlariga oldindan tayyorlanib turish qulay. Temir yo‘lga esa vagonlarni olib kirib berish xabar berish bo‘yicha qulay, negaki bunday holatda, jadvalda belgilangan vaqtni yoki oldingi vagonlarni olib kirib berishdan keyingi vaqt intervalini o‘tishini kutib turishga zaruriyat bo‘lmaydi.

Jadval bo‘yicha yoki interval orqali vagonlarni olib kirib berish vagon aylanishini sekinlashtirishi bois, o‘rtacha sutkalik yuk ortish va tushirish 50 vagon dan ziyod bo‘lmaganida bunday tartibda vagonlarni olib kirib berishni qo‘llash mumkin emas.

Vagonlarni jadval yoki interval bo‘yicha olib kirib berish va olib chiqish muayyan bir afzallika ega bo‘lib, temir yo‘l va shoxobcha egalari o‘rtasidagi o‘zaro munosibatlarda barqarorlikni vujudga keltirib, bir maromda ishlash imkoniyatini yaratadi. Ammo, katta bo‘lmagan vagon aylanmasida bunday tartib maqsadga muvofiq emas, temir yo‘l shoxobcha

yo'lga vagonlarni olib kirib berishni va olib chiqishni kutib vagonlarni to'xtab turishini keltirib chiqaradi.

Temir yo'l transporti xizmatidan foydalanuvchi korxona sutka davomida va haftaning barcha kunlarida, shuningdek dam olish va bayram kunlarida ham bir tekisda vagonlarga yuk ortishni va vagonlardan yuk tushirishni ta'minlashlari shart. Arbitraj organlari, dam olish va bayram kunlari hamda sutkaning kechasida vagonlarni olib kirib berishni cheklash haqidagi korxonalar talablarini rad etadilar.

Yuk jo'natuvchilar, yuk oluvchilar, temir yo'l shoxobcha yo'li egalari yuk operatsiyalari tugaganidan so'ng, vagonlarni shartnomada nazarda tutilgan tartibda temir yo'lga qaytarishlari kerak. Belgilangan tartiblarga rioya qilinganida temir yo'l shoxobcha yo'lidan qaytarilayotgan vagonlarni to'xtab turishini hisob qilish: temir yo'lning lokomotivida xizmat ko'rsatilganida – stansiya korxonadan ularni olib chiqib ketishga tayyor ekanligi xaqida xabarnoma olganida paytdan boshlab; shoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida – qabul qilish topshirish yo'lida temir yo'l vagonlarni qabul qilib olgan paytdan boshlab, ammo vagonlar topshirishga taqdim etilganidan 30 daqiqadan kech qolmay, to'xtatiladi (yuklarni tashish Qoidalarining 12- bo'limi, 56-§).

Korxona, tashkilot va muassasalarning temir yo'l shoxobcha yo'llaridan topshirishga taqdim etilgan vagonlar, temir yo'lga bog'liq sabablarga ko'ra, temir yo'l qabul qilishi ushlanib qolishi umumiy shakldagi (GU-23) aktida stansiya va korxona, tashkilot va muassasa xizmatchilarining imzosi bilan rasmiylashtiriladi, ushlanib qolish vaqti esa temir yo'l shoxobcha yo'lida vagonlarni to'xtab turishidan chiqarib tashlanadi (yuklarni tashish Qoidalarining 12- bo'limi, 60-§).

10.5. VAGONLARNI TO'XTAB TURISHINI HISOB QILISH.

Temir yo'lni, yuk jo'natuvchilarni va yuk oluvchilarni munosibatlarini huquqiy tartibga solishda vagonlarni to'xtab turishini lozim darajada hisob qilish birinchi darajali ahamiyatga ega. Uning asosida vagonlarni ortishda va tushirishda haqiqiy bo'lgan vaqti aniqlanadi va belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turish uchun mulkiy javobgarlik belgilanadi. Ustavning 84-bandiga muvofiq, *temir yo'l shoxobcha yo'llarida vagonlarni va konteynerlarni to'xtab turishini hisoblash nomerli usulda amalga oshiriladi.*

Vagonlarni to'xtab turishini hisob qilishning asosiy xujjati bo'lib **GU-46 shakldagi vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish qaydnomasi** (vedomosti podachi i uborki vagonov, quyida GU-46 shakldagi qaydnoma deb yuritiladi) xizmat qiladi. GU-46 shakldagi qaydnoma ish hajmi katta bo'lmagan temir yo'l shoxobcha yo'llarida, shu joyning o'zida bevosita stansiyaning yuklarni qabul qiluvchi topshiruvchisi (priemosdatchik gruzov) va korxonadan – korxona raxbari va bosh hisobchi imzolagan va muhr bilan tasdiqlab berilgan **ishonchnoma bo'yicha vakolatli vakil** rasmiylashtiradilar va imzolaydilar.

Qolgan barcha holatlarda qaydnomalar stansiyaning tovar idorasida **qabul qiluvchi topshiruvchining esdaligi (GU-45 shakl), aslicha varaq va korxonaning xabarnomasi** asosida kechi bilan ertasi kuni soat 10 dan kech qolmay rasmiylashtirilishi va imzolanishi kerak. GU-46 shakldagi qaydnomani stansiyadan – tovar idorasi mudiri, korxonadan – korxonaning vakolatli vakili imzolaydilar. SHtat jadvalida tovar idorasi mudiri lavozimi bo'lmagan stansiyalarda qaydnomani stansiya boshlig'i yoki uning movuni imzolaydilar.

GU-46 shakldagi qaydnomadagi ma'lumotlar bilan korxona vakili **norozi bo'lgan taqdirda** ham, uni imzolashi shart va qaydnomada o'zining mulohazali fikrlarini yozib qo'yishga haqlidir. Korxonaning vakolatli vakili qabul qiluvchi topshiruvchi esdaligi (GU-45 shakl) ni va vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish qaydnomasi (GU-46 shakl) ni imzolashni rad etganida, stansiya **umumiy shakldagi (GU-23) akt**ni tuzishi va bu hujjatlarda tegishli belgilarni yozib qo'yishi shart. GU-46 shakldagi qaydnoma vagonlarni to'xtab turishi uchun nizolarni hal qilishda asosiy hujjat bo'lib xizmat qiladi.

Vagonlarni yuk ortishga yoki tushirishga olib kirib berish vaqti **GU-45 shakldagi qabul qiluvchi topshiruvchi esdaligida** (pamyatka priemosdatchika, quyida GU-45 shakldagi esdalik deb yuritiladi) qayd qilinadi. GU-45 shakldagi esdalik umumiy foydalanish joylariga yuk jo'natuvchilarning yoki yuk oluvchilarning vositalarida yuklarni ortishga yoki tushirishga vagonlar olib kirib berilgan va olib chiqish paytida tuziladi. Temir yo'l shoxobcha yo'liga **temir yo'lining lokomotivida** xizmat ko'rsatilganida, GU-45 shakldagi esdalik yuk ortish va tushirish frontlarida vagonlarni va yuklarni topshirish va qabul qilish paytida tuziladi. Temir yo'l shoxobcha yo'liga **shoxobcha egasining lokomotivida** xizmat ko'rsatilganida, GU-45 shakldagi esdalik chiqarib qo'yiladigan yo'lda vagonlarni va yuklarni topshirish va qabul qilish paytida tuziladi. GU-45 shakldagi esdalikda vagonlar olib kirib berilgan korxonaning nomi, joyi, olib kirib berish sanasi va vaqti, vagonlarni nomeri ko'rsatiladi. Umumiy foydalanish joylariga olib kirib berilgan vagonlarga esdalikda, bulardan tashqari yukning nomi, uning tashish sharoiti va yuk ortish yoki tushirish usuli (dastaki yoki mexanizatsiyalashgan) hamda foydalaniladigan mexanizm nomi ko'rsatiladi. Bu qo'shimcha ma'lumotlar vagonlarni to'xtab turish normasini aniqlash uchun kerak bo'ladi.

Umumiy foydalanish joylariga va temir yo'l shoxobcha yo'liga temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida, GU-45 shakldagi esdalik **ikki mrotaba imzolanadi** – vagonlar olib kirib berilgan paytda va yuk operatsiyalari tugagan paytda. Temir yo'l shoxobcha yo'liga shoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko'rsatilganida, esdalikni tomonlar chiqarib qo'yiladigan yo'lda vagonlarni topshirishda imzolaydilar. Umumiy foydalanish joylariga vagonlar olib kirib berilganida esdalik ikki nusxada tuziladi: birinchi nusxasi stansiya uchun, ikkinchi nusxasi korxona uchun. Temir yo'l shoxobcha yo'liga vagonlar olib kirib berilganida esdalik bir nusxada faqat stansiya uchun tuziladi.

Xabarnoma (uvedomleniya) - *bu shunday xujjatki, bunda korxona yozma ravishda yuk operatsiyalari tugaganini va bir vaqtni o'zida frontga olib kirib berilgan vagonlar temir yo'l shoxobcha yo'lidan olib chiqib ketishga tayyor ekanligini tasdiqlaydi.* Xabarnomada korxona nomi, vagonlarning nomeri, yukni nomi, yuk operatsiyalari tugagan sana va vaqt ko'rsatiladi. Xabarnomani stansiyaning yuklarni qabul qiluvchi – topshiruvchisi qabul qila turib uning ikkala nusxasida qabul qilingan sanani va vaqtni ko'rsatadi, qabul qilib olganigi haqida imzo chekadi, o'zini familiyasini ko'rsatadi va bir nusxasini korxonaga qaytarib beradi. Stansiya shtatida qabul qiluvchi topshiruvchi yo'q bo'lsa, xabarnoma stansiya navbatchisiga yoki stansiya boshlig'ining ko'rsatmasiga binoan boshqa shaxsga topshiriladi. Ba'zi bir hollarda korxonaning stansiyadan ancha olisda bo'lishi, xabarnomani yozma ravishda berish vagonlarni temir yo'l shoxobchalarida qo'proq turib qolishiga sabab bo'lishi mumkin. Bunday holatlarda temir yo'l xabarni telefonda qabul qilishi keyinchalik esa uni yozma ravishda tasdiqlanishi kerakligi, shartnoma shartlariga kiritilishiga transport qonunchiligida yo'l qo'yiladi.

Vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish qaydnomasi uch nusxada to'ldiriladi: birinchi va ikkinchi nusxalar tegishli tashish hujjatlarini ishlash bo'yicha texnologik markaz (TexPD)ga yuboriladi, TexPD ularni qayta ishlab ikkinchi nusxasini stansiyaqa qaytaradi, uchinchi nusxa tashkilotga yoki jismoniy shaxsga beriladi.

GU-46 shakldagi qaydnoma ish hajmi katta bo'lmagan temir yo'l shoxobcha yo'llarida, shu joyning o'zida bevosita stansiyaning va korxonaning xizmatchilari tomonidan vagonlarni topshirishda tuziladi. Vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish qaydnomasini tovar idorasida tuzilganida kechi bilan ertasi kuni soat 10 dan kech qolmay imzolanishi kerak. GU-46 shakldagi qaydnomani stansiya – tovar idorasi mudiri, korxonadan – korxona raxbari va bosh hisobchi imzolagan va muhr bilan tasdiqlab berilgan **ishonchnoma bo'yicha vakolatli shaxs imzolaydilar**. SHtat jadvalida tovar idorasi mudiri lavozimi bo'lmagan stansiyalarda qaydnomani stansiya boshlig'i yoki uning movuni imzolaydilar.

GU-46 shakldagi qaydnomadagi ma'lumotlar bilan korxona vakili norozi bo'lgan taqdirda ham, uni imzolashi shart va qaydnomada o'zining mulohazali fikrlarini yozib qo'yishga haqlidir. Korxona vakolatli vakili qabul qiluvchi topshiruvchi esdaligi (GU-45 shakl) ni va vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish qaydnomasi (GU-46 shakl) ni imzolashni rad etganida, stansiya **umumiy shakldagi (GU-23) akt**ni tuzishi va bu hujjatlarda tegishli belgilarni yozib qo'yishi shart.

Vagonlarni yuk ortish va tushirish muddatlaridan ortiq to'xtab turishini **hisob qilish va jarimalarni hisoblash** GU-46 shakldagi qaydnoma asosida amalga oshiriladi. SHu sababli bu hujjat vagonlarni to'xtab turishi uchun nizolarni hal qilishda asosiy hujjat bo'lib xizmat qiladi.

10.6. VAGONLARNING TO'XTAB TURISHI UCHUN JAVOGARLIKNING SUB'EKTлари.

Vagonlarni ortishda, tushirishda yoki qayta yuklashda belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turishi uchun Ustavning-132 bandiga muvofiq **jarima to'lash shaklidagi mulkiy javobgarlik** belgilangan. Ustavning va yuklarni tashish Qoidalarining normalari temir yo'lining oldida qaysi korxona yoki tashkilot vagonlarni to'xtab turishiga javobgar ekanligi aniq ko'rsatib o'tilgan.

Stansiyaning nouumumiy foydalanish joylarida hamda temir yo'lining lokomotivida xizmat ko'rsatiladigan temir yo'l shoxobcha yo'llarida vagonlarning belgilangan muddatlardan ortiq to'xtab turishi uchun javobgarlik Ustavning 52-bandiga muvofiq vagonlarga yuk ortish, tushirish yoki qayta yuklash shart bo'lgan korxona zimmasiga yuklanadi. Ustavning 52-bandida, "Yuklarni vagonlarga **ortishni**, shuningdek ulardan **tushirishni**:

a) **temir yo'l** - kerakli qurilmalar va mexanizmlarga ega bo'lgan umumiy foydalanish joylarida amalga oshiradi, xavfli, tez buziluvchan yuklar va yuklarni tashish Qoidalarida ko'rsatib o'tilgan boshqa yuklar bundan mustasno;

b) **yuk jo'natuvchilar va yuk oluvchilar** – nouumumiy foydalanish joylarida, hamda umumiy foydalanish joylarida – xavfli va tez buziluvchan yuklarni, hom hayvon mahsulotlarini, og'ir vazinli (bir joyda 0,5 tonnadan ziyod) va nogabarit yuklarni, maxsus

harakatdagi sostavda quyma, sochma va to'kma tashiladigan yuklarni va yuk jo'natuvchilarni yoki yuk oluvchilarni kuzatuvchisi nazoratida tashiladigan yuklarni, amalga oshiradilar.

Yuk jo'natuvchilar yoki yuk oluvchilar bilan alohida shartnoma bo'yicha, temir yo'l umumiy foydalanish joylarida ushbu moddaning "b" punktida ko'rsatilganidan boshqa yuklarni ortish-tushirishni bajarishni amalga oshirishi mumkin.

*Temir yo'lning kuchi va vositalarida bajarilgan yuklarni ortish va tushirish uchun yuk jo'natuvchilar va yuk oluvchilar tuzilgan shartnomaga muvofiq **haq to'lashlari shart*** – deb ko'rsatib o'tilgan.

Agar temir yo'l shoxobcha yo'liga shoxobcha egasining lokomotivida xizmat ko'rsatilsa, vagonlarni belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turishiga (aniqrog'i vagonni aylanish muddatidan ortig'iga) shoxobcha egasi javobgar bo'ladi. Shoxobcha egasining kontragetlaridan temir yo'l jarima undirib olishga haqli emas, vaholanki to'xtab turish kontragentning aybi bilan sodir bo'lganida ham.

Stansiyaning umumiy foydalanish joylarida vagonlarni belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turishi uchun javobgarlikning sub'ektlari haqida masalani echish qiyinroq. Ustavning 132-bandiga muvofiq – *yuk jo'natuvchilarning, yuk oluvchilarning vositalarida ortish-ga, tushirishga va qayta ortishga olib kirib berilgan vagonlarni belgilangan muddatlardan ortiq ushlab turish (vagonlarni to'xtab turishi) uchun yuk jo'natuvchilardan yoki yuk oluvchilardan jarima undirib olinishi* – belgilab qo'yilgan. SHu bilan bir qatorda stansiyaning umumiy foydalanish joylarida Ustavning 52-bandiga muvofiq yuk jo'natuvchilar va yuk oluvchilar faqat – *xavfli va tez buziluvchan yuklarni, hom hayvon mahsulotlarini, og'ir vazinli (bir joyda 0,5 tonnadan ziyod) va nogabarit yuklarni, maxsus harakatdagi sostavda quyma, sochma va to'kma tashiladigan yuklarni va yuk jo'natuvchilarni yoki yuk oluvchilarni kuzatuvchisi nazoratida tashiladigan yuklarni ortish va tushirishni amalga oshirishlari shart.* Agarda Ustavning 52-bandiga muvofiq ortish, tushirish yoki qayta yuklash ishlarini temir yo'l amalga oshirishi shart bo'lsa, **yuk jo'natuvchilarni va yuk oluvchilarni vagonlarning belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turishi uchun javobgarlikka tortishga temir yo'l haqli emas.**

10.1-misol. Stansiyada kerakli qurilmalar va mexanizmlarga ega bo'lgan umumiy foydalanish joylari mavjud. Lekin temir yo'l yashchiklarga joylashtirilgan asbob – uskunlar ortilgan vagonni tushirmagan. Korxona o'zi tushirib olgan vagonni to'xtab turishi uchun temir yo'l undan akseptsiz tartibda jarima undirib olgan. Korxonaning da'vosini ko'rib chiqqan viloyat davlat arbitraji, Ustavning tegishli bandiga muvofiq yukni temir yo'l tushirishi shartligini ko'rsatib, da'vogarga jarima summasini qaytarib berish haqida qaror chiqardi.

Vagonlarni belgilangan muddatdan ortiq to'xtab turishi uchun akseptsiz tartibda undirib olingan jarima bo'yicha, quyidagi mulkiy javobgarlikka doir nizo ham xo'jalik amaliyotida xarakterlidir.

10.2-misol. Temir yo'l vagonlarni belgilangan muddatdan ortiq to'xtab turishi uchun korxonadan akseptsiz tartibda jarima undirib olgan. Korxona, o'z temir yo'l shoxobcha yo'liga ega emas va shu bois umumiy foydalanish joyida, temir yo'l yukni tushirib berishi kerak deb hisoblagan. Lekin korxona yukni og'ir vazinligini inobatga olmagan. SHu sababli da'voni ko'rib chiqqan viloyat davlat arbitraji, Ustavning tegishli bandiga muvofiq vagonni yuk oluvchi tushirib olishi shartligiga ilova qilib, korxona da'vosini rad qildi.

Ba'zi bir holatlarda yuk jo'natuvchilar va yuk oluvchilar yuklarni ortish va tushirish bo'yicha o'z majburiyatlarini ixtisoslashtirilgan tashkilotlar zimmasiga yuklatadilar. Xossatan, yuk jo'natuvchilar va yuk oluvchilar yuklarni ortish va tushirish bo'yicha "O'ztemiryo'lkonteyner" OAJ ning joylardagi filiallari bilan Ustavning 52-bandi, "b" punktida ko'rsatilganidan boshqa yuklari ortish-tushirishni noumumiy foydalanish joylarida amalga oshirish bo'yicha alohida podryad shartnomasi tuzishlari mumkin. Lekin yuk tashish reja va shartnoma majburiyatlari bo'yicha barcha buzilishlarga yuk jo'natuvchilar va yuk oluvchilar javobgar bo'ladilar, podryad tashkilotlari emas. SHu sababli, yuklarni ortish va tushirishda vagonlarni to'xtab turishi uchun, yuk jo'natuvchilar va yuk oluvchilar zimmasiga javobgarlik yuklatiladi.

10.7. VAGONLARNING TO'XTAB TURISHI UCHUN MULKIY JAVOBGARLIKNING MIQDORI

Ustavning 132-bandiga muvofiq, *yuk jo'natuvchilarning, yuk oluvchilarning vositalarida yuk ortishga, tushirishga va qayta ortishga olib kirib berilgan vagonlar belgilangan muddatlardan ortiq ushlanib qolganda (vagonlarni to'xtab turishi) uchun yuk jo'natuvchilardan yoki yuk oluvchilardan jarima undirib olinadi.* Stansiyalarda va temir yo'l shoxobcha yo'llarida vagonlarni belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turishi uchun mulkiy javobgarlikning miqdori Ustavning 132-bandida bayon etilgan. Mulkiy javobgarlikning miqdori vagonni turiga, to'xtab turish vaqtiga va vagon kimning tasarrufida ekanligiga bog'liq. Jarima miqdori so'mlarda emas balki bozor iqtisodiyotining o'ziga xosligini inobatga olgan holda eng kam ish haqidan kelib chiqib belgilangan.

Oddiy vagonlarni – yopiq vagonlarni, yarim ochiq vagonlarni, platformalarni belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turishi uchun har bir vagon soatga quyidagi miqdorlarda jarimalar undiriladi:

- *to'xtab turish 1 dan 6 soatgacha bo'lganida – har bir vagon soatga 0,05 eng kam ish haqi* miqdorida;
- *to'xtab turish 7 dan 12 soatgacha bo'lganida – har bir vagon soatga 0,1 eng kam ish haqi* miqdorida;
- *to'xtab turish 13 dan 18 soatgacha bo'lganida – har bir vagon soatga 0,15 eng kam ish haqi* miqdorida;
- *to'xtab turish 18 soatdan ziyod bo'lganida – har bir vagon soatga 0,25 eng kam ish haqi* miqdorida.

15 minutgacha bo'lgan to'xtab turish hisobga olinmaydi, 15 minut va undan ortiq to'xtab turish to'liq soatga qabul qilinadi.

10.3-misol. Vagon normadan ziyod 21 soat to'xtab turgan. Bunda jarimani hisoblash quyidagicha bo'ladi:

- **birinchi olti soat uchun jarima miqdori $6 \times 0,05 = 0,3$ eng kam ish haqini;**
- **ikkinchi olti soat uchun jarima miqdori $6 \times 0,1 = 0,6$ eng kam ish haqini;**
- **uchinchi olti soat uchun jarima miqdori $6 \times 0,15 = 0,9$ eng kam ish haqini;**
- **oxirgi uch soat uchun jarima miqdori $3 \times 0,25 = 0,75$ eng kam ish haqini, tashkil etadi.**

Jami – 2,55 kam ish haqi. 2,55 ni eng kam ish haqiga ko'paytirish natijasida vagonni normadan ziyod 21 soat to'xtab turishi uchun jarima miqdori so'mlarda

aniqlanadi (eng kam ish haqi o'zgarib turish bois, jarimani so'mlardagi miqdori keltirilmadi).

Sisternalarni, sement tashuvchilarni, transporterlarni, bunkerli yarim ochiq vagonlarni va boshqa maxsus vagonlarni (refrijeratorlardan tashqari) to'xtab turishiga jarima miqdori **2 marotabaga**, refrijerator vagonlarni to'xtab turishiga **3 marotabaga** oshiriladi.

Yuk oluvchiga, temir yo'l shoxobcha yo'li egasiga bog'liq bo'lgan sabablarga ko'ra, tayinlangan temir yo'l stansiyasida, oraliq va qo'shni temir yo'l stansiyalarda vagonlarni tushirishga, qayta ortishga olib kirib berishni kutib, ularni to'xtab turishi uchun jarima xuddi shu miqdorlarda undirib olinadi.

Tashkilotlarning va jismoniy shaxslarning tasarrufidagi yoki ular ijaraga olgan vagonlar temir yo'lning yo'llarida to'xtab turishiga jarima **50 foiz** miqdorida undiriladi. № 1 tarif qo'llanmasida [4] jarima miqdorini aniqlash uchun hisob jadvali keltirilgan.

Ustavning 136-bandiga muvofiq – o'z vaqtida yuklarni tushirmaganligi va ularni yuk oluvchi tashib ketmaganligi sababidan temir yo'l stansiyalarida qiyinchiliklar vujudga kelganida **temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari** tushirilgan yuklarni saqlash uchun haqlarni **besh baravar** miqdorigacha, temir yo'l stansiyalarida yoki temir yo'l shoxobcha yo'llarida belgilangan muddatlardan 24 soatdan ziyod ushlanib qolgan vagonlarning to'xtab turishi uchun jarimani esa **ikki baravargacha**, boshqa davlatlarning vagonlari uchun esa **o'n baravargacha miqdorda** oshirish huquqiga ega bo'lishligi – belgilab qo'yilgan.

Oshirilgan sanksiyalar, ya'niy ikki baravargacha (o'n baravargacha) jarima miqdori yuk operatsiyalarini amalga oshiruvchi barcha korxonalarga taalluqli bo'ladi. Ammo ushbu sanksiyalarni ayrim yuk oluvchilarga, temir yo'l shoxobcha yo'li egalari yoki faqat ba'zi bir yuk operatsiyalariga (masalan faqat vagonlarni tushirishga) kiritilishiga transport qonunchiligida yo'l qo'yiladi. Ustavda yoki yuklarni tashish Qoidalarida bunday javobgarlikning, ya'niy ikki karra jarimani qaysi shaklda kiritilishi haqida alohida to'xtalib o'tilmagan. Odatda temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari buyruq chiqaradi va telegrafda buyruq tegishli stansiyalarga etkaziladi. Buyruqda vagonlarni to'xtab turishi uchun oshirilgan sanksiyalar kiritiladigan stansiyalar va uning muddati ko'rsatiladi. Agarda buyruqni amal muddati tugashigacha, stansiya ishida qiyinchiliklar bartaraf etilsa (ya'niy, vagonlarni belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turishi uchun oshirilgan miqdorda jarima hisoblash uchun asos bo'lmasa) temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari buyruqni bekor qilishi shart.

Oshirilgan jarimalarni kiritish haqida tegishli stansiyalarda e'lon osib qo'yilishi shart. Oshirilgan jarima buyruq chiqarilgan paytdan emas, balki stansiyada bu haqida e'lon osib qo'yilganidan 24 soatdan keyin amalga kiritiladi.

Ustavning 136-bandida nazarda tutilgan oshirilgan sanksiyalarni kiritilishini haqqaoniyligini xo'jalik sudlari ko'rib chiqmaydilar. Oshirilgan jarima undirilgan korxona yoki tashkilot vakillarida etirozli fikirlar bo'lsa bu haqda temir yo'l boshqarmasiga yoki prokratura organlariga murojat qilishlari mumkin.

Endi, vagonlarni belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turishi uchun mulkiy javobgarlikning – jarimani hisoblashni misollarda ko'rsatib o'tamiz:

10.4-misol. Temir yo'l shoxobchasiga olib kirib berilgan beshta vagon guruhi tushirishda belgilangan muddatdan ziyod 32 soat to'xtab turdi. Jarima miqdori № 1 tarif qo'llanmasida keltirilgan jadvalga muvofiq:

- bitta vagon uchun 5,3 eng kam ish haqini;
- beshta vagon uchun – $5,3 \times 5 = 26,5$ eng kam ish haqini tashkil etadi (eng kam ish haqi o'zgarib turish bois, jarimani so'mlardagi miqdori keltirilmadi).

10.5-misol. Agar temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari Ustavning 136-bandidagi huquqidan foydalanib oshirilgan jarima haqida buyruq chiqargan va bu buyruq stansiyalarda e'lon qilingan bo'lsa, temir yo'l shoxobchasiga olib kirib berilgan beshta vagon guruhini tushirishda belgilangan muddatdan ziyod 32 soat to'xtab turgani uchun jarima miqdori – $26,5 \times 2 = 53$ eng kam ish haqini tashkil etadi (eng kam ish haqi o'zgarib turish bois, jarimani so'mlardagi miqdori keltirilmadi).

Oshirilgan jarima vagonlarning belgilangan muddatdan ziyod to'xtab turishining birinchi soatidan hisoblanadi.

Temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari stansiyalarida yoki temir yo'l shoxobcha yo'llarida belgilangan muddatlardan 24 soatdan ziyod ushlanib qolgan vagonlarning to'xtab turishi uchun jarimani ikki baravar, boshqa davlatlarning vagonlari uchun esa o'n baravar miqdorda oshirishni stansiyalarda qiyinchiliklar mavjud bo'lganidagina kiritadi. Temir yo'l mintaqaviy bo'linmasi rahbari oshirilgan jarimalar haqida buyruq chiqarmasa va buyruq stansiyalarda e'lon qilinmasa oshirilgan jarimalarni yuk oluvchilardan undirishga huquqiy asos mavjud bo'lmaydi.

Vagonlarni belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turishi va Ustavda nazarda tutilgan boshqa barcha jarimalar neustoyka (burdsizlik to'lovi) turlaridan hisoblanadi. O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining 260-modasida, *qonun hujjatlari yoki shartnoma bilan belgilangan, qarzdor majburiyatini bajarmagan yoki lozim darajada bajarmagan taqdirda to'lashi shart bo'lgan pul summasi neustoyka hisoblanadi. Neustoyka to'lash haqidagi talab bo'yicha kreditor o'ziga yetkazilgan zararni isbotlashga majbur emas* – deb ko'rsatib o'tilgan bo'lib, unga muvofiq neustoyka qonunda va shartnomada belgilanadi.

Ustavda nazarda tutilgan barcha jarimalar **qonuniy neustoykaga** mansub bo'ladi. Uning miqdori normativ aktda – O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavida aniq belgilab qo'yilgan va uni taraflar kelishuvi bilan o'zgartirishga **yo'l qo'yilmaydi**. CHunonchi, Ustavning 116-bandiga muvofiq, *temir yo'l, yuk jo'natuvchilar, yuk oluvchilar va yo'lovchilar tashish bo'yicha ushbu Ustav asosida moddiy javobgarlikka tortiladilar.*

Temir yo'lni yuk jo'natuvchilar, yuk oluvchilar yoki yo'lovchilar bilan temir yo'lga, yuk jo'natuvchilarga, yuk oluvchilarga yoki yo'lovchilarga yuklatilgan javobgarlikni bartaraf etish yoki o'zgartirish maqsadida oldindan qilingan barcha bitimlari haqiqiy emas deb hisoblanadi va bu haqida ushbu Ustav yoki yuklarni tashish Qoidalarida nazarda tutilmagan yukxatidagi barcha belgilar yuridik kuchga ega emas.

Vagonlarni belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turishi uchun undiriladigan jarima ham, neustoyka turlaridan biri bo'lib qonuniy neustoyka hisoblanadi – uning miqdori Ustavda va temir yo'l tariflarida aniq belgilangan. Bu jarima boshqa barcha neustoyka kabi temir yo'lga vagonlarni belgilangan muddatlardan ziyod to'xtab turishlari keltirib chiqargan zarar mavjudmi yoki mavjud emasmi bundan qat'iy nazar, undirib olinadi. SHuning uchun temir yo'l jarimani undirib olishda zararning mavjudligini isbot qilishi kerak emas. O'z navbatida yuk jo'natuvchilar, yuk oluvchilar, temir yo'l shoxobcha yo'li egalari temir yo'lga zarar

mavjud emasligi bahonasida, undirib olingan jarimalarni qaytarib berishni talab qilishga haqli emaslar. SHuhbasiz, bu vaziyatlar jarimalarni undirishni osonlashtiradi, vagonlardan lozim darajada foydalanmaganlik bilan bog'liq bo'lgan huquqbuzarlikni tezlikda fahimlash imkoniyatini beradi.

SHuni alohida ta'kidlab o'tish keraki, bu neustoyka istisnoli hisoblanadi. Bu esa huquqni buzgan korxonadan, temir yo'l yetkazilgan zararni undirishni talab qilish mumkin emasligini bildiradi.

10.8. VAGONLARNI NORMADAN ZIYOD TO'XTAB TURISHI UCHUN JAVOBGARLIKDAN OZOD QILISHNING HUQUQIY ASOSLARI

O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksining 333-moddasiga muvofiq, *qarzdor aybi bo'lgan taqdirda majburiyatni bajarmaganligi yoki lozim darajada bajarmaganligi uchun, agar qonun hujjatlarida yoki shartnomada boshqacha tartib belgilanmagan bo'lsa javob berishi* – ko'rsatib o'tilgan. Bunday holatlardan biri vagon va konteynerlarning normadan ziyod to'xtab turishlari uchun jarimalarni undirish bo'lib, u Ustavning 137-bandida nazarda tutilgan. Unda:

a) agar vagonlarni to'xtab turishi va konteynerlarni ushlanib qolishi, temir yo'l shoxobcha yo'lida harakat uzilishlarni keltirib chiqargan stixiyali xarakterdagi hodisalar sababidan sodir bo'lsa hamda stixiyali xarakterdagi hodisalar yoki korxonadagi avariya natijasida amaldagi nizomlarga muvofiq yuk ortish – tushirish ishlarni bajarish taqiqlansa. Avariya haqida yuk jo'natuvchi (yuk oluvchi) temir yo'l stansiyasi boshlig'ini yozma xabardor qiladi;

b) temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasida belgilangan vagonlardan (konteynerlardan) ortiqroq vagonlarni (konteynerlarni) temir yo'l olib kirib berganida, vagonlarni to'xtab turishi va konteynerlarni ushlab qolingani uchun yuk jo'natuvchi va yuk oluvchi jarima to'lashdan ozod etilishi – ko'rsatib o'tilgan.

Ustavning 137-bandida keltirilgan vaziyatlar batamom tugal hisoblanib, bundanda boshqa vaziyatlar korxonani vagonlarni normadan ziyod to'xtab turishi uchun jarima to'lashdan ozod etmaydi, xattoki, agar u aybdor bo'lmasa ham.

10.6-misol. Elevator vagonlarni normadan ziyod to'xtab turishi uchun akseptsiz tartibda undirib olingan jarima summasini temir yo'l boshqarmasidan qaytarib berishni talab qilib shahar davlat arbitrajida da'vo qo'zg'otdi. Davogar o'zining talabini quyidagilardan kelib chiqqan holda asosladi. Elevator vagon deposi bilan teplovoz arendasiga shartnoma tuzgan va vagon deposi manevr ishlarini amalga oshirish uchun teplovoz bermay, o'z majburiyatini bajarmagan va oxir oqibatda vagonlarni normadan ziyod to'xtab turishiga sabab bo'lgan. SHahar davlat arbitraji elevator aybini payqamay, temir yo'l boshqarmasidan akseptsiz tartibda undirib olingan jarimani qaytarib berish haqida qaror chiqardi.

Nazorat tartibida shahar davlat arbitrajini, ish bo'yicha qabul qilingan qarorni to'g'riligini tekshirib chiqqan Respublika arbitraji, uni Ustavning 137-bandiga muvofiq emasligini e'tirof etdi. Teplovoz bermay o'z majburiyatlarini bajarmagan vagon deposini aybiga elevatorni ilova qilishi inobatga olinmaydi. Elevator o'zining vagon deposi bilan o'zaro munosabatlarini mustaqil tarzda tartibga solishga, depodan

shartnomaviy majburiyatlarni bajarmaganligi sababli yetkazilgan zararni qoplashni talab qilishga haqli. SHahar davlat arbitraji qarori bekor qilinib, da'vo rad etildi.

Ustavning 137-bandidagi, vagonlarni to'xtab turishi va konteyne-larni ushlanib qolishi uchun jarima to'lashdan yuk jo'natuvchilarni va yuk oluvchilarni ozod etadigan vaziyatlarni ko'rib chiqamiz.

Temir yo'l shoxobcha yo'lida harakat uzilishlarni keltirib chiqargan stixiya xarakterli xodisalar. Boshqa so'z bilan aytganda – engib bo'lmas kuch. Bu kuch esa ob'ektiv bartaraf etib bo'lmasligi bilan tavsiflanadi, chunonchi mazkur vaziyatda bu engib bo'lmas kuch bilan bog'liq asoratni bartaraf etish uchun kerakli texnik va boshqa vositalar mavjud emas. Agar engib bo'lmas kuch asoratdan xalos bo'lish mumkin bo'lsa, unga ilova qilish haqqoniy emas.

10.7-misol. Elevator, vagonlarni normadan ziyod to'xta turishi uchun akseptsiz tartibda undirib olingan jarima summasini temir yo'l qaytarib berishini da'vo qilib shaxar davlat arbitrajiga murojaat qildi. Elevator da'voni asoslash maqsadida, stixiya xarakterli xodisalar oqibatida qabul qiluvchi qurilmani suv bosib qolganligini va donni tushirishni iloji bo'lmaganligini, o'z da'vo arizasida ko'rsatdi. davlat arbitraji suv bosish vagonlar etib kelishiga qadar sodir bo'lganini aniqladi va elevator vagonlarni to'xtab turishidan xalos bo'lishi uchun ularni o'z vaqtida qayta adreslashi kerakligini ko'rsatib o'tdi. SHundan kelib chiqqan holda davlat arbitraji da'voni rad etdi.

Bunday qaror mutloq to'g'ri bo'lib, vagonlarni to'xtab turishi stixiya xarakterli xodisalar oqibatida emas, balki elevator xizmatchilarining xo'jasizlik oqibatida kelib chiqqan.

Ustavning 137-bandida, qaysi voqealar "*stixiya xarakterli xodisa-lar*" tushinchasiga mansub bo'lishligi ko'rsatilmagan. Yuk jo'natuvchilarni va yuk oluvchilarni vagonlarni normadan ziyod to'xtab turishiga javobgarlikdan ozod qilish uchun, *stixiya xarakterli xodisa* temir yo'l shoxobcha yo'lida harakat uzilishlarini keltirib chiqargan bo'lishi kerak.

10.8-misol. Kuchli qor bo'roni oqibatida vagonlarni normadan ziyod to'xtab turishi uchun akseptsiz tartibda temir yo'l undirib olgan jarimani summasini qaytarib berishni da'vo qilib korxona Respublika davlat arbitrajiga murojaat qildi. davlat arbitraji o'zining qarorida kuchli qor bo'roni bo'lishiga qaramay, bu vaqtda vagonlar temir yo'l shoxobcha yo'liga olib kirib berilganligini, vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish qaydnomasi (GU-46 shakl) asosida ko'rsatib o'tib, jarima summasini qaytarib berish to'g'risidagi korxona da'vosini rad etdi.

Yuk jo'natuvchini va yuk oluvchini *stixiya xarakterli xodisa* oqibatida vagonlarni normadan ziyod to'xtab turishiga mulkiy javobgarlikdan ozod qilish uchun, temir yo'l shoxobcha yo'li kimning – temir yo'lning yoki korxonaning – tasarrufida ekanligini va kimning lokomotivida vagonlar olib kirib berilganligi va olib chiqilganligi, ahamiyatga ega emas.

Temir yo'l shoxobcha yo'lida harakat uzilishlarini keltirib chiqargan *stixiya xarakterli xodisa* oqibatida vagonlarni normadan ziyod turganida, umumiy shakldagi (GU-23) akti tuziladi va uni stansiya boshlig'i va korxona raxbari imzolaydilar. Bu akt jarima sanksiyalaridan ozod qilish uchun asos bo'lib xizmat qiladi.

Korxonada stixiya xarakterli xodisalar yoki halokat sababli, yuk operatsiyalarini amalga oshirish taqiqlanishi. Yuk jo'natuvchi yoki yuk oluvchi bilan shartnomaviy

munosabatlar bilan bog'liq bo'lgan boshqa korxonalarda xalokat sodir bo'lishi, ularni vagonlarni normadan ziyod to'xtab turishi uchun javobgarlikdan ozod qilmaydi.

10.9-misol. Vagonlarni normadan ziyod to'xtab turishi uchun akseptsiz tartibda temir yo'l undirib olgan jarimani summasini qaytarib berishni da'vo qilib lok bo'yoq zavodi viloyat davlat arbitrajiga murojaat qildi. Da'vogar o'z da'vo arizasida, issiqlik energiya markazida xalokat sodir bo'lishi va bug' yo'qligi, vagonlarni normadan ziyod ushlanib qolishiga, sabab bo'ldi deb ko'rsatdi. Viloyat davlat arbitraji da'voni qanoatlantirdi, lekin viloyat bosh arbitri, avariya zavodda bo'lmaganligi bois da'voni rad etdi. Agar issiqlik energiya markazi zavodning tuzilmaviy bo'linmasi bo'lganida edi, ish boshqacha bo'lardi.

Vagonlarni normadan ziyod to'xtab turishiga javobgarlikdan ozod qilish uchun, *stixiya xarakterli xodisalar* paytida yuk operatsiyalarini bajarish tegishli qoidalarda, ko'rsatmalarda, nizomlarda taqiqlangan bo'lishi kerak. **Masalan, o'rmon xo'jaligida texnika xavfsizligi va sanoat sanitariyasi qoidalarida, momaqaldiroqli jala paytida hamda shamolni kuchi 6 va undan yuqori balda o'rmon materiallarini strelali, chor poyali va minorali kranlarda ortish taqiqlanadi.** Qachonki normativ aktlarga muvofiq ortish-tushirish ishlari taqiqlansa, yuk tashish rejasini bajarmaganlik uchun, vagonlarni to'xtab turishiga va konteynerlarni ushlanib qolishiga jarimalar undirilmaydi.

Yuk jo'natuvchi (yuk oluchi) koxonada halokat sababli, yuk operatsiyalarini amalga oshirish taqiqlanishi oqibatida vagonlarni normadan ziyod to'xtab turishi uchun jarima sanksiyalaridan ozod qilishda, halokat sabablari va buning uchun kim aybdorligi ahamiyatga ega emas.

Ustavning 137-bandi bo'yicha jarima haqidagi nizolarni ko'rib chiqishda, korxonadagi halokat sabablari tadqiq qilinishi kerak emasligini, viloyat Davlat arbitrajari so'roviga Respublika Davlat arbitraji o'zining javobida ko'rsatib o'tgan. Xuddi shuningdek vagonlarni normadan ziyod to'xtab turishi uchun javobgarlikdan ozod qilish haqida gap borganida, korxonadagi halokat sabablari aniqlanmaydi. Korxona kerakli dalillarni taqdim etishi kerak: halokat haqidagi tegishli aktga ilova qilib, korxona rahbari imzolagan ma'lumotnomani va halokat yoki stixiya xarakterli xodisalar sharoitida ortish – tushirish ishlarini amalga oshirish taqiqlanishi haqidagi hujjatni (yuklarni tashish Qoidalarining 12-bo'limi, 61-§).

Temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasida belgilangan vagonlardan (konteynerlardan) ortiqroq vagonlarni (konteynerlarni) temir yo'l olib kirib berganda. O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavning 137-bandi, b) punkti faqat temir yo'lning lokomotivida xizmat ko'rsatiladigan temir yo'l shoxobcha yo'llarigagina taalluqli. Agar temir yo'l, *temir yo'l shoxobcha yo'lini ekspluatatsiya qilish shartnomasida belgilangan vagonlardan ortiqroq vagonlarni* temir yo'l shoxobcha yo'lga olib kirib bersa, vagonlarni normadan ziyod to'xtab turishiga javobgarlikdan ozod etiladi, bunda ortiqcha olib kirib berilgan vagonlarni soni ahamiyatga ega emas – temir yo'l ortiqcha bir dona vagon olib kirib berdimi, ikkitami, beshtami yoki o'ntami.

NAZORAT SAVOLLARI

1., deb vagonga yuk ortish boshlangan paytdan toki keyingi yuk ortishchaga bo'lgan davrdagi operatsiyalarni bajarishga sarflangan vaqtga aytiladi.
2. Vagonning aylanishi qaysi elementlardan iborat emas?

3. Vagonning aylanishi (Θ), sutkalik yuk ortish (U_p) va vagon parki (n) o'rtasidagi analitik bog'lanish qaysi ko'rinishga ega?
4. Agar n – vagon parki, U_p – sutkalik yuk ortish va Θ – vagon aylanishi bo'lsa: $n = U_p \cdot \Theta$, vag. formuladan qanday xulosa qilish mumkin?
5. Vagon aylanishini kamaytirishni asosiy zahiralaridan biri nima iborat?
6. - bu mexanizatsiyalashgan yoki mexanizatsiyalashmagan usulda yuklarni ortishga va tushirishga sariflanadigan vaqt bo'lib, tayyorlash, yordamchi va tugatish operatsiyalarga sariflangan vaqtni ham inobatga oladi.
7. Yuklarni ortish va tushirishning aniq muddatlari qaysi normativ hujjatda keltirilgan?
8. Yuklarni tashish Qoidalarida idishli va donali yuklarni to'rt o'qli vagonlarga mexanizatsiyalashmagan usulda ortish uchun 2 soat 15 daqiqa muddat belgilangan, bu muddat nechta vagon uchun?
8. Yuk ortish va tushirish fronti deb nimaga aytiladi?
9. Temir yo'l shoxobcha yo'lida vagonlarni to'xtab turishi vaqtlari nimaga bog'liq?
10. Mexanizatsiyalashmagan ortish-tushirish usulida frontning o'lchami qanday aniqlanadi?
11. YOpiq omborlarda saqlanadigan yuklar uchun ortish va tushirish frontining o'lchami qanday aniqlanadi?
12. Agar yopiq omborning har bir eshik qarshisiga bir donadan vagon joylashtirish uchun eshiklar orasidagi masofa imkoniyat barmasa, frontning sig'imi qanday aniqlanadi?
13. Mexanizatsiyalashgan usuldagi ishlarda ortish va tushirish frontining o'lchami qanday aniqlanadi?
14. Temir yo'l shoxobcha yo'lga vagonlarni olib kirib berish qanday tartibda amalga oshirilmaydi?

11-MARUZA

VAGONLARNING YUK KO'TARISHIDAN SAMARALI FOYDALANISHDA HUQUQNING ROLI

Reja:

- 11.1. Vagonlarga va konteynerlarga yuklashning texnik normalari.**
- 11.2. Vagonlarning chala yuklash uchun javobgarlikning asoslari va miqdori.**
- 11.3. Chala yuklash uchun jarimani undirib olishdagi ayrim hollatlar.**
- 11.4. Vagonlarga yuklashning texnik normalari va yuk tashishni rejalashtirish.**

11.1. VAGONLARGA VA KONTEYNERLARGA YUKLASHNING TEXNIK NORMALARI

Xalq xo'jaligida transport xarajatlarini kamaytirishni yirik zahiralaridan biri, vagon va konteynerlarni yuk ko'tarishidan va sig'imidan maksimal foydalanishdir. Aksariyat ommaviy yuklarga **vagonlarga va konteynerlarga yuklashning texnik normalari** (texnicheskie normy zagruzki vagonov i konteynerov, quyida texnik normalar deb yuritiladi) ishlab chiqilgan va № 160 temir yo'l transportida tashish qoidalarini va tariflar To'plamida (Sbornik pravil perevozok i tarifov jeleznodorozhnogo transporta № 160, quyida № 160 To'plam deb

yuritiladi) e'lon qilingan. № 160 To'plamda vagonlarga va konteynerlarga yuklashning **umumtarmoq texnik normalari** (R_{tex}) belgilangan. Umumtarmoq texnik normalar belgilanmagan ba'zi bir yuklarga temir yo'l rahbari yuklashning mahalliy texnik normalarini belgilashi mumkin. Bu haqida Ustavning 54-bandida – *vagon (konteyner) larning yuk ko'tarishidan yoki sig'imidan maksimal foydalanish hamda yuklarni tashishga tayyorlash (iskanjalash, paketlash, idishlash, qismlarga ajratish va h.k. lar) ni va ularni vagon (konteyner) larda joylashtirishni ilg'or uslublarini hisobga olib, yuklarni asrashni ta'minlash zaruriyatidan kelib chiqqan holda temir yo'l vagonlarga va konteynerlarga yuklashning texnik normalarini tayinlashi; temir yo'l rahbari yuk jo'natuvchilar bilan kelishgan holda tashiladigan yukni xususiyati va sifatiga va harakatdagi sostavning turiga muvofiq vagonlarga va konteynerlarga yuk ortishning mahalliy texnik normalarni tayinlashi mumkinligi*, bayon etilgan.

Texnik normalarini ishlab chiqish va tasdiqlash uchun katta tayyorgarlik ishlari amalga oshiriladi. Dastlab muayyan yukni tashish uchun, uni tashishda asrashni ta'minlash zaruriyatidan kelib chiqqan holda harakatdagi sostav turlari tanlab olinadi. Yukni vagonga ortishni maqbul (optimal) sxemalari ishlab chiqiladi. Ba'zi bir zaruriyatli holatlarda yukni tashishga oldindan tayyorlash – **presslash, idishlash, uzellari bo'yicha qismlarga ajratish, paketlash** va h.k. lar inobatga olinadi. Yukni vagonga ortishni maqbul sxemasini yuk jo'natuvlar, temir yo'l yoki ilmiy muassasalar ishlab chiqilishlari mumkin. Temir yo'lning rahbarining buyrig'i bilan yuk jo'natuvchining, temir yo'lning, ilmiy muassasning va yuk oluvchining vakolatli vakillaridan iborat komissiya tashkil etiladi. Ishlab chiqilgan maqbul sxem bo'yicha yuk vagonga **komission ortiladi** va **tajribaviy tashishlar** amalga oshiriladi. Tayinlangan stansiyada yuk vagondan komissiya nazoratida tushiriladi. Har bir tajribaviy tashishlar natijasi bo'yicha **akt** tuziladi va komissiya a'zolari tomonidan **tasdiqlanadi**. Tajribaviy tashishlar tugaganidan so'ng, tuzilgan aktlar har tomonlama tahlil qilinadi va muayyan yukni vagonga (konteynerga) yuklashning texnik normalari tasdiqlanadi.

11.2. VAGONLARNING CHALA YUKLASH UCHUN JAVOBGARLIKNING ASOSLARI VA MIQDORI

Ustavning 54-bandida – *yuk jo'natuvchilar vagon va konteynerlarga belgilangan texnik normalardan kam bo'lmagan miqdorlarda yuk ortishi shartligi*, alohida ta'kidlab o'tilgan. **Ochiq harakatdagi sostavga yuklarni ortish** harakatdagi sostavning sig'imidan to'la foydalanib, ammo uning yuk ko'tarishidan oshirmasdan amalga oshiriladi. **Yuklashning texnik normalari belgilanmagan yuklar** vagon (konteyner)larning sig'imidan to'la foydalanib, lekin ularning yuk ko'tarishidan oshirmasdan ortiladi. Poezdlar harakati xavfsizligini ta'minlash maqsadida Texnik shartlarga, agar ular mavjud bo'lmasa texnik shartlarda nazarga tutilmagan usullarga (nepredusmotrennymi texnicheskimi usloviyami, quyida NTU deb yuritiladi) muvofiq yuk oritshga qat'iy rioya qilish kerak.

Vagonlarning yuk ko'tarishidan va sig'imidan samarali foydalanish bo'yicha majburiyatlar sanksiyalar bilan ta'minlangan. *Jo'natuvchi stansiyaning boshlig'i texnik normalargacha (to'la sig'imigacha yoki yuk ko'tarishigacha) chala yuklangan (ne dogrujennых) vagonlarni qabul qilishni rad etish va qo'shimcha yuk ortishni talab qilish*

huquqiga ega. Bunda qo'shimcha yuk ortish uchun vagonni to'xtab turishiga yuk jo'natuvchi mas'uliyatli bo'ladi.

Ayrim holatlarda, tashish sharoitlari bo'yicha to'liq yuklashni talab qilish istisno etiladi. Masalan, metall mahsulotlarini vagonlarga ortishda, yana bir bo'linmaydigan joyni – bog'lom yoki paketni ortish, vagonning yuk ko'tarishidan (ruhsat berilgan o'ta yuklashni inobatga olish bilan) ortiq bo'lishiga olib kelsa, qo'shimcha yuklashni talab qilishga yo'l qo'yilmaydi. Xuddi shuningdek, o'rmon materiallarini vagonlarga qo'shimcha yuklash mumkin bo'lmaydi, agarda oxirgi qatorni joylashtirish belgilangan yuklash gabaritidan chiqib ketishga olib kelsa. Tovarlarini eksportga etkazib berishda yuk jo'natuvchi va temir yo'l buyurtmachini talabi bo'yicha vagonlarga belgilangan texnik normalardan kam yuklashni ta'minlashlari shart (chunki eksportga jo'natiladigan tovarlar miqdori buyurtma-naryad bo'yicha aniqlanadi).

*Vagonga texnik normadan kam yuk ortilganlik faktini va stansiya boshlig'ining yuk ortish talabini rad etilishini shohidlash uchun jo'natuvchi stansiyada **umumiy shakldagi akt** (GU-23) tuziladi. Tuzilgan umumiy shakldagi akt stansiyaning yuklarni qabul qiluvchi topshiruvchisi va yuk jo'natuvchining vakolatli vakili imzolaydilar. Agar vagonga texnik normadan kam yuk ortilganlik, ya'ni chala yuklash keyinroq aniqlansa – umumiy shakldagi akt **chala yuklash aniqlangan stansiyada tuziladi**. Tuzilgan umumiy shakldagi akt (GU-23) asosida yuk jo'natuvchidan Ustavning 139-bandiga muvofiq **jarima undirib olinadi**. Ustavning 139-bandida – vagonlarni va katta tannajli konteynerlarni texnik normagacha yoki to'liq yuk ko'tarishigacha (sig'imigacha) **chala yuklash** (nedogruz) uchun yuk jo'natuvchi texnik normagacha yoki to'liq sig'imigacha bo'lgan har bir tonna chala yuklashga **0,02 eng kam ish haqi** miqdorida temir yo'lga jarima to'lashligi, agar yuk jo'natuvchi vagonga yoki konteynerga qo'shimcha yuklasa chala yuklashga jarima undirilmasligi – ko'rsatib o'tilgan.*

SHuni alohida ta'kidlab o'tish lozimki poezdlar harakat xavfsizligi ta'minlash maqsadida vagonlarga ularning yuk ko'tarishidan ziyod yuk ortishga umuman ruxsat berilmaydi. SHu bois Ustavning 54-bandida – jo'natuvchi temir yo'l stansiyasida vagon (konteyner)ning yuk ko'tarishidan ziyod yuk ortish aniqlangan holatlarda temir yo'lning talabi bo'yicha yuk jo'natuvchi ortiqcha yukni tushirib olishi shartligi –alohida ta'kidlab o'tilgan. Ustavning 139-bandida esa – yo'l safarida yoki tayinlangan temir yo'l stansiyasida vagonlarni (konteynerlarni) **yuk ko'tarishidan ziyod** yuk ortilganligi aniqlansa, yuk jo'natuvchidan vagonning (konteynerning) yuk ko'tarishidan ziyod ortilgan yuk vazni uchun tarifning besh karrasi miqdorida jarima undirilishi va bundan tashqari, vagonning (konteynerning) **o'ta yuklanishi** oqibatidagi transport xodisasi yuz bergan hollarda, yuk jo'natuvchi O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlarida belgilangan javobgarlikka tortilishi va temir yo'lning zararlarini qoplashi – belgilab qo'yilgan.

Yo'l safarida yoki tayinlangan stansiyada aniqlangan chala yuklash uchun jarima, jo'natuvchi stansiya orqali yuk jo'natuvchidan undirib olinadi. Chala yuklash uchun javobgarlikni yuk oluvchi zimmasiga yuklash g'ariqonuniy hisoblanadi.

11.3. CHALA YUKLASH UCHUN JARIMANI UNDIRIB OLISHDAGI AYRIM HOLATLAR

Yuk jo'natuvchi yukxatida ko'rsatgan yuk massasi va stansiya tarozida tortishda aniqlangan haqiqiy yuk massasi o'rtasidagi ayirmani (tafovutni) chala yuklashga **hisob qilinmaydi**.

11.1-misol. Temir yo'l shaxtadan umumiy shakldagi akt (GU-23) asosida jarima undirib olgan. SHaxta undirib olingan jarimani qaytarib berish haqida da'vo bilan davlat arbitrajiga murojaat qilgan. Umumiy shakldagi aktdan shu narsa ma'lum bo'ldiki temir yo'l shaxta tashishga taqdim etgan ko'mir ortilgan vagonlarni tarozida tortish natijasida, yuk jo'natuvchi yukxatida ko'rsatgan vazinga nisbatan, chala yuklashni aniqladi va buning uchun jarima hisoblagan. Davlat arbitraji Ustavning 139-bandiga muvofiq, temir yo'l faqat texnik normalargacha vagonlarga chala yuklashga jarima undirishga haqli, bu holatlar esa umumiy shakldagi aktda aks ettirilmaganligini ko'rsatib va shu bois da'voni qanoatlantidi.

SHuni alohida ta'kidlab o'tish lozimki chala yuklashni, texnik norma va yuk jo'natuvchi yukxatida ko'rsatgan yuk massasi o'rtasidagi ayrima bo'yicha aniqlash mumkin va buning uchun vagondagi yukni vaznini tarozida tortish talab etilmaydi.

11.2-misol. "Ko'mir" ishlab chiqarish birlashmasi temir yo'lga vagonlarni texnik normalargacha chala yuklash uchun undirib olingan jarimani qaytarib berish haqida da'vo bilan davlat arbitraji murojaat qildi. Davlat arbitraji ish bo'yicha qarorida: umumiy shakldagi aktda har bir vagonga texnik normaga nisbatan chala yuklashlar, yuk jo'natuvchi yukxatida o'zi ko'rsatgan vazindan kelib chiqib aniqlanganni, ko'rsatib o'tdi. SHu sababli jarimani qaytarish haqidagi da'vo rad qilindi. Yuk jo'natuvchi ortib jo'natilgan mahsulotni haqiqiy vazni, yukxatida ko'rsatilganidan ko'proq deb ilova qilishini inobatga olib bo'lmaydi.

Ba'zi bir yuk jo'natuvchilar chala yuklashlar uchun javobgarlik, faqat umumtarmoq texnik normalarni bajarmaganlik uchun kelib chiqadi degan xato fikrga boradilar. Umumtarmoq texnik normalar belgilanmagan ba'zi bir yuklar uchun Ustavning 54-bandiga muvofiq – *temir yo'l boshlig'i yuk jo'natuvchilar bilan kelishgan holda tashiladigan yukni xususiyati va sifatiga va harakatdagi sostavning turiga muvofiq **vagonlarga va konteynerlarga yuk ortishning mahalliy texnik normalarni** tayinlashi mumkinligi*, haqida yuqorida aytib o'tildi. SHuningdek mazkur temir yo'lda ommoviy tashiladigan yuklar uchun, temir yo'l boshqarmasi harakatdagi sostavlarni qayta jihozlash yoki boshqa chora tadbirlar qo'llash natijasida vagonlarga ko'proq yuk ortish sxemalarini ishlab chiqishi va chora tadbirlar natijasida umumtarmoq texnik normalarda nazarda tutilganidan ziyod bo'lgan mahalliy texnik normalarni tasdiqlashi mumkin. Barcha bunday holatlarda yuk jo'natuvchilar vagonlarga yuk ortishda mahalliy texnik normalarga rioya qilishlari shart.

Temir yo'l transportining bosh vazifalaridan biri tashilayotgan yuklarni asrashdir (Ustavning 124-bandi). Lekin vagonlarga yuklashning texnik normalari ba'zi bir holatlarda bu talablarga javob bermaydi.

11.3-misol. Asbest sement buyumlar zavodi shiferni 100 donadan taxlab, vagonga ortib jo‘natgan. Bunday usulda ortishda vagondagi yukni vazni 45 tonnani tashkil etib, temir yo‘l belgilagan texnik normalaridan 13 tonnaga kam bo‘lgan. SHu bois temir yo‘l zavodga kattagina jarima hisoblab, bu summani zavoddan akseptsiz tartibda undirib olgan.

Zavod undirib olingan jarima sanksiyalarini asossiz deb hisoblab, undirib olingan summani qaytarib berishni da’vo qilib bir necha bor davlat arbitrajiga murojaat qilgan. Bu da’volarni echishda davlat arbitraji ikki huquq normalari kolliziyasiga: vagonlarga yuklashning texnik normalariga va GOST ga duchor bo‘ldi. Vagonlarga yuklashning texnik normalarini bajarish uchun shiferni 145 – 150 donada taxlash kerak bo‘ladi (faqat shundagina vagonga 58 tonna shiferni joylashtirish mumkin). Lekin bunda shiferni sinishi 16,5 % tashkil etadi, GOST 9423 – 57 talablariga muvofiq tashishda shiferni sinishi 4,1 % ni tashkil etishi kerak, bunga esa shiferni 100 donadan taxlab ortishda erishiladi.

Temir yo‘l shifer uchun belgilagan vagonlarga yuklashning texnik normalari yukni tashishda asrashni ta’minlamasligi va GOST ga zid bo‘lganligi bois davlat arbitraji zavod da’vosini qaonatlantirdi.

Temir yo‘lning aybi bilan yuk jo‘natuvchilar vagonlarga yuklashning texnik normalarini bajarish imkoniyatidan mahrum bo‘lsalar, temir yo‘l jarima sanksiyalarini qo‘llashga haqli bo‘lmaydi.

11.4-misol. O‘rmon saonat xo‘jaligi texnik normalarni bajarish uchun, yarim ochiq vagonlarga o‘rman yuklarini uchta shtabelda ortishi kerak. Bunday usulda yuk ortish faqat, yuk jo‘natuvchi yarim ochiq vagonni etak eshiklari ochib ortganidagina mumkin bo‘ladi. Ammo, temir yo‘l to‘kiluvchan yuklarni tashishda nobudgarchilikni kamaytirish maqsadida, yarim ochiq vagonlarni eshiklari payvandlab qo‘yish holatlari uchrab turibdi. Lekin shunday bo‘lsada belgilangan texnik normagacha yuklanmagan vagonlarga, etak eshiklari holati bo‘yicha yuklashning differinsial texnik normalari mavjud emasligiga temir yo‘l ilova qilib, jarima sanksiyalari qo‘llamoqda.

Bunday vaziyatlarda jarima sanksiyalarini qo‘llashning qonuniyligi ehtimoldan uzoq. Bunda fuqarolik qonunchiligining umumiy tamoyillari – boshqa tomonni aybi bilan majburiyatini bajarmagan shaxs javobgarlikdan ozod etilishi kerakligidan kelib chiqqan holda ish ko‘rish kerak. undan tashqari temir yo‘l yuk jo‘natuvchiga rejani bajarish uchun kerak bo‘lgan qo‘shimcha miqdorda vagonlar berishi kerak.

4. Vagonlarga yuklashning texnik normalari va yuk tashishni rejalashtirish

Temir yo‘lda tashiladigan yuklarning aksariyati tonnalarda va vagonlarda rejalashtiriladi. Yuk tashish rejasi **43 ta nomdagi yuklar nomenklaturasi** bo‘yicha ishlab chiqiladi. 30 ta nomdagi yuklar nomenklaturasi bo‘yicha (11.1-jadval) rejalashtirish **tonnalarda va vagonlarda**, 13 ta nomdagi yuklar nomenklaturasi bo‘yicha esa (11.2-jadval) faqat **vagonlarda** amalga oshiriladi.

11.1-jadval

Tonnalarda va vagonlarda rejalashtiriladigan yuklar nomenklaturasi

№	Yuklarning nomi	SHifri	№	Yuklarning nomi	SHifri
1	Tosh ko‘mir	B	17	Olovbardoshlar	AS
2	Koks	G	18	Sement	ASH
3	Neft va neft mahsu-lotlari	E	19	O‘rmon yuklari	BB
4	Flyuslar	F	20	SHakar	BK
5	Temir va marganets ma’danlari	S	21	G‘o‘sh va hayvon yog‘i	BO
6	Rangli ma’dan va ol-tingugurt xom ashyosi	SH	22	Baliq	BR
7	Qora metallar	AA	23	Kartoshka, sabzovot va mevalar	VB
8	Metall konstruksiyalar	MK	24	Tuz	VG
9	Metall buyumlar	AV	25	Paxta	GA
10	Qora metallar temir- tersagi	AG	26	Qand lavlagi va urug‘lar	GD
11	Rangli metallar, ular-ning buyumlari va rang-li metallar temir – tersagi	AL	27	Don	GE
12	Kimyoviy va mineral o‘g‘itlar	AM	28	YAnchilgan mahsulotar	GZ
13	Ximikatlar va soda	AO	29	Omihta em	GO
14	Qurilish yuklari	ATS	30	Hayvonlar	GP
15	Sanoat xom ashyosi va qoliplash materiallari	AF	31	Kunjara	JM
16	Donadorlashtirilgan shlak	AU	32	Qog‘oz	GS

11.2-jadval

Vagonlarda rejalashtiriladigan yuklar nomenklaturasi

№	Yuklarning nomi	SHifri	№	Yuklarning nomi	SHifri
1	Torf va torf mahsulot-lari	O	7	Sanoat xalq iste’mol tovarlari	VR
2	YOnuvchi slanslar	S	8	Suv transportidan te-mir yo‘l transportiga yuklarni qayta yuklash	GX
3	Mashinalar va asbob uskunalar	MO	9	Import yuklari	GF
4	Qishloq xo‘jalik mashinalari	AZ	10	Konteynerlardagi yuklar	GYA
5	Avtomobillar	AK	11	Boshqa va yig‘ma yuklar	GYU
6	Boshqa oziq – ovqat tovarlari	VE			

Yuk jo'natuvchi tonnalarda va vagonlarda **yuklarni tashishni oylik yoyiq rejasida** (quyida yoyiq reja deb yuritiladi) kerakli vagonlar sonini (n_{vag}), **belgilangan statik yuklama** (P_{st}) qiymatidan kelib chiqib aniqlaydi (yuklarni tashish Qoidalarining 1-bo'limi, 16-§), ya'niy:

$$n_{\text{vag}} = \sum R / R_{\text{st}}, \text{ vag.} \quad (11.1)$$

bu erda $\sum R$ – ortib jo'natiladigan (rejadagi) yukni tonnadagi miqdori,
 t ;

R_{st} – belgilangan statik yuklama, t/vag .

Statik yuklama – bu bitta hisob (uchetnyy) vagoniga to'g'ri keladigan **o'rtacha yuk massasi** bo'lib vagonlarga jami ortilgan yuklarni tonnadagi miqdori ($\sum R$) ni shu yuklar ortilgan jami vagonlar soni ($\sum U$) ga bo'lish orqali aniqlanadi:

$$P_{\text{st}} = \sum P' / \sum U, t/\text{vag} \quad (11.2)$$

Temir yo'l transportida to'rt o'qli vagon bitta hisob vagoni deb qabul qilingan. Olti o'qli vagon bir yarimta, sakkiz o'qli vagon esa ikkita hisob vagoniga teng. Belgilangan statik yuklama qiymati yuklarni tashishga buyurtma tuzilgunga qadar yuklarni rejalashtiruvchi tashkilotlarga xabardor qilib qo'yiladi.

Yuk jo'natuvchilar yuklarni tashishga **vagonlarda buyurtma** tuzishda esa kerakli vagonlar sonini (n_{vag}), temir yo'l transportida belgilangan **vagonlarga yuklashning texnik normalaridan** (P_{tex}), foydalanishlari kerak, ya'niy:

$$n_{\text{vag}} = \sum P / P_{\text{tex}}, t/\text{vag} \quad (11.3)$$

bu erda P_{tex} – vagonlarga yuklashning texnik normasi, t/vag .

Oylik yuk tashishlarni rejalashtirishda, yuk jo'natuvchilar rejalashtiriladigan oy boshlanishidan **14 kundan kech qolmay** temir yo'lga 3 nusxada tashkilot yoki jismoniy shaxsning imzosi va muhri bilan tasdiqlangan GU-12 shakldagi yoyiq reja belgilangan nomenklatura bo'yicha taqdim etadilar.

Tashkilotlar yoki jismoniy shaxslar belgilangan statik yuklamani va vagonlarga yuklashning texnik normalarini inobatga olgan holda yuk tashishning oylik yoyiq rejasini tuzishlari kerak. Tashish uchun kerakli vagonlar miqdorini aniqlash ustivorligi (prerogativa) temir yo'lga tegishli bo'ladi. Agarda yuk jo'natuvchilar yuklarni tashishni oylik yoyiq rejasida texnik normalar (R_{tex}) bo'yicha talab qilingandan yoki topshiriqda belgilangandan kamroq statik yuklamadan (R_{st}) kelib chiqib ko'proq vagonlarni nazarda tutgan bo'lsalar, bunday holatlarda temir yo'l yuk jo'natuvchi ko'rsatgan tonnalarni tashishga qabul qiladi va vagonlar miqdorini kamaytiradi (yuklarni tashish Qoidalarining 1-bo'limi, 25-§).

Yuk jo'natuvchiga yuk tashish rejasini bajarish uchun o'rtacha – hisob vagoni emas, balki muayan yuklash texnik normasiga ega bo'lgan aniq bir turdagi vagon beriladi. Yuk jo'natuvchi esa texnik normaga so'zsiz rioya qilinishi kerak. SHuning uchun tonnadagi yuk tashish rejasi, rejalashtirilganga qaraganda ko'proq yoki kamroq miqdordagi vagonlar bilan

bajarilishi mumkin. Bundan tashqari yuk jo'natuvchi tig'izlab yuklash (uplotnennnye) usullaridan foydalanib, vagonlarga texnik normalarda nazarda tutilganidan ko'proq yukni joylashtirishi mumkin. Bunday hollarda Ustavning 29-bandiga muvofiq – *tonnalarda va vagonlarda tashish rejalashtiriladigan yuklar bo'yicha, yuk jo'natuvchi ortish rejasini tonnalarda bajarganida yuklanmay qolgan vagonlar **chala yuklashga** hisoblanmaydi va yuklarni tashish Qoidalarida nazarda tutilgan hollarda reja bo'yicha keyingi sutka hisobiga vagonlarni olib kirib berilgan deb hisoblanadi.* Ustavning 121-bandiga muvofiq esa – *tashish tonna va vagonlarda rejalashtiriladigan yuk bo'yicha reja tonnalarda bajarilganida, tashish rejasini bajarmaganligi uchun yuk jo'natuvchi jarima to'lashdan ozod qilinadi.*

Faqat vagonlarda tashish rejalashtiriladigan yuklarga ham bu taalluqli bo'ladi. Tig'izlab yuklash natijasida texnik normalardan ziyod yuk ortib bo'shatilgan vagonlar miqdori GU-1 shakldagi hisob kartochkasi qayd etib qo'yiladi.

Yuklashning texnik normasi, statik yuklamadan kam bo'lgan vagonlar ortish uchun olib kirib berilganida yuk jo'natuvchi tonnalarda yuk tashish rejasini bajarish imkoniyatida maxrum bo'lishi mumkin. Bunday holatlarda temir yo'l yuk jo'natuvchiga qo'shimcha miqdorda tashish vositalarini berishi kerak.

Yuk jo'natuvchi ortish uchun olib kirib berilgan vagonlarga texnik normalardan kam miqdorda yuk ortganida ish boshqacha tus oladi. Bu holatda yuk jo'natuvchi tonnalarda yuk tashish rejasi bo'yicha chala yuklashlar uchun javobgar bo'ladi, temir yo'l esa qo'shimcha vagonlar berishga majbur emas. Yuklarni tashish Qoidalarining 2-bo'limi, 11-§ da bunday holatlar haqida alohida ta'kidlab o'tilgan – *vagonga yuklashning texnik normasini bajarmaslik sababli, reja bo'yicha tonnalardagi chala yuklashlar uchun yuk jo'natuvchi aybdor bo'ladi.*

Vagonga (konteynerga) yuklashning texnik normasini yuk jo'natuvchi temir yo'l yukxatida ko'rsatadi. Bu maqsadlar uchun temir yo'l stansiyalari tasdiqlangan texnik normalar haqida yuk jo'natuvchilarni ma'lumotlar bilan ta'minlashi shart. Texnik normalarni mavjud emasligi yukxatida belgilab o'tilishi lozim.

Hozirda, ba'zi bir holatlarda yuk jo'natuvchi korxona va tashkilotlar chala yuklashlar uchun jarima to'lashga duchor bo'lmalik maqsadida, temir yo'l yukxatida yuk vaznini soxtalashtirib, ya'ni mazkur yuk uchun belgilangan texnik normalarni ko'rsatyaptilar. Haqiqatda vagonga texnik normadan kam yoki ko'p, ba'zida esa vagonning yuk ko'tarishdan ziyod yuk ortishlar ham aniqlanmoqda. Temir yo'l har doim ham vagonga ortilgan yukning haqiqiy vazni aniqlash imkoniyatiga ega emas. Chala yuklashlarni faqat stansiya vagonlarni nazorat qayta tortishlarda aniqlashi mumkin. Ammo har doim ham temir yo'l bunday imkoniyatlarga ega emas va temir yo'l qonunchiligi temir yo'lni bunga majbur ham etmaydi. Ustavning 36-bandida – *yuk jo'natuvchi yukxatida o'zi ko'rsatgan **noto'g'ri, noaniq** yoki **chala ma'lumotlarni** barcha oqibatlariga **javobgar** bo'lishi, temir yo'l bu ma'lumotlarni to'g'riligini tekshirish huquqiga ega, hamda yuk jo'natuvchini ko'rsatgan **yuk vaznini tanlab tortish** yo'li bilan tizimlashgan tartibda tekshirishni ta'minlashi – ko'rsatib o'tilgan xalos.*

Bir tomondan bu holatlar stansiya uchun manfaatli bo'lib, bunday harakatlar natijasida uning miqdor va sifat ko'rsatkichlari yaxshilanishi, buning natijasida esa materiall rag'batlantirish fondi va mukofotlar o'sib boradi. SHu sababli qator temir yo'l transporti xizmatchilari yukxatida yuk vaznini qo'shib yozishga ko'z yumoqdalar.

11.3 ANGLIYA TEMIR YO'LLARI MUHOFAZASI

Dastlabki temir yo'llari deyarli barcha jihatlariga ega edi. Kanal nizomiga modellangan. Bunday modellar bor edi mo'l-ko'pchilik. Ingliz ichki navigatsiya tizimi butunlay boshqa mamlakatga qaraganda ancha yuqori edi.

Bu kanalning qiziqishi kuchayib borar edi, chunki eng asosiy temir yo'l tashviqotchilariga qarshi kurashish kerak bo'lgan asosiy to'siq bo'ldi. Kanallarda monopoliya bor edi va ular tabiiy edi ketishga tayyor. Ammo ularning monopoliyasi juda uzoqqa cho'zildi. Agar ular temir yo'lni to'sib qo'yishga urinayotgan bo'lsalar, ular yillar davomida o'z qurilishlarini saqlab qolishlari mumkin edi. Lekin ular juda qattiq bosdilar. Shu bilan birga, bu talonchilik kanallarga qarshi kayfiyatni keltirib chiqardi, bu esa temir yo'lning ahamiyatini 1826-yilda sindirishga imkon berdi. "Liverpul" va "Manchester" o'rtasidagi temir yo'l uchun mo'ljallangan. Ikki ta bor edi ushbu shaharlarni bog'laydigan kanallar; Ular monopoliyaga ega edilar shuning uchun ham endi qo'rqmaymiz raqobat. Ular temir yo'lga qarshilik ko'rsatishlari mumkin edi. Huskisson kabi siyosatchi bunday qonunga amal qilishni talab qilgan izlar; buning uchun 350 ming dollar sarflash kerak edi. Ammo g'alaba bir marta va barchaga g'olib bo'ldi.

Yozuvchi ingliz kanallari haqida shunday dedi: "Ular uchun haddan tashqari haq va monopoliya stavkalari ma'lum edi. "Faktlar hech qanday kafolat bermaydi, chunki hozirgi kunda odamlar o'zgacha temir yo'llar haqida shikoyat qilmoqdalar to'lovlar. Avvaliga temir yo'l foydalanishga qaror qilindi kanal sifatida, o'z avtomobillarini ta'minlaydigan odam"

Ob'ektlar va stavkalar bo'yicha referendumda nazarda tutilgan qoidalar ushbu g'oya bilan tuzilgan. Ko'p o'tmay, bu noto'g'ri deb hisoblandi. Raqobat bir xil temir yo'lda turli xil tashuvchilari mumkin emas edi.

Turli temir yo'llar o'rtasida raqobat bo'lishi mumkinmi?

Ingliz davlat arboblari tomonidan bu muvaffaqiyatga erishildi Ular raqobatni qo'llab-quvvatlamasligi yoki yo'naltirilmasligini e'tirof etdilar muvaffaqiyatga erishish umidi bilan. 1836 yilda, janob Morrison Inverness nutq so'zlab, temir yo'llarning ustun bo'lishi kerakligini aytdi; raqib yo'llar birlashtiriladi; bu yo'l parallel ravishda sarmoyani yo'qotishdir; va bu belgilangan maksimal stavkalar foydasiz. Bu yaxshi tamoyillar edi; ammo bu choralar qabul qilinmadi. Odamlar etarli emas edi Bu masalani chin yurakdan qabul qilgan parlament. Temir yo'lchilarning bir qancha shafqatsiz muxoliflari bor edi va juda ko'p odam buni tushunarsiz tushungan amalga oshirilishi kerak, lekin ayniqsa, har qanday narsalarni qilishdan qochish kerak.

1839-1845 yillarda temir yo'l qonunchiligini tadbiq etish bo'yicha bir necha bor urinishlar bo'lgan, janob Gladston faol harakat qilmoqda ushbu masalalarda ishtirok etish. Tariflarni qayta ko'rib chiqish va hatto davlat ma'muriyati uchun temir yo'llarni sotib olish to'g'risidagi deklaratsiyadan tashqari, hech narsa amalga oshirilmadi. Faqat deklaratsiya va boshqa hech narsa yo'q. Temir yo'l komissiyalari yo'lida bir yoki ikki ta tajriba yillar davomida hech qanday natija bo'lmasdan yomon bo'ldi. Ayni paytda ular bepul temir yo'l tanlovini sinovdan o'tkazdilar. U maqsadga muvofiq emas, yoki Parlament bu tamoyilga ishonganligi uchun. Chunki u shunday edi ko'pgina spekulatörler temir yo'l qurishni xohlashdi, Parlament

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 164-165 pp

ularning nizomlarini bekor qilish uchun ma'naviy jasorat yo'q edi. Angliyaning erta tajribasi shu jihatdan boshqa mamlakatlarning ko'pchiligidan boshqacha edi keyin pullarini temir yo'llarda sarmoya qilishga tayyor edi. Subsidiyalar masalasi hech qachon ko'tarilmagan.

Bugungi kunga qadar 1843-yil oxiriga qadar uzunligi 30 kilometrdan kam bo'lgan 71 ta alohida yo'l bor edi. 1844 yilda ular o'rtacha uzunligi 15 milga tushib ketgan; va to'rt yil 1844-47 yillarda. Taxminan 9,400 milgacha ruxsat etilgan umumiy uzunligi 637 ta alohida yo'llar ijaraga olingan. Temir yo'lda vodiy bo'ylab kamida o'n bitta loyiha parlamentga qo'yildi. Bundan tashqari, har bir parlamentning maxsus harakati tayyorlandi va yuzlab vahiylar, asosan foydasiz, axlatga aylandi. Shunday qilib, ishning miqdori parlamentning barcha vaqtini olish va tahdid qilish bilan tahdid qildi va boshqa ishlarga o'rin qoldirmadi. Ular komissiya ishini topshirishga urindilar; ammo keyin komissiyaning barcha qarorlarini ko'rib chiqishga va ulardan ayrimlarini qaytarishga harakat qilishdi. Konsolidatsiyaga oid qonunga ba'zi yordamlar kelib tushdi. Biroq qonun chiqaruvchilar uchun birinchi real yengillik 1847 yilgi inqiroz davrida qabul qilindi, bu esa ingliz jamoatchiligini temir yo'l qurilishida beqaror raqobatga dosh beradigan har qanday ishonchdan tozalandi. Bu inqiroz temir yo'llarda spekulyatsiyani har qachongidan ham, hatto o'ylamasdan ham juda muhim edi Qo'shma Shtatl gi hozirgi inqiroz, u bilan umumiy aloqalari ko'p¹

11.4 FRANSIYA TEMIR YO'L SIYOSATI

Qit'a Evropaning an'analari transportda davlat monopoliyasini ko'rsatdi. Bir tomondan, Angliya va Amerika bir-biriga o'xshash, ammo Frantsiya, Germaniya yoki boshqa Evropa mamlakatlaridan farq qiladi. Bu, umuman olganda, odamlar davlat aralashuviga qanday munosabatda bo'lishadi. Ingliz va Amerika qoidalari har bir narsani hukumatsiz amalga oshirish mumkinligini anglatadi. Qit'a printsipi shundaki, hukumat tomonidan amalga oshirilishi mumkin bo'lgan hamma narsa amalga oshirilishi kerak. Angliya-Amerika erkinligi g'oyasi qit'a Evropada rivojlanmagan. Frantsuz erkinlik haqida gapirganda, u o'z ishlariga aralashish erkinligi emas, balki boshqa odamlarning harakatlariga aralashish huquqi va kuchi sifatida. U aslida nima istaydi-bu siyosiy huquq. Partiya o'zini Liberal yoki respublikachilar deb atashlari mumkin; ammo hokimiyatga kelganda, u o'zidan oldingi kabi qat'iy harakat qiladi. Ba'zan monarxiya, ba'zan demokratiya bor; lekin har doim byurokratiya rasmiylarning kuchi.

Boshqarish va boshqarish bu odat juda yaxshi davlat ish olib keldi, va juda ham yomon shaxsiy ish. Evropa qit'asida xususiy tadbirkorlik eng yaxshi yashirin edi. Ko'pgina mamlakatlarda, agar davlat tashabbus ko'rsatmasa, hech qanday temir yo'llarga ega bo'lish imkoni yo'q edi. Ushbu davlat yo'llar va kanallarni nazorat qildi. U asrlar davomida pochta xabarlarini nazorat qila oldi. Bir vaqtlar hukumat telegrafni pochta bo'limi deb hisobladi. Odamlar temir yo'l tizimini yo'lning bir bo'lagi va kanal tizimi sifatida qabul qildilar, xuddi urushdan keyin telegraf apparati kabi.

Bu moliyaviy sabablar bo'lgani uchun amalga oshirilmadi. Temir yo'l tizimini qurish uchun konservativ davlat arboblari qo'rqitish uchun etarli miqdordagi xavfli kapital xarajatlari jalb qilingan. Yaxshi kredit bilan kichik davlatlar bu kabi bir narsa olishi mumkin.

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 165-166 pp

Frantsiya, Avstriya yoki Prussiya kabi yirik davlatlar buni qilish xavfi yo'q edi. Ular xususiy kompaniyalarni rag'batlantirish uchun subsidiya siyosatini qabul qildilar, chunki bunday subsidiyalarsiz kerakli miqdordagi ishni bajarish mumkin emas edi. Bu subsidiyalar evaziga, ular ko'proq yoki kamroq muhim davlat nazorat huquqlarini himoyalangan.

Shunday qilib, Evropa qonunchiligining dastlabki tarixi turli hukumatning tabiati yoki istaklari bilan emas, balki ularning moliyaviy ahvoliga bog'liq. Kichik davlatlar siyosatni qabul qildilar, qisman Davlat-xususiy mulk, eng tipik misol Belgiya. Katta davlatlar haqiqiy egalari bo'lmagan holda qo'llab-quvvatlash va nazorat qilish siyosatini qabul qildilar. Bu Frantsiyada eng izchil amalga oshirildi. Avstriya (va keyinchalik Italiya) uzoq vaqt davomida Frantsiyaning yonida umumiy siyosatida bir nechta turishgan, Prussiya Belgiya tizimiga ko'proq moyil edi. 1870dan beri haqiqiy egasiga nisbatan davlat tomonidan qo'llab-quvvatlash va nazorat qilish siyosatidan voz kechish kuzatilmoqda. Boshqaruvning qiyinchiliklari moliyaviy xavflardan ko'ra ko'proq aniqlandi. Avvalo, hukumatlar temir yo'l siyosatining sanoat va hatto millatning siyosiy hayotida bir element sifatida muhimligi haqidagi g'oyaga uyg'onishdi va temir yo'llarning to'liq egalik qilish va to'g'ridan-to'g'ri boshqarilishidan boshqa hech narsa yo'qligini his qildilar. ular xohlagan hokimiyatga ega bo'lishlari kerak edi.

Hamma joyda ishlaydigan umumiy ta'sirlar uchun juda ko'p. Mamlakatdagi har bir qadam temir yo'l tarixi bo'lib, unda uning milliy xarakterining o'ziga xos xususiyati ettirilgan^{1 16}

Bu Frantsiyada ajoyib edi. Frantsuz ingliz tilidan ko'ra tizimli tartibga solish uchun juda ko'p g'amxo'rlik qiladi, hatto undan ham ko'proq original va qulay ish faoliyati uchun hidlanadi. 1830da mavjud bo'lgan yo'l tizimi va suv ta'minoti usullari frantsuz millatiga juda mos keladi. Ular xaritaga yaxshi qarashgan, shuning uchun har bir kishi milliy, idoraviy yoki mahalliy bo'lsin, importning aniq ulushiga ega bo'lgan deb tasniflangan. Ular Parijdan tartibga solinadi, ammo harbiy aniqlik bilan. Hech qachon bunday yaxshi muhandislar guruhi yo'q edi davlat dasturlarini amalga oshirish Parijda Ecole des Ponts va Chausseesda o'qitilgan. Ular birinchi darajali ta'lim va yuqori standart iste'dod egalari edi. Ularning ko'pchiligi daho odamlar edi. Dahoning yo'qligi qoidalarni buzgan bo'lsa-da, ular o'qitilgan davlat xizmatchilarining organi sifatida tobora samaraliroq.

Frantsiya temir yo'l qurilishida ba'zi qo'shnilaridan ko'ra sekinroq edi, ehtimol uning yo'llari yaxshi va muhandislari yaxshi tayyorgarlik ko'rganligi sababli. Hech bir millat temir yo'l tizimining qismlarga aylanishiga yo'l qo'ymaydi. Ular butun sxemani yoki hech narsa talab qilmadilar. Ushbu tadqiqot tugallangach, ular mulk va boshqaruv tamoyillari masalasini ko'tarishdi. Boshqa mamlakatlar harakat qilgan va tajriba o'tkazgan bo'lsa-da, Frantsiya bahslashdi. 1837-1840 yil ichida uzoq munozaralar bor edi. 1842 yilgacha hech narsa hal qilinmadi. Reja muallifi nihoyat Thier tomonidan qabul qilindi. Davlat har bir milya uchun \$ 50,000-ni to'lashi va yo'l-yo'lakay bo'lishi kerak edi. Taxminan qirq yil o'tgach, har bir narsa davlatning qo'liga tushishi kerak edi, xususiy korxona yo'l, asbob-uskunalar, binolar va boshqalar uchun zarur bo'lgan barcha narsalarga (har bir milya uchun 40,000\$) chaqirilishi kerak edi. Agar frantsuzlar uzoq vaqt qolib ketgan bo'lsa, unda har qanday holatda bu stavka rejalar, ham muhandislik, ham o'sha paytdan beri juda izchil bo'lgan qonunlar kamolotiga

¹ Arthur Twining Hadley. Railroads and Transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 187-188 pp

erishdi. Liniyalarning joylashuvi va hukumatga nisbatan ular saqlanib qolgani kabi, tafsilotlarning o'zgarishi bilan shakl birinchi marta ko'rib chiqiladi. Bu boshqa har qanday mamlakat haqida gapirish mumkin emas¹

NAZORAT SAVOLLARI

1. Vagonlarga va konteynerlarga yuklashning texnik normalari qaysi normativ hujjatda e'lon qilingan?
2. Yuk jo'natuvchilar vagon va konteynerlarga qancha miqdorda yuk ortishlari shart?
3. Ochiq harakatdagi sostavga yuklarni ortish qanday amalga oshiriladi?
4. Yuklashning texnik normalari belgilanmagan yuklar vagon (konteyner)ga qanday ortiladi?
5. Poezdlar harakati xavfsizligini ta'minlash maqsadida muvofiq harakatdagi sostavlarga yuk ortishga qat'iy rioya qilish kerak?
6. Jo'natuvchi stansiyaning boshlig'i texnik normalargacha chala yuklangan vagonlarni qabul qilishni
7. Vagonga texnik normadan kam yuk ortilganlik faktini va stansiya boshlig'ining yuk ortish talabini rad etilishini shohidlash uchun jo'natuvchi stansiyada qanday shakildagi akt tuziladi?
8. Vagonga texnik normadan kam yuk ortilganlik faktini shohidlash uchun jo'natuvchi stansiyada tuzilgan umumiy shakldagi GU-23 aktini kimlar imzolaydilar?
9. Agar vagonga texnik normadan kam yuk ortilganlik, ya'niy chala yuklash keyinroq aniqlansa qay yo'sinda ish tutiladi ?
10. Chala yuklash uchun tuzilgan umumiy shakldagi akt (GU-23) asosida
11. Vagonlarni va katta tannajli konteynerlarni texnik normagacha chala yuklash uchun yuk jo'natuvchi texnik normagacha bo'lgan har bir tonna chala yuklashga
12. Jo'natuvchi temir yo'l stansiyasida vagonning yuk ko'tarishidan ziyod yuk ortish aniqlangan holatlarda qay yo'sinda ish tutiladi?
13. Yo'l safarida yoki tayinlangan temir yo'l stansiyasida vagonlarni yuk ko'tarishidan ziyod yuk ortilganligi aniqlansa, qay yo'sinda ish tutiladi?
14. Vagonning o'ta yuklanishi oqibatidagi transport xodisasi yuz bergan hollarda qay yo'sinda ish tutiladi?
15. Yo'l safarida yoki tayinlangan stansiyada aniqlangan chala yuklash uchun jarima kimdan undirib olinadi?
16. Chala yuklash uchun javobgarlikni yuk oluvchi zimmasiga yuklash
17. Yuk jo'natuvchi yukxatida ko'rsatgan yuk massasi va stansiya tarozida tortishda aniqlangan haqiqiy yuk massasi o'rtasidagi ayirmani
18. Chala yuklash qanday aniqlanadi?
19. Chala yuklashni aniqlash uchun vagondagi yukni vaznini
20. Temir yo'l boshlig'i yuk jo'natuvchilar bilan kelishgan holda tashiladigan yukni xususiyati va sifatiga va harakatdagi sostavning turiga muvofiq vagonlarga va konteynerlarga yuk ortishning mahalliy texnik normalarni tayinlashi mumkin.

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 188-190 pp

TASHISH VOSITALARINI TOZALANMAGANLIGI UCHUN JAVOBGARLIK**Reja:**

12.1. Yuk ortishga tashish vositalarini olib kirib berish tartibi va ularni yuk ortishga tijoriy munosabatda yaroqliligini aniqlash;

12.2. Yuk jo'natuvchini roziligi bilan bir jinsli yuklarni ortish uchun vagonlarni tozalamasdan va yuvmasdan olib kirib berish;

12.3. Yuk tushirishdan so'ng tashish vositalarini tozalash, yuvish va dezinfekatsiya qilish;

12.4. Vagonlarni tozalash, yuvish va dezinfekatsiya qilish uchun yig'im stavkalari.

**12.1. YUK ORTISHGA TASHISH VOSITALARINI OLIB KIRIB BERISH TARTIBI
VA ULARNI YUK ORTISHGA TIJORIY MUNOSABATDA YAROQLILIGINI
ANIQLASH**

Temir yo'l, muayyan yukni ortish uchun soz, yaroqli, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, zaruriyatli holatlarda esa – yuvilgan va dezinfekatsiyalangan vagonlarni va konteynerlarni olib kirib berishi shartligi – Ustavning 53-bandida belgilab qo'yilgan. Vagonlarni yuvish va dezinfekatsiya qilish, alohida yuklarni tashish Qoidalarida nazarda tutilgan holatlarda amalga oshiriladi. CHunonchi, baliq va boshqa yuklarni xidi, shuningdek ozroq bo'yoq xidi bor bo'lgan vagonlarni, **issiq suvda yuvib so'ng shomollatib**, tez buziluvchan yuklarni ortishga olib kirib berishga ijozat beriladi (yuklarni tashish Qoidalarining 31-bo'limi 11-§). G'alla yuklarini ortish uchun tozalangan, zaruriyatli holatlarda esa **yuvilgan** vagonlar beriladi. YUvilgan vagonlarga quritilmasdan don ortiladi, ammo vagonlarni poli temir yo'lni kuchi va vositalarida artib chiqiladi (yuklarni tashish Qoidalarining 18-bo'limi, 5-§). Hayvonlarni va qushlarni ortish uchun **yuvilgan**, nasildor hayvonlarni ortish uchun esa – **yuvilgan** va **dezinfekatsiya** qilingan vagonlar olib kirib berilishi kerak (yuklarni tashish Qoidalarining 32-bo'limi, 4-§). SHuni alohida ta'kidlab o'tish kerakki, vagonlarni yuvishdan va dezinfekatsiya qilishdan qat'iy nazar, ular yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, texnik jihatdan soz va tijoriy jihatdan yaroqli bo'lishi kerak. **Tozalanmagan vagonlarga yuk ortishga yo'l qo'yilmaydi.** Tozalanmagan tashish vositalariga yuk ortish bilan bog'liq barcha asoratlarga, mazkur yukni tashish uchun vagon va konteynerlarni **tijoriy yaroqliligini** qaysi tomon aniqlashi shart bo'lsa, shu tomon **javobgar** bo'ladi.

Konteynerlarni, sisternalarni va bunkerli yarim ochiq vagonlarni muayyan yukni tashish uchun tijoriy munosabatda yaroqliligini yuk jo'natuvchi aniqlashi va vagonlarni muayyan yukni tashish uchun tijoriy munosabatda yaroqliligini – yuk jo'natuvchi, agar yuk ortish uning vositasida amalga oshirilsa yoki temir yo'l, agar yuk ortish temir yo'lning vositasida amalga oshirilsa aniqlashi – Ustavning 53-bandida belgilab qo'yilgan.

CHunonchi, tozalanmagan sisterna yoki bunkerli yarim ochiq vagonga suyuq yuklarni quyush natijasida, ularni buzilishi uchun javobgarlik yuk jo‘natuvchiga yuklatilishi **suyuq yuklarni vagon-sisternalarda va bunkerli yarim ochiq vagonlarda tashish Qoidalarida** (yuklarni tashish Qoidalarining 41-bo‘limi, 13-§) qayd qilingan.

12.2. YUK JO‘NATUVCHINI ROZILIGI BILAN BIR JINSLI YUKLARNI ORTISH UCHUN VAGONLARNI TOZALAMASDAN VA YUVMASDAN OLIB KIRIB BERISH

Faqat, *istisnoli holatlarda, yuk jo‘natuvchini roziligi bilan bir jinsli yuklarni ortish uchun vagonlarni tozalamasdan va yuvmasdan olib kirib berish mumkinligi* – Ustavning 53-bandida ko‘rsatib o‘tilgan. Vagonlarni yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalanmaganligi bois yuk jo‘natuvchi ularni ortishga qabul qilishni rad etsa, temir yo‘l rad etilgan vagonlarni tashish rejasini bajarish uchun olib kirib berilgan deb hisob qila olmaydi. Bunday holatlarda temir yo‘l rad etilgan vagonlarni olib chiqib, ularni o‘rniga yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalangan, soz va yaroqli vagonlarni olib kirib berishi kerak. Aks holda temir yo‘lga yuklarni tashish rejasini bajarmaganlik uchun javobgarlik yuklanadi. SHuningdek, temir yo‘l yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalanmagan vagonlarni yuk jo‘natuvchiga **mas’uliyatli to‘xtab turishga** hisob qilishga ham haqli emas.

Ammo, yuk jo‘natuvchi tozalanmagan vagonlarni yuk ortishga qabul qilishi mumkin. *Tozalanmagan harakatdagi sostavni yuk ortishga olib kirib berishga faqat yuk jo‘natuvchining roziligi bilan yo‘l qo‘yilishi, bunday holatda temir yo‘l yuk jo‘natuvchining foydasiga oddiy vagon uchun eng kam ish haqining 1 baravari miqdorida va maxsus vagon uchun eng kam ish haqining 2 baravari miqdorida jarima to‘lashligi, yuk jo‘natuvchi esa, bu vagonlarni tozalashi va yuk ortishi shartligi, vagonlarni tozalash uchun yuk jo‘natuvchiga temir yo‘l stansiyasining boshlig‘i va yuk jo‘natuvchi o‘rtasidagi bitimda aniqlangan vaqt ajratilishi, tushirishdan (to‘kishdan) so‘ng tozalanmagan harakatdagi sostav topshirilgan hollarda yuk oluvchi temir yo‘lning foydasiga ana o‘sha miqdorda jarima to‘lashligi* – Ustavning 141-bandida ko‘rsatib o‘tilgan.

Juftlashgan operatsiyalarni amalga oshirishda (tushirish-ortish), masala boshqacha tartibda hal qilinadi. Korxona yuk oluvchi sifatida, vagondagi yukni tushirib olganidan so‘ng, uni yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalashi kerak (Ustavning 58-bandi), so‘ngra yuk jo‘natuvchi sifatida vagonga yuk ortishi kerak.

Temir yo‘l yuk jo‘natuvchining roziligi bilan ortishga tozalanmagan vagon olib kirib berish fakti, yuklarni tashish Qoidalarining 37-bo‘limi, 3-§ ga muvofiq umumiy shakldagi GU-23 aktida qayd qilinadi, akti stansiyaning qabul qiluvchi-topshiruvchisi va yuk jo‘natuvchining vakolatli vakili imzolaydilar. Akt temir yo‘lga **jarima to‘lash haqida talab qo‘yish** uchun asos bo‘lib xizmat qiladi. Agarda, stansiya tozalanmagan vagonlarni olib kirib berganligi uchun umumiy shakldagi GU-23 aktini tuzishdan bosh tortsa, yuk jo‘natuvchi bu haqida temir yo‘l mintaqaviy bo‘linmasi rahbariga **shikoyat** qilishi kerak.

12.1-misol “Azot” birlashmasi tozalanmagan 2290 ta vagonlarni olib kirib berganligi uchun jarima undirish haqida temir yo‘lga Respublika davlat arbitrajida

da'vo qo'zg'otdi. Ish materiallaridan, xususan umumiy shakldagi axtlardan, transport prokuraturasi ma'lumotnomasidan, shu narsa aniqlandiki temir yo'l ortishga 204 ta tozalanmagan vagonlarni olib kirib bergan, Qolgan vagonlarni tozalanmagan holatda olib kirib berilgan faktini davogar isbot qilib bera olmadi. Birlashmaning, stansiya akt tuzishdan bosh tortganligiga ilova qilishi da'voni qanoatlantirishga asos bo'la olmaydi, chunki stansiyaning akt tuzishni rad etishi temir yo'l bo'limi boshlig'iga shikoyat qilinmagan. SHulardan kelib chiqib Respublika davlat arbitraji temir yo'ldan 204 ta vagonni tozalanmaganligi uchun jarima undirishni, qolgan vagonlar uchun da'voni rad etishni o'z qarorida ko'rsatib o'tdi.

12.3. YUK TUSHIRISHDAN SO'NG TASHISH VOSITALARINI TOZALASH, YUVISH VA DEZINFEKATSIYA QILISH

Yuk oluvchi vagon (sisterna) va konteynerdagi yukni to'liq tushirib olishi shartligi, vagondan (sisternadan) tushirishdan (to'kishdan) so'ng yuklarni qoldirishda aybli shaxslar O'zbekiston Respublikasi qonunchiligiga muvofiq javobgarlikka tortilishi, yuk tushirishdan so'ng vagon va konteynerlar ham ichki va ham tashqi tomonidan tozalanishi kerakligi, sisterna va bunkerli yarim ochiq vagonlardan mahsulotlarni to'liq to'kib olish amalga oshirilishi (qachonki standartlarda yuk qoldiqlar mavjudligiga ruxsat berilgan holatlar bundan mustasno), qozon va bunker ichki sirtidan qovushqoq mahsulotlar chiqarib yuborilishi – Ustavning 58-bandida belgilab qo'yilgan.

Vagonlarni tushirishdan so'ng tozalash tartiblari yuklarni tashish Qoidalarida belgilangan. Yuk oluvchi yoki tushirishni amalga oshiruvchi tashkilot vagondan yukni to'liq tushirib olishi, yukni mahkamlash uchun foydalanilgan vositalardan vagonni bo'shatishi, uni ichini va sirtini yuk qoldiqlaridan va axlatdan tozalashi, zaruriyatli holatlarda esa belgilangan tartibda yuvish va dezinfekatsiya qilishi, vagon eshiklarini, bortlarini, yuklash va tushirish tuynuklari qopqoqlarini, to'kish asboblari tiqinlarini berkitishi va mahkamlashi kerak (yuklarni tashish Qoidalarining 4-bo'limi, 22-§). Yuk oluvchi suyuq yukni to'kib olganidan so'ng, sisternani (bunkerli yarim ochiq vagonni) yuk qoldiqlaridan, ifloslardan, qordan va muzdan shuningdek sisterna qozonini (bunkerni) tashqi sirtini tozalashi, undagi belgi va trafaretlarni aniq ravshan ko'rinishigacha tozalab artishi, to'kish asboblarning detallarini, tiqinlarni, shtangalarni va sisternani boshqa jihozlarini, agar ular yukni to'kishda olib qo'yilgan bo'lsa, o'z joylariga o'rnatishi shart. Bundan tashqari, agar sisterna to'liq yuk hujjatlari bilan ro'yxatga olingan joyiga qaytariladigan bo'lsa, yuk oluvchi bo'sh sisternani o'zining plombasi bilan plombalashi kerak (yuklarni tashish Qoidalarining 41-bo'limi, 23-§).

Yuk oluvchi ochiq harakatdagi sostavdan yukni tushirib olganidan so'ng, vagon kuzovini ichki va tashqi sirtlarini tozalash bilan bir qatorda vagonni barcha detallarini (aravacha, avtotirkagich va boshqalarni) yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalashi shart.

Yuk oluvchi hayvonlarni va qushlarni tushirib bo'lganidan so'ng **go'ngni va to'shama qoldiqlarini** vagonning eshik oralig'i bo'shlig'iga to'plab (yig'ib) qo'yishi shart (III kategoriya vagonlardan tashqari). Go'ng va to'shama qoldiqlari to'plab bo'linganidan so'ng, **vagonlarni veterinar-sanitar qayta ishlash bo'yicha Yo'riqnomaga** muvofiq vagon sanitar qayta ishlashga yuboriladi. Go'ng va to'shama qoldiqlari to'plashga yuk oluvchining talabi bo'yicha, stansiya boshlig'i etib kelgan vagonlarni soniga va mahalliy sharoitlarga qarab

qo'shimcha vaqt ajratishi mumkin. Bu vaqt yozda 30 daqiqadan va qishda 1 soatdan ortiq bo'lmashligi kerak (yuklarni tashish Qoidalarining 32- bo'limi, 26-§).

Vagonda tashilgan yuk qandaydir **kasalliklar bilan zararlanganligi** e'tirof etilgan yoki zararlanganligi gumon qilinganida, yuk oluvchi vagonni astoydil yuvishi va zararsizlantirishi, yuk qoldiqlarini va axlatlarni esa yig'ishtirishi va yoqib yuborishi shart.

Vagonlarni yuk tushirishdan so'ng tozalashni yuk oluvchilar bajarishlari, agar tushirish ularning vositalarida amalga oshirilgan bo'lsa yoki temir yo'l bajarishi, agar tushirish temir yo'lning vositalarida amalga oshirilgan bo'lsa va barcha holatlarda konteynerlarni tozalashni yuk oluvchilar bajarishlari, shunindek yuk jo'natuvchilar va yuk oluvchilar o'rtasidagi bitim bo'yicha to'kishdan so'ng maxsus sisternalarni ichki sirtini tozalashni amalga oshirmaslik mumkinligi – Ustavning 58-bandida ko'rsatilgan.

Hayvonlarni, qushlarni, xom hayvon mahsulotlarini va tez buziluvchan yuklarni tashishdan so'ng vagonlarni tozalashni, **yuvishni** va zaruriyatli holatlarda **dezinfekatsiya** qilishni yuk oluvchini hisobidan temir yo'lni vositalarida amalga oshiriladi.

Qo'lansa xidli va ifloslantiruvchi yuklarni, yuk oluvchi vagonidan tushirib olganidan so'ng, vagonni o'zi tozalaydi, yuvishni esa yuk oluvchini o'zi yoki uni hisobidan temir yo'l amalga oshiradi. Tashishdan so'ng vagonlar yuvilishi shart bo'lgan to'kma yuklar ro'yxati, yuklarni tashish Qoidalarining 19- bo'limi, 4-ilovasida keltirilgan. Bularga, tuyilgan ganch, ohok, bo'r, pista ko'miri, sement va boshqalar mansub bo'ladi.

Qandaydir kasalliklar bilan zararlangan donni tashishdan so'ng, uni tushiruvchi tashkilot vagonni va g'alla qalqonini dezinfekatsiya qilishi shart. Temir yo'l bu tashkilot bilan shartnoma bo'yicha, qo'shimcha haq evaziga dezinfekatsiya qilishi majburiyatini o'z zimmasiga olishi mumkin.

12.4. VAGONLARNI TOZALASH, YUVISH VA DEZINFEKATSIYA QILISH UCHUN YIG'IM STAVKALARI

Vagonlarni tozalash, yuvish va dezinfekatsiya qilish uchun yig'im stavkalari temir yo'l transportida yuk tashish va boshqa xizmatlarga shartnomaviy tariflar kalkulyasiyasida belgilangan.

Agar yukni tushirish stansiyasida dezinfekatsiya punkti bo'lmasa, yuk jo'natuvchidan vagonlarni dezinfekatsiya qilishga **yig'imdan** tashqari, bunday punkt mavjud bo'lgan yaqinroqdagi stansiya etkazish uchun **kira haqi** undiriladi. Kira haqlari va yig'imler FDU-92 shakldagi qo'shimcha to'lovlar uchun jamg'arish kartochkalari yoki turli yig'imler pattasi bo'yicha undirib olinadi.

Ba'zi bir yuk oluvchilar vagonni yuvishga yoki dezinfekatsiya qilishga undirib olingan yig'implarni, temir yo'l haqiqatan bu operatsiyalarni bajarilganligini isbot qilishi shart degan noto'g'ri fikrga boradilar.

“Bor” birlashmasi, jamg'arish kartochkasi bo'yicha stansiya vagonlarni yuvish uchun undirib olgan yig'im summani temir yo'l qaytarib berishini da'vo qilib, shahar davlat arbitrajiga murojlat qildi, Birlashma o'zining da'vo arizasida vagonlar yuk tushirishdan so'ng yuvilmagan, shu sababli temir yo'l yig'im undirib olishga haqli emas deb da'vo qildi. Shahar davlat arbitraji quyidagilardan kelib chiqib da'voni rad etdi. Yukxatidan ko'rinib turibdiki, vagonda oltingugurt tashilgan. Yuklarni tashish

Qoidalarining 19-bo'limi, 4-ilovasiga muvofiq, oltingugurt tashilgan vagonlar uni tushirishdan so'ng yuvilishi shart. Vagonlardan qo'lansa xidli va ifloslantiruvchi yuklarni yuk oluvchilarni vositalarida tushirib olinganidan so'ng vagonlarni yuvishni yuk oluvchilar yoki yuk oluvchilar hisobidan temir yo'l bajarshi – Ustavning 58-bandida ko'rsatilgan. Bu ishni da'vogar, ya'ni yuk oluvchi bajarmagan. Yuk oluvchi hisobidan vagonni yuvishni temir yo'l amalga oshiradi. Ustav, yuvish uchun undirib olingan yig'imni, vagonni yuvilganligini tasdiqlovchi hujjatlarni temir yo'l taqdim etishi bilan bog'lamaydi. SHahar davlat arbitraji qarorini Respublika davlat arbitraji o'z kuchida qoldirdi.

Yuk tushirishdan so'ng yuvilmagan vagonni qabul qilishda (agar yuk, yuklarni tashish Qoidalarining 19-bo'limi, 4-ilovasida nazarda tutilgan bo'lsa) umumiy shakildagi GU-23 akt tuziladi va aktning stansiyaning yuklarni qabul qiluvchi topshiruvchisi va yuk oluvchini vakolatli vakili imzolaydi. Chunki xo'jalik amaliyotida, ba'zi bir yuk oluvchi vagonlarni o'zim yuvganman deb da'vo qilish holatlari ham uchray turadi.

Metallurgiya kombinati vagonlarni yuvish uchun undirib olingan yig'im summasini qaytarib berishni temir yo'ldan da'vo qilib Respublika davlat arbitrajiga murojaat qildi. Da'vogar vagonlarni o'zim yuvganman deb da'vo qildi. Ish materiallaridan shular ayon bo'ldiki, vagonlar yuvilmaganligi haqida umumiy shakildagi GU-23 akti tuzilmagan, jamg'arish kartochkasini kombinat vakili imzolamagan, uni kombinat vakolatli vakili imzolashni rad etganligi haqida tuzilgan akt esa da'vogarga yuborilmagan. SHu sababli Respublika davlat arbitraji kombinat da'vosini qanoatlantirdi.

Tushirishdan yoki to'kishdan so'ng yuk oluvchilar tozalamagan vagon va konteynerlarni toki ular tozalamaguncha temir yo'l qabul qilib olmaslik hamda vagonlarni to'xtat turishi va konteynerlarni ushlab qolishi uchun Ustavning 132-bandiga muvofiq jarima undirib olish huquqiga egaligi – Ustavning 58-bandida belgilab qo'yilgan. Lekin temir yo'l tozalanmagan vagonlarni qabul qilib olishi ham mumkin, Bunda temir yo'l yuk oluvchidan Ustavning 141-bandiga muvofiq, oddiy vagon uchun eng kam ish haqining 1 baravari miqdorida va maxsus vagon uchun eng kam ish haqining 2 baravari miqdorida jarima undiradi. Yuk oluvchining vostasida vagonlardan yuk tushirilganidan so'ng, yuk qoldiqlaridan va axlatlardan ularning tozalanmaganligi haqida umumiy shakildagi GU-23 akti tuziladi va aktning stansiyaning yuklarni qabul qiluvchi topshiruvchisi va yuk oluvchining vakolatli vakili imzolaydilar.

Ba'zi bir holatlarda yuk oluvchilar, yukxati bo'yicha mazkur tashishga aloqador bo'lmagan, oldin tashilgan yuk qoldiqlari va axlatlari mavjud vagonlarni tozalashni rad etadilar. Lekin vagonda bunday yuklarni mavjudligi yuk jo'natuvchi amaldagi qoidalariga zid ravishda, tozalanmagan vagonga yuk ortib jo'natganidan guvohlik beradi. Ustavning 144-bandiga muvofiq – *tayinlangan temir yo'l stansiyasiga yuk etib kelganida, mazkur tashish bo'yicha barcha javobgarlik yuk oluvchining zimmasiga yuklatilishi*, ko'rsatilgan. SHunga ko'ra yuk oluvchi vagonni har qanday yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalashi shart. Bunday holatlarda yuk oluvchi yuk jo'natuvchidan, uni aybi bilan temir yo'lga to'lgan jarima va yig'im summalarini, shuningdek tashish bilan bog'liq zararni undirib olishi haqida Ustavning 144-bandida, *yuk oluvchi yuk jo'natuvchining noto'g'ri harakatlari sababidan*

temir yo'lga tashish bilan bog'liq to'lagan xarajat va zararlarni yuk jo'natuvchidan undirib olishi mumkinligi – ko'rsatib o'tilgan.

Transport qonunchiligida vagonlarni va konteynerlarni tozalash uchun alohida vaqt ajratilishi nazarda tutilmagan. Lekin yuklarni tashish Qoidalarida ba'zi bir yuklarni tushirib olishda vagonlarni tozalashga alohida vaqt ajratiladi. CHunonchi, hayvonlarni va qushlarni tushirib bo'lganidan so'ng, go'ng va to'shama qoldiqlari to'plashga yuk oluvchining talabi bo'yicha, stansiya boshlig'i etib kelgan vagonlarni soniga va mahalliy sharoitlarga qarab qo'shimcha vaqt ajratishi mumkin. Bu vaqt yozda 30 daqiqadan va qishda 1 soatdan ortiq bo'lmasligi kerak (yuklarni tashish Qoidalarining 32- bo'limi, 26-§).

“Akrixin” zavodi temir yo'l bilan temir yo'l shoxobcha yo'li ekspluatatsiya qilish shartnomasini tuzishda, unga vagonlarni tozalash uchun qo'shimcha vaqt berilishini shartnoma shartiga kiritilishini da'vo qilib shahar arbitrajiga murojaat qildi. SHartnoma oldi nizosini ko'rib chiqqan shahar davlat arbitraji, vagonlarni tozalash uchun kerakli vaqt, vagonlarni to'xtab turishi (aylanishi) vaqtiga kiritilganligini ko'rsatib o'tib, sharnomani temir yo'lning redaksiyasida qabul qilinishi haqida qaror chiqardi.

Yuk oluvchi boshqa korxona tasarrufidagi temir yo'l shoxobcha yo'lida yuk tushirishni bajarganida ham, Ustavning 141-bandida nazarda tutilgan vagonlarni tazalanmaganligi uchun mulkiy javobgarlik, uning zimmasiga yuklatiladi. Transport qonunchiligida, kontragentlar vagonlardan yuklarni to'liq tushirib olishini va tozalashini tekshirish temir yo'l shoxobcha yo'li egasiga yuklatilmagan, bunday tekshirishni faqat temir yo'l amalga oshiradi va temir yo'l oldida vagonlarni tozalash uchun yuk oluvchi javobgar bo'ladi vaholanki, Ustavning 85-bandiga muvofiq, *temir yo'l oldida vagonlarni to'xtab turishi uchun kontragentlar javobgar bo'lmagan* - taqdirda ham.

Yukni tushirishdan so'ng vagonlarni tozalash majburiyatini, vagonlarni yuk ortish tugaganidan so'ng tartibga keltirish zaruriyatidan farq qilish kerak, agar Ustavda yoki yuklarni tashish Qoidalarida bunday tartibga keltirish nazarda tutilgan bo'lsa. CHunonchi, ochiq harakatdagi sostavlarga (platformalarga, yarim ochiq vagonlarga) yuk ortilganidan so'ng, yuk jo'natuvchi vagon kuzovi tashqi qismini va boshqa detallarini yuk ifloslardan tozalash bilan bir qatorda, ularni himoya plyonkasi yoki emulsiya ifloslaridan ham tozalashi shart (yuklarni tashish Qoidalarining 20- bo'limi, 11-§). SHuningdek, yuk jo'natuvchiga sisterna va bunkerli yarim ochiq vagonlarni tashqi sirtini quyushdan so'ng ifloslardan tozalashni, hamda quyush jarayonida ifloslangan belgi va yozuvlarni aniq asl holiga keltirish majburiyati yuklatiladi (Ustavning 51-bandi, Qoidalarni 41-bo'limining 17-§i).

Tushirishdan yoki to'kishdan so'ng yuk oluvchilar tozalamagan vagonlarni (yopiq vagonlarni, platformalarni, yarim ochiq vagonlarni, sisternalarni, bunkerli yarim ochiq vagonlarni va boshqalarni) va konteynerlarni toki ular tozalamaguncha temir yo'l qabul qilib olmaslik hamda vagonlarni to'xtab turishi va konteynerlarni ushlab qolishi uchun Ustavning 132-bandiga muvofiq jarima undirib olish huquqiga egaligi – Ustavning 58-bandida yoki *tushirishdan (to'kishdan) so'ng tozalanmagan harakatdagi sostav (yopiq vagonlar, platformalar, yarim ochiq vagonlar, sisternalar, bunkerli yarim ochiq vagonlar va boshqalar)) topshirilgan hollarda yuk oluvchi temir yo'lning foydasiga oddiy vagon uchun eng kam ish haqining 1 baravari miqdorida va maxsus vagon uchun eng kam ish haqining 2 baravari miqdorida jarima to'lashligi* – Ustavning 141-bandida belgilab qo'yilgan bo'lsada,

lekin Ustavda yuk jo'natuvchilar yuk ortishdan so'ng tozalanmagan vagonlarni topshirishlari uchun mulkiy javobgarlik umuman nazarda tutilmagan. Oxir oqibatda vagonlar yuk ortishdan so'ng odatda tozalanmayapti, natijada yuklarni tashish Qoidalarining 20-bo'limi, 11-§, Ustavning 51-bandini va yuklarni tashish Qoidalarining 41-bo'limi, 17-§ talablariga rioya qilmagan yuk jo'natuvchilarga temir yo'lda ta'sir etish uchun huquqiy vosita mavjud emas. Vagonlar yuk ortishdan so'ng tozalanmaganligi, bu vagonlar tayinlangan manzillarga etib kelib, yuk tushirishdan so'ng yuk oluvchiga vagonlarni tozalash bo'yicha mushkilliklarni keltirib chiqarmoqdaki, ular ortishdan so'ng tozalanmaganligi bois, yuk tushirishdan keyin bu vagonlarni tozalash qo'shimcha to'xtab turishlarni va xarajatlarni keltirib chiqarmoqda.

Bunday vaziyatlarga qarshi kurashni kuchaytirish maqsadida, transport qonun hujjatlarida ortishdan so'ng yuk jo'natuvchilar vagonlarni tozalashi shart bo'lsa, Ustavning 58-bandiga – *yuk ortishdan so'ng tozalanmagan vagonlarni toki ular tozalamaguncha temir yo'l qabul qilib olmaslik hamda vagonlarni to'xtab turishi uchun Ustavning 132-bandiga muvofiq jarima undirib olish huquqiga ega*, degan va Ustavning 141-bandini – *yuk jo'natuvchi tozalanmagan vagonlarni topshirgan holatlarda temir yo'lga foydasiga oddiy vagon uchun eng kam ish haqining 1 baravari miqdorida va maxsus vagon uchun eng kam ish haqining 2 baravari miqdorida jarima to'laydi*, degan jumla bilan to'ldirish kerak.

12.5 MARKAZIY EVROPADA TEMIR YO'L TIZIMLARI

Germaniya va Fransiya o'rtasidagi farq deyarli har bir sohada juda aniq, temir yo'l tizimida o'zini namoyon qila olmadi. Fransiya sxemani diqqat bilan ko'rib chiqdi. U Parijdan markaz sifatida tarqaldi. Bu har bir qism bo'ysunadigan milliy tarmoqqa aylandi. Boshqa tomondan, Germaniya g'amxo'rlik rejasi holda o'sdi. Birinchi chiziqlar Berlin bilan bog'lanmagan. Ular shahar atrofidagi poezdlarga xizmat qilish uchun mahalliy chiziqlar sifatida qurilgan. Bu asosan mamlakat siyosatiga bog'liq edi. Kichik davlatlar milliy taraqqiyotga qaramasdan, o'z yo'llarini, har birining o'zi yurar edi. Ular davlatning o'z siyosatini qabul qilish va uni izchil amalga oshirish uchun moliyaviy jihatdan kuchli edi. Ular, aslida, ko'plab shaharlar bir necha yil oldin shahar obunachilari orqali nima qilishga urinishgan; ya'ni ular mahalliy manfaatlar uchun temir yo'l qurilishini ta'minladilar, bu erda biznes masalalari temir yo'llarni qurishga majbur bo'lmadi. Shunday qilib, ular butun mamlakat bo'ylab liniyalarning sezilarli rivojlanishiga erishdilar.

Biroq, bu kichik davlatlardan temir yo'l siyosati kelishi kerak edi. Ular bilan bog'liq bo'lgan siyosiy aloqalar bu savolga umumiy javob berish uchun juda erkin edi. Biroq, temir yo'l Federatsiyasi bir xil, "Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" tashkil etildi. Milliy temir yo'l siyosati yuzaga kelishi mumkin bo'lgan yagona manba bor edi, chunki siyosiy birlik kelishi mumkin bo'lgan yagona manba bor edi. Bu ikki harakat Prussiyada to'pl.^{1 18}

Prussiya qonunchilarining asl g'oyasi, frantsuz monopoliyasini tartibga solish sxemasining kombinatsiyasi bo'lib, u bir xil yo'nalish bo'yicha turli xil harakat egalarining eski inglizcha vakolatiga ega edi. 1838 qonuni temir yo'lning parallel qurilishiga qarshi o'ttiz yil davomida ularni himoya qilib, yo'l monopoliyasining huquqlarini tan oldi. Biroq, Frantsiyada bo'lgani kabi, sxema hech qachon ketma-ket bo'lmagan.

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 203-204 pp

1842 haqida subsidiya siyosati modaga kirdi; frantsuz tizimida emas, balki manfaatlar kafolati shaklida. Ushbu kafolatlar bilan, agar davlat pulni shu tarzda mablag ' bilan ta'minlashga majbur bo'lsa, u muayyan vaqtdan keyin yo'lni o'zi olishi mumkin. Boshqa yo'llar bilvosita davlat tomonidan aktsiyalar sotib tasdiqlangan, shunday qilib, asta-sekin temir yo'l mulk yo'nalishi bo'yicha davom etdi. Birinchi davlat yo'li Berlindan 1848 yilda boshlangan Rossiya chegarasiga to'g'ri keldi. Bu harbiy maqsadlar uchun qurilgan, biznes nuqtai nazaridan tashqari. 1860gacha hukumat bir nechta yo'llarni qurishni davom ettirdi va ayni paytda maxsus temir yo'l solig'ini olish maqsadida ko'plab temir yo'l zahiralarini sotib oldi.

Bismarkning 1861da hokimiyatga kelishi bilan harbiy sanoat masalalari fonga tushdi. Hatto temir yo'l solig'i ham siyosiy maqsadlarga qaratilgan edi. Germaniyani 1866 va 1870 urushlari bilan bir millatga birlashtirish yangi transport yo'nalishlarini va yangi temir yo'llarga bo'lgan talabni yaratdi. Ular asosan xususiy kompaniyalar tomonidan qurilgan. Prussiya ma'muriyati boshqa ijtimoiy-siyosiy masalalar bilan juda ko'p band edi, temir yo'l muammo uning yakuniy qaror, yoki hatto bu masalada o'z yakuniy siyosatini hal. 1873 inqirozidan oldingi vaqt faol temir yo'l davri edi. davlatning o'zi ishtirok etgan spekulasyonlar. Prussiyada, Belgiyada bo'lgani kabi, davlat temir yo'llari ham davlatga tegishli edi, biroq ular bir xil printsip asosida boshqarilib, raqobatlashadigan xususiy yo'llar bilan bir xil suiiste'molliklar bilan.

Shunday qilib, narsalar 1874 yilgacha bo'lgan. Shu bilan birga, nemis temir yo'l tizimi so'zning to'liq ma'nosida "aralash" edi. Kichik davlatlar, asosan, boshidan boshlab o'z yo'llariga ega edilar. Poi paxta korxonalari improvizatsiyalangan birikmalar bo'lib, chiziqlar bo'ylab qurilgan. Prussiya temir yo'lning uchdan bir qismiga tegishli edi uning chegaralari doirasida yo'llar. U ba'zi harbiylar uchun qurilgan. yoki u o'z davlatlarini qo'shib qachon u taxmin biznes yo'lida sotib siyosiy ehtiyoj.

Bismark qoniqtirmadi. U yaxshi davlat temir yo'l tizimini ko'rishni xohladi, keyin esa imperator hokimiyatining qo'lida katta yoki kichik bo'lgan alohida hukumatlarning qo'lida emas edi. Uning boshida bu fikr bor edi. Imperiyaning temir yo'llarni tartibga solish kuchi imperiya Konstitutsiyasining bir qator maqolalari yaratildi va aniqlandi. 1871 yil ichida edi. 1873 da temir yo'l komissiyasi (yoki "temir yo'l bo'limi") Konstitutsiya qoidalaridan foydalanish huquqiga ega bo'lgan etti a'zodan tashkil topgan bo'lib, ular orasida tariflarni tartibga solishni nazarda tutgan kishi - aholining xavfsizligini ta'minlash qonuniylik, va suiiste'molliklarni bartaraf etish masalalarda birlikni ta'minlash uchun juda ko'p ishlar qilindi qurilish, signallar, mas'uliyat va boshqalar. Bu imperiyaning nazorati ostida emas, balki alohida davlat.

Imperatorlik hukumati temir yo'llarni nazorat qilishdan ko'ra ko'proq narsani qilishni xohladi; ular egalik qilishni va boshqarishni xohlashdi. Ushbu yo'nalishdagi birinchi qadam 1870 yil va 1871 da amalga oshirildi. Alsace va Lorraine Germaniya suvereniteti edi, Germaniya imperiyasi kabi, bu mamlakatlar, endi ular hali ham tegishli bo'lgan frantsuz kompaniyasi vakolat ostida qolishi mumkin viloyatlari temir uchun mas'uliyatni o'z zimmasiga olishga yagona kuch edi. Bu faqat boshlanish edi. 4 yil o'tgach, bu foydasiga kuchli tashviqot bo'ldi barcha temir yo'llarni Germaniyaning barcha qismlarida imperiya qo'llari bilan o'tkazish. Ushbu loyiha Prussiyada ma'qullandi; ammo Germaniyaning boshqa

qismlarida, ayniqsa, Bavyera va Saksoniya Shtatlarida-o'ng tuyg'u juda kuchli edi va reja bir muncha vaqt o'tgach qoldirildi¹

NAZORAT SAVOLLARI

1. Temir yo'l, muayyan yukni ortish uchun qanday vagonlarni olib kirib berishi shart?
2. Temir yo'l hayvonlarni va qushlarni ortish uchun qanday vagonlarni olib kirib berishi kerak?
3. Temir yo'l nasildor hayvonlarni ortish uchun qanday vagonlarni olib kirib berishi kerak?
4. Tozalanmagan vagonlarga yuk ortishga
5. Tozalanmagan tashish vositalariga yuk ortish bilan bog'liq barcha asoratlarga,
6. Konteynerlarni, sisternalarni va bunkerli yarim ochiq vagonlarni muayyan yukni tashish uchun tijoriy munosabatda yaroqliligini kim aniqlaydi?
7. Agar yuk ortish temir yo'lning vositasida amalga oshirilsa vagonlarni muayyan yukni tashish uchun tijoriy munosabatda yaroqliligini kim aniqlaydi?
8. Agar yuk ortish yuk jo'natuvchining vositasida amalga oshirilsa vagonlarni muayyan yukni tashish uchun tijoriy munosabatda yaroqliligini kim aniqlaydi?
9. Qanday holatda ortish uchun vagonlarni tozalamasdan va yuvmasdan olib kirib berish mumkin?
10. Vagonlarni yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalanmaganligi bois yuk jo'natuvchi ularni ortishga qabul qilishni rad etsa,
11. Temir yo'l yuk qoldiqlaridan va axlatlardan tozalanmagan vagonlarni
12. Qanday holatda tozalanmagan harakatdagi sostavni yuk ortishga olib kirib berishga yo'l qo'yiladi?
13. Tozalanmagan oddiy vagonni yuk jo'natuvchining roziligi bilan yuk ortishga olib kirib berilsa qay yo'sinda ish tutiladi?
14. Tozalanmagan maxsus vagonni yuk jo'natuvchining roziligi bilan yuk ortishga olib kirib berilsa qay yo'sinda ish tutiladi?
15. Temir yo'l yuk jo'natuvchining roziligi bilan ortishga tozalanmagan vagon olib kirib berish fakti qaysi hujjatda qayd qilinadi?
16. Temir yo'l yuk jo'natuvchining roziligi bilan ortishga tozalanmagan vagon olib kirib berish fakti qayd umumiy shakldagi GU-23 aktini kimlar imzolaydilar?

13-MA'RUZA

YUKLARNING YO'QOLISHIDA, KAM CHIQISHIDA, BUZILISHIDA VA SHIKASTLANISHIDA TEMIR YO'LNING JAVOBGARLIGI

Reja:

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 204-205 pp

13.1. Asramay yuk tashishlar tushinchasi va uning asosiy sabablari.

13.2. Mulkiy javobgarlik.

13.3. Javobgarlikning asoslari.

13.4. Mulkiy javobgarlikning miqdori.

13.1. ASRAMAY YUK TASHISHLAR TUSHINCHASI VA UNING ASOSIY SABABLARI

Ustavning 124-bandida, *temir yo‘l yuklarni tashishga qabul qilib olgan paytdan toki uni yuk oluvchiga topshirgunga qadar yoki yuklarni tashish Qoidalariga muvofiq boshqa korxonaga topshirgunga qadar yuklarni asrash uchun javobgar bo‘lishi* – ko‘rsatib o‘tilgan. Temir yo‘l transportida yuklarni asramay tashishlarga yuklarning **yo‘qolishi, kam chiqishi, buzilishi** (aynishi), **shikastlanishlari** mansub bo‘ladi.

Yo‘qolish deb transport yuk xujjatlari bo‘yicha qabul qilingan hamma yukni yuk oluvchiga topshira olish imkoniyati bo‘lmasligiga, kam chiqish deb esa, yukni bir qismini topshira olish imkoniyati bo‘lmasligiga aytiladi. Buzilish (aynish) yukning biologik yoki kimyoviy xususiyatlarni o‘zgarishi, hamda uning sifatini pasayishidir. Tashqi mexanik ta’sir oqibatida yukning butunligini o‘zgarishi yoki sinishi shikastlanish hisoblanadi.

Asramay yuk tashishlarning **asosiy belgisi** yuklarning yukxatida ko‘rsatilgan ma’lumotga nisbatan miqdori kam chiqishi, sinishi, shikastlanishi va yuklarni sifatini pasayishi yoki yukni belgilangan maqsadda foydalanishga butunlay yaroqsizligidir.

Yuklarning asramay tashish holatlari tahlili – yo‘qolish, kam chiqish, buzilish va shikastlanishlarning asosiy sabablari quyidagilardan iborat ekanligini ko‘rsatdi:

- *tashishga yaroqsiz holatda, ya’ni sifati standart talabiga mos kelmaydigan va buzilish belgilari mavjud, standart talabiga nisbatan yuqori namlikda bo‘lgan yuklarni transportga topshirish;*

- *yaroqsiz, sifatsiz yoki standart talablarga mos kelmaydigan idishlarda va o‘rovlarda (taralarda va upakovkalarda) yuklarni temir yo‘lga topshirish;*

- *e’tiborsiz yoki tushunarsiz tamg‘a hamda uning yo‘qligi;*

- *yuklarning massasini yoki miqdorini (sonini) noto‘g‘ri aniqlash;*

- *vagonlarni plombalash qoidalarini buzish;*

- *yuklarni turiga mos kelmaydigan vagonlarga yuk ortish;*

- *iflos va yaroqsiz vagonlarga yuk ortish;*

- *yuklarni ortishda va saralashda pala - partish taxlash;*

- *yuklarni ochiq vagonlarga noto‘g‘ri ortish va mahkamlash;*

- *tez buziluvchan yuklarga yo‘l safarida noto‘g‘ri xizmat ko‘rsatish;*

- *xafvli yuklarni tashishda extiyotkorlik tadbirlarini ko‘rmaslik;*

- *falokatlar, xalokatlar va yong‘inlar;*

- *yuklarni o‘z muddatida etkazib bermaslik;*

- *yuklarni xujjatlardan ajralib qolishi va boshqa manzillarga yuborilishi;*

- *qo‘riqlashni lozim darajada emasligi;*

- *yuk tashish xujjatlarini noto‘g‘ri to‘ldirish;*

- *ortish – tushirish ishlarini pala – partish bajarish;*

- *ortish qoidalarini buzish;*

- vagonlarni manevr ishlarida va saralash tepaliklaridan tashlashda vagon va yuklarni shikastlanishi;

- tashish hujjatlarini, tijorat aktlarini va unga tegishli ekspertiza va xulosa xujjatlarni sifatsiz rasmiylashtirish.

Temir yo‘l, yuk jo‘natuvchilar va yuk oluvchilar temir yo‘l Ustaviga, yuklarni tashish Qoidalariga, yuk tashishni va uni asrashni belgilovchi boshqa normativ hujjatlarga to‘la va qat’iy amal qilishlari yuklarni asramay tashish sabablarini tugatadi. Yuklarning yo‘qolishida, kam chiqishida, buzilishida, shikastlanishida temir yo‘lning aybi bo‘lsagina, u javobgar bo‘ladi.

13.2. MULKIY JAVOBGARLIK

Temir yo‘l transportida yuklarni tashish shartnoma asosida amalga oshiriladi. Ustavning 35-bandiga muvofiq, **yuk tashish shartnomasi bo‘yicha yuk jo‘natuvchi yoki yuk oluvchi yuk tashish uchun temir yo‘lga tegishli bo‘lgan barcha to‘lovlarni to‘la-to‘kis to‘lash majburiyatini oladi, temir yo‘l esa yuk jo‘natuvchidan qabul qilib olgan yukni tayinlangan temir yo‘l stansiyasiga etkazib berishni va yuk oluvchiga topshirish majburiyatini olishi** – bayon etilgan. Temir yo‘l, yuk jo‘natuvchi va yuk oluvchi tashish shartnomasi **shartlariga** qat’iy amal qilishlari kerak. Tashish shartnomasining eng muhim shartlaridan biri tashilayotgan yuklarni asrashdir. Tashish shartnomasi shartlarini bajarmaganlik yoki lozim darajada bajarmaganlik uchun transport qonunchiligida mulkiy (moddiy) javobgarlik nazarda tutilgan. *Temir yo‘l transporti korxonalari yuklarni tashishda yukni etkazib berish muddatlarini buzganlik uchun mulkiy javobgarlik bilan bir qatorda tashilayotgan yukning saqlashni (asrashni) ta’minlamaganlik uchun, ham qonun hujjatlarida belgilangan tartibda va miqdorlarda mulkiy javobgar bo‘lishlari* – “Temir yo‘l transporti to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi Qonunining 26-moddasida ta’kidlab o‘tilgan.

Mulkiy javobgarlik - insonlarning mulkiga yoki shaxsiga qonunga xilof harakat (harakatsizlik) natijasida yetkazilgan zarar uchun zarar etkazgan shaxsning to‘liq moddiy javob berishidir [9]. Mulkiy javobgarlik yuridik javobgarlikning bir turi, qonunchilikda huquqbuzarlikka nisbatan tayinlangan huquqiy chora (sanksiya) bo‘lib, uning qo‘llanishi huquqbuzarliklarning mulk manfaatidan mahrum qiladi.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida va mulkchilik formalari o‘zgarishi, hamda xo‘jalik mexanizmlarining takomillashuvi korxonalarining (birlashma, tashkilot va firmalarning) huquqlarini anchagina kengaytiradi. SHu bilan birga mulkchilik formalarining o‘zgarishi korxonalar ishni so‘nggi yakuni, hamda shartnoma majburiyatlarini bajarishidagi javobgarligini kuchaytiradi. SHuning uchun mulkiy javobgarlikni ahamiyati huquqiy vosita sifatida yana ham oshadi, hamda shartnoma majburiyatlarini lozim darajada bajarilishiga imkoniyat yaratdi.

Mulkiy javobgarlik qayta **tiklash** (undirib olish), **ogohlantirish** va **signal** berish funksiyasini o‘taydi.

Korxonalarining ishlab chiqarish, sotsial faoliyati va mehnatga haq to‘lashi jamoaning ishlab topgan mablag‘i hisobidan amalga oshiriladi. Temir yo‘l transporti tomonidan yuk tashish shartnomasi majburiyatlarini lozim darajada bajarmaslik, yuklarni asramaslikda namoyon bo‘lib, korxonalarining mol – mulkiga zarar etkazadi. Bu esa, o‘z navbatida,

korxonalarining daromadlarini va foydalarini kamayishiga va boshqa salbiy iqtisodiy oqibatlariga olib keladi. *Asramay yuk tashish oqibatidagi yo'qolishni temir yo'l hisobidan undirish yuk jo'natuvchi va yuk oluvchi korxonalar ko'rgan zararni qoplaydi.*

SHartnoma majburiyatlarni buzganligi uchun qonunda qo'llaniladigan mulkiy javobgarlik korxonalar tuzgan shartnoma talablarini qat'iy sur'atda bajarishdagi muhim omillardan hisoblanadi. SHartnoma shartlarini buzuvchi tomon har doim shuni yodda tutishi kerakki, bunday harakat uning mulkiga zarar etkazadi. Ana shunday noulum xarajatlarni bartaraf etishning asosiy yo'li o'z majburiyatlarini qat'iy sur'atda va lozim darajada bajarishdir. *SHunday qilib, mulkiy javobgarlik muhim ogohlantiruvchi funksiyaga ega bo'lib, tashilayotgan yuklarni asrashni ta'minlash tadbirlarini qabul qilishga g'ayratlantiradi.*

Xozirgi bozor iqtisodiyoti sharoitida temir yo'l, temir yo'l mintaqaviy bo'linmalari va temir yo'l transporti korxonalari o'z faoliyatlarini to'la xo'jalik hisobi va o'z-o'zini moliyaviy ta'minlash asosida amalga oshirmoqdalar. Yuk oluvchilarga va yuk jo'natuvchilarga yuklarning tashishdagi asramaslik natijasidagi zararni to'lash unumsiz xarajatlar bo'lib, temir yo'lning xo'jalik faoliyatini so'nggi natijalariga salbiy ta'sir ko'rsatadi. *Yuklarni asrashni ta'minlamagani uchun, temir yo'ldan undirilgan mablag' uning ishlab chiqarish xo'jalik faoliyatida jiddiy kamchiliklar mavjud ekanligi haqida, temir yo'l Ustaviga, yuklarning tashish Qoidalariga va boshqa normativaktlarga rioya qilinmaganligi haqida signal beradi.*

Mulkiy javobgarlik yuk tashishda asramaslikni keltirib chiqaruvchi sabablarni oydinlashtirishga va tahlil qilishga, hamda ularni bartaraf etishda ta'sirchan chora - tadbirlar qo'llash uchun temir yo'l korxonalarini majbur etadi.

13.3. MULKIY JAVOBGARLIKNING ASOSLARI

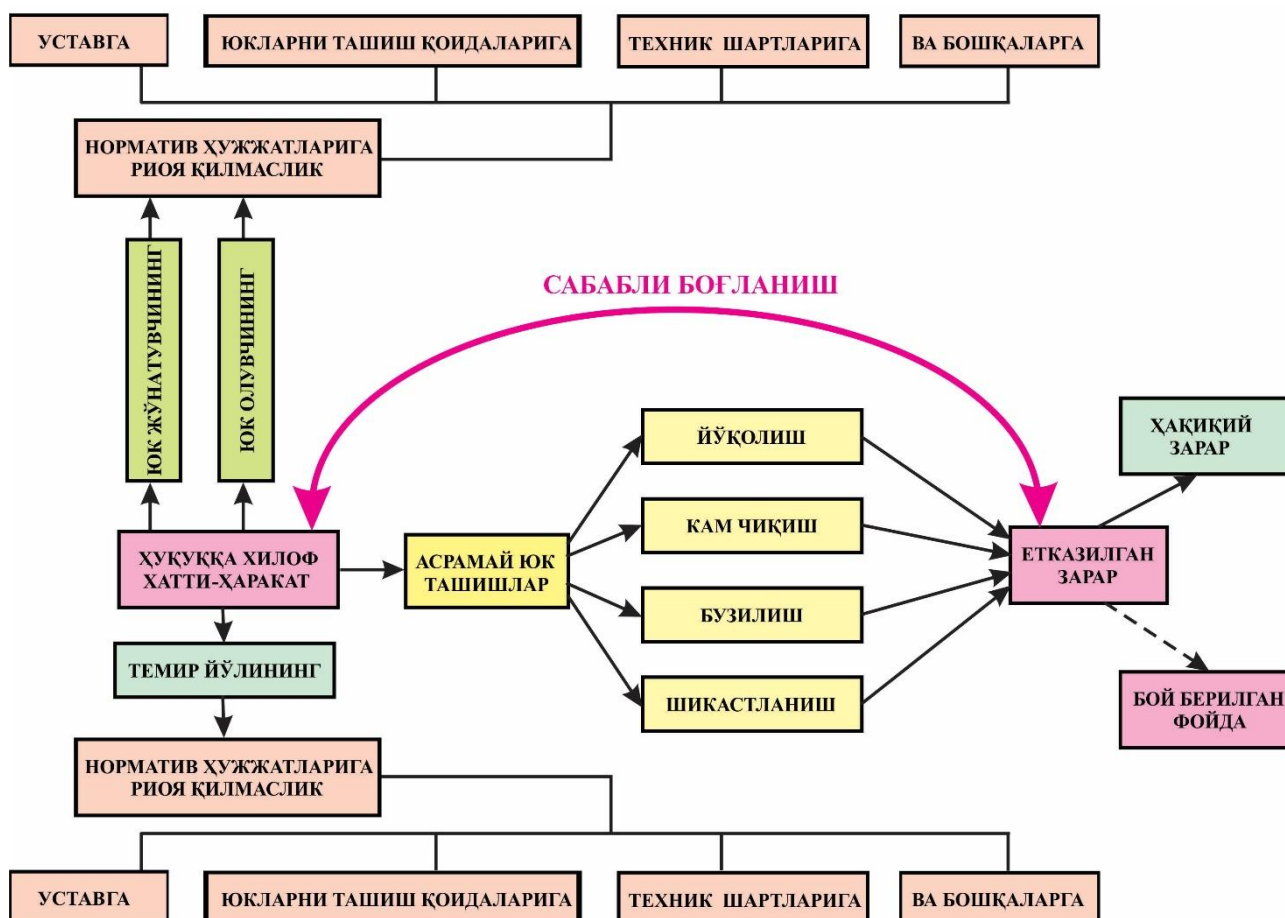
O'zbekiston Respublikasining Fuqarolik kodeksining (quyida Fuqarolik kodeksi deb yuritiladi) 985–moddasida, *g'ayriqonuniy harakt (harakatsizlik) tufayli fuqaroning shaxsiga yoki mol-mulkiga yetkazilgan zarar, shuningdek yuridik shaxsga yetkazilgan zarar, shu jumladan boy berilgan foyda zararni etkazgan shaxs tomonidan to'liq hajimda qoplashi lozimligi* – ko'rsatib o'tilgan.

Ushbu moddaga muvofiq fuqaroga yoki yuridik shaxsga g'ayriqonuniy harakat natijasida zarar yetkazilgan taqdirda qo'llanishi lozim bo'lgan chora nazarda tutiladi. Bunda zarar fuqaroning shaxsiga, hayoti va sog'lig'iga, sha'niga, qadr - qimmatiga, obro'yiga yoki uning moliga, yuridik shaxsning mol-mulkiga yetkazilgan bo'lishi mumkin. Zararni kim tomonidan yetkazilgan bo'lishidan qat'iy nazar to'liq hajmda qoplanishi lozimligi nazarda tutiladi.

G'ayriqonuniy harakatlar tufayli zarar etkazishdan kelib chiqqan majburiyat adabiyotda delikat javobgarlik degan atama bilan yuritiladi. Delikat degan so'z lotinchadan olingan bo'lib, huquqqa xilof harakat degan ma'noni bildiradi. Yetkazilgan zarar uchun javobgarlik ham **delikat javobgarlik** deb nomlanadi. Bunday javobgarlik shartnomaga asoslanmaydi, balki **shartnomadan tashqari vujudga keladi**. Yetkazilgan zararni qoplash bo'yicha, ya'ni zarar ko'rgan va uni etkazgan shaxslar o'rtasida shartnomaga asoslanmagan majburiyat vujudga keladi. Bunday majburiyat bo'yicha javobgarlik yetkazilgan zararni qoplash shaklida belgilanadi. Demak, bunda fuqarolik – huquqiy javobgarlikning boshqa shakllari (jarima, neustoyka) qo'llanilmaydi.

- 1- **zarar** xaqiqatda mavjud bo'lsa;
- 2- bunday zarar **huquqqa xilof xatti** - **harakat** natijasida yetkazilgan bo'lsa;
- 3- yetkazilgan zarar bilan xatti - harakat o'rtasida **sababli bog'lanish** mavjud bo'lsa;
- 4- bunday zararni etkazishda uni etkazgan shaxsning **aybi** bo'lsa [5].

Bu to'rtta holatlar shartnoma majburiyatlarini bajarmaganlik yoki lozim darajada bajarmaganlik uchun javobgarlikning umumiy asoslari hisoblanadi va uning strukturaviy sxemasi 13.1-rasmda keltirilgan. Ushbu to'rtta holatlardan birontasi mavjud bo'lmasa **temir yo'l asramay yuk tashishlar uchun javobgarlikdan ozod qilinadi.**



Temir yo‘l transportida yuklarni tashish shartnoma asosida amalga oshirilishi haqida yuqorida aytib o‘tiladi. Yuk tashish shartnomasi: mustaqil turdagi, rejali, haqqoniy, muddatli, o‘zaro shartnoma va yuk tashish shartnomasidagi taraflar yuk jo‘natuvchi va temir yo‘l ekanligi, agar yuk tashish shartnomasi bo‘yicha yuk jo‘natuvchini o‘zi yuk oluvchi bo‘lsa tashish shartnomasidan vujudga keladigan huquqiy munosabatlarni ishtirokchilar mazkur shaxslar bilan cheklanishi, ammo aksariyat holatlarda yukxatida yuk oluvchi sifatida yuk jo‘natuvchi emas balki boshqa shaxs ko‘rsatiladi va bunday holatlarda tashish shartnomasi

tuzishda qatnashmagan va uni tarafi bo'lmagan **yuk oluvchi** shartnomadan vujudga keladigan huquqiy munosabatlarning **ishtirokchisi** bo'lishi haqida *yuk tashish shartnomasining yuridik tabiati* mavzusidagi ma'ruzamizda alohida to'xtalib o'tdik. SHu sababli asramay yuk tashishlarda faqat temir yo'lining, yuk jo'natuvchining yoki yuk oluvchining **huquqqa xilof xatti-harakati** (harakatsizligi) inobatga olinadi, chunki yuk tashish shartnomasi taraflari temir yo'l va yuk jo'natuvchi, uning ishtirokchisi esa yuk oluvchidir. Bulardan – ya'ni temir yo'ldan, yuk jo'natuvchidan va yuk oluvchidan boshqa, tashish ishtirokchisi bo'lmagan biror bir shaxsning huquqqa xilof xatti-harakati (harakatsizligi) asramay tashishlarda yetkazilgan zararni qoplashda inobatga olinmaydi.

Temir yo'lining huquqqa xilof xatti-harakati (harakatsizligi) yuklarni tashishni va ularni asrashni tartibga soluvchi normativ hujjatlarga Ustavga, yuklarni tashish Qoidalariga, texnik shartlarga va boshqa normativ aktlarga rioya qilmaslikdan iboratdir. Bunga yana quyidagilarni qo'shish mumkin: yuk ortish uchun texnik holati yaroqsiz tashish vositalarini (vagonlarni va konteynerlarni) berish; temir yo'l vositalarida yuklar ortilganida vagonlarni plombalash qoidalariga rioya qilmaslik; yuklarni ochiq harakatdagi sostavlarga noto'g'ri ortish va mahkamlash; tez buziluvchan yuklarga yo'l safarida noto'g'ri xizmat ko'rsatish; turli halokatlarda yuklarni yo'qolishi va shikastlanishi; yuklarni topshirish qoidalariga yoki asramay tashilgan yuklarning rasmiylashtirish qoidalariga rioya qilmaslik va boshqalar.

Yuk jo'natuvchining yoki yuk oluvchining huquqqa xilof xatti-harakati (harakatsizligi) yuklarni tashishni va ularni asrashni tartibga soluvchi normativ hujjatlarga Ustavga, yuklarni tashish Qoidalariga, texnik shartlarga va boshqa normativ aktlarga rioya qilmaslikdan iboratdir.

13.1-misol. Yuk oluvchi kombinat temir yo'l boshqarmasidan va yuk jo'natuvchi "Avtooyna" zavodidan singan vitrina oynasidan yetkazilgan zarar summasini to'lashni ta'lab qilib da'vo qo'zg'otdi. Tayinlangan stansiyasidagi kombinat adresiga vitrina oynasi texnik holati yaroqsiz, darvozasi ezilgan yarim ochiq vagonda va yuk joyidan qo'zg'olgan holatda kelgan. Yukni topshirishda oyna singani ma'lum bo'ldi. Ekspertiza xulosasiga ko'ra oyna yashigi GOSTga, yuk ortish esa yuklarni ortish va mahkamlash Texnik shartlariga muvofiq bo'lgan. Ekspertlarning mulohazasiga ko'ra oyna sinishining birdan - bir sababi temir yo'l normativ hujjatlarda nazarda tutilgan, yuk tashish shart - sharoitlarining buzganligi oqibatida bo'lgan (yukning texnik holati yaroqsiz, darvozasi ezilgan yarim ochiq vagonda va yuk joyidan qo'zg'olgan holatda kelishi). Viloyat davlat arbitraji o'z qarorida oyna sinishidan yetkazilgan zarar summasini temir yo'l boshqarmasidan undirib olishni ko'rsatib, yuk jo'natuvchi "Avtooyna" zavodini javobgarlikdan ozod qildi.

13.1-misoldagi ish materiallarini tahlili shuni ko'rsatadiki:

- *yuk oluvchiga singan oynalar summasida zarar yetkazilgan, ya'niy zarar haqiqatda mavjud;*

- *temir yo'l yuk tashish shart - sharoitlarining buzganligi bois oyna singan, yaniy zarar huquqqa xilof xatti - harakat natijasida yetkazilgan;*

- *temir yo'l yuk tashish shart - sharoitlarining buzganligi bois yuk oluvchiga zarar etgan, ya'niy yetkazilgan zarar bilan xatti - harakat o'rtasida sababli bog'lanish mavjud;*

- temir yo'l yuk tashish shart - sharoitlarining buzgan, ya'ni zararni etkazishda uni etkazgan shaxs – temir yo'lining aybi bor.

Ish materiallarini tahlilidan shu narsa aniq va ravshan ma'lum bo'ladiki, yuk tashish shartnomasi majburiyatlarini temir yo'l bajarmaganlik yoki lozim darajada bajarmaganlik uchun javobgarlikning to'rtta holatdan iborat umumiy asoslari mavjud bo'lganligi bois, viloyat davlat arbitraji oyna sinishidan yetkazilgan zarar summasini temir yo'l boshqarmasidan undirib, yuk jo'natuvchi "Avtooyuna" zavodini javobgarlikdan ozod qildi.

Yuklarning tashishdagi asramaslik sababi huquqqa xilof xarakatsizlik ham bo'lishi mumkin. Bu shundan iboratki, temir yo'l tashishda yukni asrashi oldini olishi shart va mumkin edi, lekin u bunday vaziyatda kerakli tadbirni qo'llamadi. Vaholanki, bunday tadbirni qo'llash kerakligi to'g'ridan-to'g'ri transport qonunchiligi talablaridan kelib chiqadi.

13.2-misol. Tashkilot temir yo'l boshqarmasidan va yuk jo'natuvchi go'sht kombinatidan buzilgan (aynigan) kolbasa mahsulotlaridan etgan zararni to'lashni talab qilib da'vo qo'zg'otdi. Yukni tekshirib topshirishda to'ldirilgan tijorat aktida qayd qilinishicha, kolbasa mahsulotlari ustida muzdan va qordan iborat parda hosil bo'lgan va bu, o'z navbatida, mahsulotni buzilishiga sabab bo'lgan. Viloyat davlat arbitraji buzilgan (aynigan) mahsulot uchun javobgarlikni temir yo'l zimmasiga yuklab, o'z qarorda yuk tashuvchi kolbasa mahsulotlarini refrijeratorli vagonda tashishda kerakli harorat rejimiga rioya qilmaganligini ko'rsatdi.

13.2-misoldagi ish materiallarini tahlili ham shuni ko'rsatadiki, to'rtta holatdan iborat bo'lgan, shartnoma majburiyatlarini bajarmaganlik yoki lozim darajada bajarmaganlik uchun javobgarlikning umumiy asoslari mavjud bo'lganligi bois viloyat davlat arbitraji buzilgan (aynigan) mahsulot uchun javobgarlikni temir yo'l zimmasiga yuklab, o'z qarorda yuk tashuvchi kolbasa mahsulotlarini refrijeratorli vagonda tashishda kerakli harorat rejimiga rioya qilmaganligini ko'rsatdi. Bu esa temir yo'lining huquqqa xilof xarakatsizligi hisoblanadi va **zarar huquqqa xilof xarakatsizlik natijasida yetkazilgan.**

13.4. MULKIY JAVOBGARLIKNING MIQDORI

Mulkiy javobgarlikka tortish uchun asramay tashish oqibatida yuk oluvchiga (jo'natuvchiga) zarar etgan bo'lishi kerak (zararni xaqiqatda mavjud bo'lishi). Fuqarolik kodeksining 14-moddasi zararni qoplashga bag'ishlangan bo'lib unda, *"Agar qonun yoki shartnomada zararni kamroq miqdorda to'lash nazarda tutilmagan bo'lsa, huquqi buzilgan shaxs o'ziga yetkazilgan zararni to'la qoplashini talab qilishi mumkin.*

Zarar deganda, huquqi buzilgan shaxsning buzilgan huquqini tiklash uchun qilingan yoki qilinishi lozim bo'lgan xarajatlari, uning mol-mulkini yo'qolishi yoki shikastlanishi (haqiqiy zarar), shuningdek bu shaxs o'z huquqlari buzilmaganida odatdagi fuqarolik muomalasi sharoitida olishi mumkin bo'lgan, lekin ololmay qolgan daromadlari (boy berilgan foyda) tushiniladi.

Agar huquqni buzgan shaxs buning natijasida daromad olgan bo'lsa, huquqi buzilgan shaxs boshqa zarar bilan bir qatorda boy berilgan foyda bunday daromaddan kam bo'lmagan miqdorda to'lanishini talab qilishga haqli" – deb ko'rsatilgan.

Fuqarolik kodeksining 14-moddasida yetkazilgan zararining tarkibi haqida muhim tushuncha beriladi. YA'ni, etkazigan zarar – "haqiqiy zarar" va "boy berilgan foyda" kabi turkumlarga bo'linadi. *Haqiqiy zarar deganida, buzilgan huquqni tiklash uchun qilingan yoki*

qilinishi kerak bo'lgan xarajatlar, mol-mulkni yo'qolishi (kam chiqishi) yoki shikastlanishi (buzilishi) tushuniladi. Boy berilgan foyda deganida, zarar ko'rgan shaxsning huquqlari buzilmaganida olinishi mumkin bo'lgan, lekin olinmay qolgan daromad tushuniladi [4].

Fuqarolik kodeksining 332-moddasida majburiyatlar bo'yicha javobgarlik hajmini cheklash belgilangan. Unga muvofiq "*Majburiyatlarni ayrim turlari bo'yicha, hamda muayyan faoliyat turi bilan bog'liq majburiyatlar bo'yicha qonunda zararni to'la qoplashga bo'lgan huquq cheklab qo'yilishi mumkin (cheklangan javobgarlik)*"[2].

Ustavning 126-bandida ham yuk tashishda temir yo'l etkazgan zararni qoplash bo'yicha javobgarlik hajmini cheklash belgilangan. *Yuk yo'qolganda yoki kam chiqqanda temir yo'l yetkazilgan zararni yukning haqiqiy bahosi* miqdorida, yuk buzilganida va shikastlanganida – uning bahosi qanchaga **pasaygan** bo'lsa, shu summa miqdorida qoplaydi. *Narxini e'lon qilish bilan tashishga topshirilgan yuk yo'qolganda temir yo'l e'lon qilingan narx* miqdorida yetkazilgan zararni qoplaydi. *Lekin temir yo'lga yukni e'lon qilingan narxi, uning haqiqiy bahosidan ortiqqligini isbot qilish huquqi berilgan. Agar temir yo'l yukni e'lon qilingan narxi, uning haqiqiy bahodan ortiqqligini isbot qilsa, uning javobgarligi yukning haqiqiy bahosini tashkil qiladi. Tashilayotgan yukni yo'qolishi va kam chiqish holtlarida temir yo'l zararni qoplash bilan bir qatorda bu yuk uchun tashish (kira) haqini ham qaytaradi, agarda u yo'qolgan va kam chiqqan yukni narhiga kirmagan bo'lsa.*

SHunday qilib temir yo'l faqat haqiqiy zararni, ya'ni mol-mulkni yo'qolishi, kam chiqishi, buzilishi yoki shikastlanishi bog'liq bo'lgan xarajatlarni qoplaydi. Temir yo'l boy berilgan foydani qoplamaydi.

Ba'zan yuklarning yo'qolishi, kam chiqishi, buzilishi yoki shikastlanishi sababidan yuk oluvchi – korxona rejalashtirilgan mahsulotni ishlab chiqara olmaydi, hamda mahsulotni etkazib berish bo'yicha shartnoma majburiyatlarini ham bajarmaydi, oqibatda esa o'z mijozlari tomonidan mulkiy javobgarlikka tortiladi. Ana shu holatlarda yuk oluvchi – korxonalar temir yo'ldan yukning bahosini va mahsulot etkazib bera olmaganligi uchun to'langan sanksiyalarni ham undirishni talab qiladilar. Qonunda shu narsa aniq ko'rsatilganki, temir yo'l faqat yo'qolgan va shikastlangan yuklarning bahosidan kelib chiqqan talablarnigina qondiradi, ya'ni temir yo'l korxonalarning mahsulot etkazib bera olmaganligi uchun to'langan summani va boshqa xarajatlarni to'lamaydi.

13.3-misol. Tikuv fabrikasi temir yo'ldan tashish jarayonida *yong'indan kuygan gazlama bahosini, hamda savdo tashkilotlariga to'langan jarimani qoplanishini talab qildi. Talabda jo'natilgan gazlama etib kelmaganligi sababidan fabrika shartnoma majburiyatlari bo'yicha tayyor maxsulotlarni savdo tashkilotlariga etkazib bera olmadi. Va buning oqibatida muayyan summada jarima to'landi deb vaj ko'rsatdi. Temir yo'l boshqarmasi fabrikaga kuygan gazlama bahosida pul o'tkazib talabni qisman qondirdi. Tikuv fabrikasi shahar davlat arbitrajida temir yo'l boshqarmasidan to'langan jarimani qoplanishini talab qilib davo qo'zg'otdi. SHahar davlat arbitraji fabrika da'vo qilgan jarima sanksiyasi natijasida etgan zararni undirib berishni rad etib, qarorida Ustavining 126-moddasiga muvofiq temir yo'l faqat yukning haqiqiy bahosi miqdorida javobgar ekanligini ko'rsatadi.*

Asramay yuk tashishdan etgan zararning miqdorini lozim darajada rasmiylashtirilgan xujjatlar bilan ko'rsatilishi kerak.

13.4-misol. Vino zavodidan, tuman oziq ovqat savdo idorasiga shampän vinosi etib kelgan ikki vagonning birida *yuk jo‘natuvchining plombasi bo‘lmagan* va shu sababli bu vagon tayinlangan stansiyada yuk oluvchiga tekshirib topshirilgan. Tekshirib topshirish natijasida tuzilgan tijorat aktida qayd qilinishicha ba‘zi bir qism *vinoli butulkalar singanligi* va ularning ba‘zi bir korobkalarda etishmasligi sababidan *kam chiqish* aniqlangan. SHuningdek, bu vagonda 70 ta joy (korobka) yoki 840 butilka shampän vinosi temir yo‘l yukxatiga nisbatan *ortiqcha* ekanligi aniqlandi.

Yuk oluvchi shahar davlat arbitrajida da‘vo qo‘zg‘otib temir yo‘l boshqarmasidan kam chiqish natijasidagi zarar summasini undirib berishni so‘radi. CHunki yuk jo‘natuvchi shampän vinosi uchun hisobni (schetni) ikki vagon uchun jamlab yuborgan ekan. Davlat arbitraji yuk oluvchi – tuman oziq-ovqat savdosi idorasidan ikkinchi vagonda kelgan yuk uchun qabul xujjatlarini taqdim etishni talab qildi. Lekin, yuk oluvchi qabul xujjatlarini arbitrajga taqdim etmadi.

Arbitraj ushbu holatdan kelib chiqib ikkinchi vagonda ham ortiqcha yuk bo‘lishi ehtimoldan holi emas va birinchi vagondagi ortiqcha 70 ta joy (korobka) kam chiqishini va singan butilkalardagi shampän vinosi zararini butunlay yopadi deb da‘voni rad etdi.

Yuk oluvchida asramay tashishdagi moddiy zararni bo‘lmasligi uni undirishni talab qilish imkoniyatidan mahrum etadi.

13.5-misol. Umumiy ovqatlanish birlashmasiga pomidor topshirish paytida uning bir qismi *standartga* javob bermasligi va *chiriganligi* aniqlandi. Ekspertiza xulosasida buzilish sababi RAYPO tayyorlov idorasi *ortish qoidasini buzganligi* va *yukning muddatidan kechikib etib kelishi* deb ko‘rsatilgan.

Birlashma temir yo‘ldan yoki yuk jo‘natuvchidan yetkazilgan zarar summasini undirib berishni da‘vo qildi. Bu ishni ko‘rib chiqqan viloyat davlat arbitraji, davogar – umumiy ovqatlanish birlashmasi *standartga* javob bermaydigan va *chirigan* pomidorlarni standart bahosida sotganligini aniqladi, shu sababli umumiy ovqatlanish birlashmasi yukning sifati pasayishidan zarar ko‘rgan emas. Ushbu holatda zararni yo‘qligi temir yo‘lga va yuk jo‘natuvchiga mulkiy javobgarligini yuklashga asos bo‘la olmaydi. Da‘vo rad etilgan.

Bu holatda yo‘q zararni undirish da‘vo qilib umumiy ovqatlanish birlashmasi xodimlari nihoyat darajada nohaqlik bilan harakat qildilar. SHuning uchun arbitraj bu ish materiallarini huquqni himoya qilish organlariga yuborishni lozim topdi.

Yuk oluvchi, yuk jo‘natuvchi asramay tashish oqibatida etgan zararni undirishni talab qilib temir yo‘lga talab qilganida va da‘vo qo‘zg‘otganida, uning miqdorini isbot qilishi kerak.

13.6-misol. Yuk tashishda temir yo‘l aybi bilan yuvilgan kirlarni siqadigan *mashina shikastlangan*. Yuk oluvchi – viloyat ijroqo‘mining ta‘minot va taqsimot boshqarmasi temir yo‘l boshqarmasidan *mashinaning to‘la bahosi* undirishni talab qilib da‘vo qo‘zg‘otdi. Ekspertlarning xulosasi bo‘yicha mashinani ishlab chiqargan zavod sharoitida ta‘mirlash mumkin, hamda mashinaning ta‘mirlash bahosini zavod kalkulyasiya qilishi kerak. Temir yo‘l Ustavining 126-bandiga muvofiq, temir yo‘l shikastlangan yukning bahosi qanchaga kamaygan bo‘lsa, faqatgina shu miqdorini to‘laydi. Viloyat davlat arbitraji yuk oluvchiga mashinani qayta ta‘mirlash uchun sarflanadigan xarajatlarni isbot qiluvchi xujjatlarni talab qildi. Lekin, da‘vogar viloyat

davlat arbitraji talabini bajarmadi va xo'jalik nizosini hal qilish uchun kerakli xujjatlarni taqdim etmadi. SHuning uchun viloyat davlat arbitraji qonundan kelib chiqib da'voni ko'rib chiqmadi.

Fuqarolik kodeksining 324-moddasida, *qarzdor majburiyatini bajarmaganligi yoki lozim darajada bajarmaganligi tufayli kreditorga yetkazilgan zararni to'lashi shartligi* – qayd qilib o'tilgan. Binobarin, zararni qoplash faqat shundagina mumkin bo'ladiki, qachonki yetkazilgan zarar bilan majburiyatni buzish **sababli bog'lanishda** bo'lsa.

SHuning uchun transport qonunchiligi talablariga rioya qilmaslikda bo'lib ko'ringan temir yo'lining huquqqa xilof xatti – harakati (harakatsizligi) bilan asramay yuk tashishda yetkazilgan zarar o'rtasida sababli bog'lanish mavjud bo'lmasa, temir yo'lni mulkiy javobgarlikka tortishga asos ham mavjud bo'lmaydi. Bu qoidaga xo'jalik sudi organlari temir yo'l bilan yuk oluvchi yoki yuk jo'natuvchi o'rtasidagi asramay tashishda paydo bo'ladigan mulkiy nizolarni ko'rib chiqishda qat'iy amal qiladilar.

13.7-misol. Viloyat matlubot birlashmasining ulgurji bazasiga yuk jo'natuvchining plombasi bilan kelgan texnik holati nuqsonli konteynerni tekshirib topshirish paytida bosh kiyim kam chiqishi aniqlangan. Tayinlangan stansiyasida to'ldirilgan konteynerni texnik holatini ko'rik aktida ko'rsatilishicha, konteynerning ostki ko'ngdalang balkasi egilib qolgan. Tijorat aktida qayd qilinishicha yo'l safarida yukni olishga imkoniyat bo'lmagan. Yuk oluvchi da'vo qilib murojaat etgan Viloyat davlat arbitraji temir yo'l boshqarmasini asramay yuk tashish uchun mulkiy javobgarligidan ozod qildi. Davlat arbitraji o'z qarorida *konteynerning texnik yaroqsizligi bilan yukning kam chiqishi o'rtasida sababli bog'lanish* mavjud emasligi ko'rsatdi va asramay tashish uchun yetkazilgan zararni yuk jo'natuvchidan undirishni buyurdi.

Asramay yuk tashish va zarar o'rtasida sababli bog'lanish bor yoki yo'qligini aniqlashda ekspertlarning xulosalari muhim ahamiyatga ega. SHuning uchun yuklarning tekshirib topshirish chog'ida ekspertizaning adolatli va yuqori saviyada o'tkazishga jiddiy ahamiyat berish kerak. Adolatli va yuqori saviyada o'tkazilmagan ekspertiza ko'p hollarda haqiqiy javobgarni topishga imkon bermaydi. Bunga ko'plab misollar keltirish mumkin.

13.8-misol. SHahar "Sanoatmollar" savdo birlashmasi temir yo'l boshqarmasidan kurak va bo'yoqlash cho'tkalarini soplari chiriganidan yetkazilgan zararni undirishni da'vo qildi. Ish materiallaridan shu narsa ma'lum bo'ldiki, vagon soplari bilan tayinlangan stansiyasiga yo'l safaridagi stansiyaning plombasi bilan kelgan, binobarin yo'lda safarida vagondagi yukka kirish imkoniyati bo'lgan. Lekin, ishni ko'rib chiqqan O'lka davlat arbitraji shuni ta'kidladiki, texnik holati soz vagonda kelgan *yukning namlanishi* qayd qilinmagan. Ekspertiza *yog'ochning nuqsoni* jihatidan soplarni yaroqsiz deb topgan. SHundan kelib chiqib *soplarning chirishi va yo'lda safarida vagondagi yukka kirish imkoniyati bo'lganligi o'rtasida sababli bog'lanish* mavjud bo'lmaganidan O'lka davlat arbitraji asramay tashish uchun javobgarlikni yuk jo'natuvchiga yuklab temir yo'lni javobgarlikdan ozod etdi.

Fuqarolik kodeksining 333-moddasida, *qarzdor aybi bo'lgan taqdirda majburiyatni bajarmaganligi yoki lozim darajada bajarmaganligi uchun, agar qonun hujjatlarida yoki shartnomada boshqacha tartib belgilanmagan bo'lsa, javob berishi, qarzdor majburiyatni lozim darajada bajarish uchun o'ziga bog'liq bo'lgan hamma choralarni ko'rganligini*

isbotlasa, u aybsiz deb topilishi va aybning yo'qligini majburiyatni buzgan shaxs tomonidan isbotlanishi – qayd qilib o'tilgan.

Majburiyatni buzganlik uchun javobgarlikning asosi sifatida aybning bo'lishi haqidagi umumiy qoidaga rioya qilingan holda qarzdorning aybli yoki aybsiz ekanligini ob'ektiv baholash mezonlari Fuqarolik kodeksida o'z aksini topgan. Fuqarolik kodeksining 333-moddasida qarzdorga nisbatan talabchanlik oshirilgan, uning zimmasiga aybi yo'qligini isbotlash vazifasi yuklatilgan, agar qarzdor aybi yo'qligini isbotlay olmasa aybdor hisoblanadi va majburiyat buzilganligi uchun javobgar bo'ladi. Fuqarolik huquqiy javobgarlik uchun aybning qaysi shaklda (ehtiyotsizlik yoki qasddan) bo'lishidan qat'iy nazar, javobgarlik vujudga keladi: belgilangan neustoyka undiriladi yoki yetkazilgan zarar qoplanadi. Aybi yo'qligini isbotlash vazifasi qarzdor zimmasiga yuklatilganligi amaliyot uchun muhim ahamiyatga ega, nizoni to'g'ri hal qilishga yordam beradi.

13.4. ITALIYADA TEMIR YO'L QONUNCHILIGI

Ko'rinib turibdiki, biz tomosha qilish uchun o'tmishga ketamiz Italiya temir yo'l siyosati. Tizim va shunga o'xshash narsalar biznikidan farq qiladi, deb o'ylashimiz mumkin, faqat oddiy qiziqish bizni o'rganishga olib kelishi mumkin uning ishi. Amaliy foydaga kelsak, biz bu vaqtni yo'qotish deb hisoblashi mumkin¹

Biz katta xato qilishimiz kerak. So'nggi bir necha yil ichida Italiyada sodir bo'lgan voqealar, temir yo'l qonunchiligiga hamma joyda muhim ahamiyatga ega. Italiya parlament komissiyasi bir necha yil oldin dunyoga qilingan temir yo'l haqida batafsil tergov o'tkazdi. Tergov natijasida ular davlat temir yo'llarni boshqarmasligi kerak degan xulosaga kelishdi; Italiya temir yo'llariga ega bo'lsa-da, ularni darhol xususiy kompaniyalarga boshqarish huquqini berishi kerak edi. Va bundan buyon ular ushbu g'oyalarni amalga oshirishi kerak bo'lgan qonun bilan band edi. Bu temir yo'llarning davlat boshqaruviga bo'lgan tobora o'sib borayotgan tendentsiya.

Bularning barchasida tasodifiy narsa yo'q. Odamlar, masalan, Angliya yoki Amerikada temir yo'llarning holati haqida gapirganda, bu odatda faqat taxminlar. Ammo Italiyada bu qiyin tajribaga ega bo'lgan natijadir. Ular davlat temir yo'llari va xususiy temir yo'llari bor edi va ular nima deyishlarini bilishadi. Aslida, ular davlat va temir yo'llar o'rtasidagi munosabatlarning deyarli barcha turlarini sinab ko'rdilar. Uch yoki to'rtta asosiy tizimning har biri boshqa hukumatdan o'ziga xos Nizomga ega bo'ldi. Ulardan biri Avstriya imperatori, ikkinchisi Rim Papasidan olingan. Har bir Nizom qayta-qayta o'zgartirildi. Barcha kafolatlar uchun davlat yordami, kapital avanslar, qurilish subsidiyalari, foydalanish uchun subsidiyalar mavjud edi. Davlat ba'zi yo'llarni qurdi. Boshqalar sotib oldilar va to'ladilar. Ba'zilar sotib oldilar va to'lamadilar. Ular boshqarish turli shakllarini harakat-to'g'ridan-to'g'ri davlat harakat, ijara, va foyda jalb. Italiya komissari Sion davlat va temir yo'l o'rtasidagi munosabatlar haqida gapirganda, u bu tajribani aytadi.

Italiya komissiyasi topilmalar katta qiyinchiliklar qarshisida ularni sinash uchun band bo'lgan ehtiyotkor va mas'uliyatli odamlar ish bor. Tajriba uchun joy yo'q. Italiya hukumati bu ishni bajarish uchun qiyin ish deb hisoblaydi va pul yo'q xatolar uchun sarflash. Temir yo'llar

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 219-220 pp

eng yaxshi tarzda juda foydali emas va har qanday asossiz Qonunchilik ularni hech qachon ishga tushirolmaydigan nuqtaga olib kelish uchun mas'uldir²¹.

Hozirgi vaziyatni tushunish uchun biz Italiya temir yo'lining tarixini ko'rib chiqishimiz kerak. 1859gacha Italiya juda kichik davlatlarga bo'lingan edi. Ba'zi temir yo'llar umuman yo'q edi, har bir davlat o'z tizimiga ega edi. Tizimlar nafaqat osilgan, balki izolyatsiya qilingan; Toskana temir yo'llari Rimga etib bormadi, Rim Neapolga etib bormadi. Ularning barchasi eng tor ma'noda mahalliy yo'llar edi. 1859dan 1870gacha bo'lgan urushlar bu vaziyatga chek qo'ydi. Ulanish aloqalari qurildi va konsolidatsiya qilishning muqarrar tendentsiyasi ularga keldi. Lekin bu ularning tabiiy yo'llariga yo'l qo'yilmadi. Italiyaning Shimoliy-G'arbdan janubi-sharqqa harakatlanishi; ya'ni yarimorol bo'ylab yoki Markaziy tog ' zanjiriga parallel ravishda o'tadi. Biroq, najas bo'linishining eski siyosati xochga aylandi. Ular temir yo'llarini aloqa orqali liniyada oraliq yo'nalishlarga aylantirishni xohlamadilar; ular to'xtatib turishni xohlashdi. Va bu mahalliy mag'rurlikdan tashqari, element ham milliy g'urur edi. Bu yo'nalishlar rejalashtirilgan odamlar chet elliklar edi. Italiya ham bunday korxonalarga keng miqyosda borish uchun kambag'al edi; ammo u sezgir edi va chet el sarmoyasining o'sishini chegaralarida kuchli tramlindan qo'rqdi. Agar Rothschild va tala bot o'z rejalarini amalga oshirishga ruxsat berilsa, Italiya kuchli va ilg'or temir yo'l tizimini xohlagan bo'lishi mumkin. Ahamiyamki, bu tabiiy chiziqlar bilan tartibga solinadi¹

Eng Italiya, Rim, deb atalmish Janubiy (Sharqiy yanada to'g'ri nomi bo'ladi), va - bir oz keyinroq Kalabriya va Sitsiliya tizimi tafsilotini kirmasdan, yakuniy natija to'rt tizimlari uchun eng Italiya temir birlashtirish edi. Ushbu bo'linishning asosiy yo'nalishlari 1864 yilda belgilandi va o'sha paytdan beri u deyarli o'zgarmadi. Davlat tomonidan qo'llab-quvvatlangan konsolidatsiya tamoyili boshqa mamlakatlardan butunlay boshqacha edi. Ular bog'lovchi emas, balki qattiq raqobatlashadigan chiziqlarga ega. Bu deyarli Nyu-Yorkning bitta temir yo'l tizimi, Pensilvaniya ikkinchi va Ogayo shtati uchinchisi, boshqa ikkitadan mutlaqo farq qiladi va transportni almashish uchun juda katta mablag'.

Albatta, bu narsalarni qilishning behuda usuli edi. Birinchidan, uchidan uchigacha biznesni qayta ishlash va ikkinchidan, har bir yo'l bir joydan odamlar tomonidan xizmat qilinganligi sababli, ular qachon qimmatga tushganini hukm qila olmadilar biznesni rivojlantirish ko'rsatkichini kamaytirish. Biroq, har qanday mamlakatning temir yo'llari o'z bizneslarini juda ehtiyotkorlik bilan qayta ishlash va rivojlantirish kerak bo'lsa, ular Italiyaning temir yo'llari edi. Hukumatdan katta subsidiyalarga qaramay, ular majburiyatlarni bajarish juda qiyin edi. Tijoriy falokat davrida nizomlarning shartlari o'zgarishi kerak edi; ba'zan hukumat o'z krediti yoki pullari bilan yordam berishga majbur bo'ldi.

Eng yomoni Kalabriya va Sitsiliyada sodir bo'lgan. Ular asta-sekin qurilgan va xarajatlarni to'lay olmadilar. Hukumat mamlakatning ushbu qismini rivojlantirishni yoki temir yo'llarni o'z qo'llariga olishni tanlash yoki rad etishga majbur bo'ldi. 1870da ular so'nggi alternativni tanladilar; yo'lni egallash yoki qurish, lekin o'z maoshlarini olgan o'rta kompaniyalar tomonidan boshqarildi yalpi daromadlarning ulushi, barcha xarajatlar davlat

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 221-222 pp

tomonidan to'lanadi. O'rtacha yillik yalpi daromad maydoni \$ 2000 boshiga mil; operatsion xarajatlar, taxminan 3000 dollar boshiga mil. Shunday qilib, hukumat har yili bir milya uchun ming dollar yo'qotadi, bundan tashqari, investitsiya qilingan kapitalga qiziqish yo'q. Va bu narsalar yaxshi ko'rinadi, lekin asta-sekin.

Rim temir yo'llari deyarli yaxshiroq edi va ularni naqd pul bilan qo'llab-quvvatlash uchun ko'plab muvaffaqiyatsiz urinishlardan so'ng, 1873 da davlat ularni sotib olish uchun shartnoma tuzdi. Ammo hukumatning moliyaviy qiyinchiliklari 1880 yilgacha bo'lgan edi, bu shartnomani bajarish uchun qabul qilinishi mumkin, hukumat 1882 yilgacha ega ilmaydi¹

23

NAZORAT SAVOLLARI

1. Temir yo'l yuklarni tashishga qabul qilib olgan paytdan toki uni qadar yuklarni asrash uchun javobgar bo'ladi.
2. Temir yo'l transportida yuklarni asramay tashishlarga nimalar mansub bo'lmaydi?
3. Yo'qolish deb nimaga aytiladi?
4. Kam chiqish deb nimaga aytiladi?
5. Buzilish deb nimaga aytiladi?
6. Shikastlanish deb nimaga aytiladi?
7. Sifati standart talabiga mos kelmaydigan va standart talabiga nisbatan yuqori namlikda bo'lgan yuklarni transportga topshirish nimaga olib kelishi mumkin?
8. Yaroqsiz, sifatsiz yoki standart talablarga mos kelmaydigan idishlarda va o'rovlarda yuklarni temir yo'lga topshirish nimaga olib kelishi mumkin?
9. Yuklarning massasini yoki miqdorini (sonini) noto'g'ri aniqlash nimaga olib kelishi mumkin?
10. - insonlarning mulkiga yoki shaxsiga qonunga xilof harakat (harakatsizlik) natijasida yetkazilgan zarar uchun zarar etkazgan shaxsning to'liq moddiy javob berishidir.
11. Yetkazilgan zararni qoplash qaysi holatda vujudga kelmaydi?
12. Yetkazilgan zararni qoplash qaysi holatda vujudga kelmaydi?
13. Agar qonun yoki shartnomada zararni kamroq miqdorda to'lash nazarda tutilmagan bo'lsa, huquqi buzilgan shaxs o'ziga yetkazilgan zararni
14. deganida, buzilgan huquqni tiklash uchun qilingan yoki qilinishi kerak bo'lgan xarajatlar, mol-mulkni yo'qolishi (kam chiqishi) yoki shikastlanishi (buzilishi) tushuniladi.

14-MA'RUZA

TEMIR YO'L TRANSPORTIGA TALAB VA DA'VOLAR

Raja:

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 221-223 pp

14.1. Nizolarni talab qo'yish asosida hal qilishning ahamiyati.

14.2. Talab qo'yish tartibi va muddati.

14.3. Talablarni taqdim etish va ko'rib chiqish.

14.4. Da'vo qo'zg'atish tartibi.

14.1. NIZOLARNI TALAB QO'YISH ASOSIDA HAL QILISHNING AHAMIYATI

Xalq xo'jaligining barcha sohalaridagi tashkilotlar va jismoniy shaxslar transport va jumladan temir yo'l transporti bilan yuklarni tashish bois huquqiy munosabatlarga kirishadilar. Temir yo'lda yuk tashish reja va shartnoma asosida amalga oshiriladi. Yuk tashish rejasi va yuk tashish shartnomasi temir yo'l zimmasiga bir qator majburiyatlarni yuklaydi. Ularning eng muhimlari: *yuk tashish rejasida nazarda tutilgan miqdordagi va turdagi soz va yaroqli tashish vositalarini yuk jo'natuvchiga belgilangan muddatlarda taqdim etish; tashishga qabul qilingan yuklarni o'z vaqtida va to'la asrab etkazib berish; tashish vositalaridan shu jumladan korxonalarining tasarrufidagi xususiy yoki ular ijaraga olgan vagonlardan samarali foydalanishdir.* Temir yo'l reja va shartnoma majburiyatlarini bajarmaganida yoki lozim darajada bajarmaganida unga nisbatan **mulkiy javobgarlik** qo'llaniladi. **Mulkiy javobgarlik** - insonlarning mulkiga yoki shaxsiga qonunga xilof harakat (*harakatsizlik*) natijasida yetkazilgan zarar uchun zarar etkazgan shaxsning to'liq moddiy javob berishidir. Mulkiy javobgarlik yuridik javobgarlikning bir turi bo'lib, qonunchilikda huquqbuzarlikka nisbatan tayinlangan huquqiy chora (sanksiya) bo'lib, uning qo'llanishi huquqbuzarlarning mulk - manfaatidan mahrum qiladi.

Yuklar, yo'lovchilar bagaj va yuk bagajni tashish bo'yicha majburiyatlar buzilgan taqdirda yuk jo'natuvchilar va yukni oluvchilar tegishli temir yo'l transporti korxonalariga qonun xujjatlarida belgilangan tartibda va muddatlarda talab va da'volar taqdim etishga haqli ekanliklari va bu talablar va da'volarni ko'rib chiqishning o'ziga xos xususiyatlar temir yo'l Ustavida belgilab qo'yilganligi – “Temir yo'l transporti to'g'risida” gi O'zbekiston Respublikasi Qonunining 28-moddasida ta'kidlab o'tilgan. Lekin O'zbekiston Respublikasi Fuqarolik kodeksining 724-moddasida, *tashuvchiga nisbatan yuk tashishdan kelib chiqadigan da'voni qo'zg'atishdan oldin unga tegishli transport Ustavi yoki Kodeksida nazarda tutilgan tartibda talab qo'yilgan bo'lishi shartligi* – ko'rsatib o'tilgan.

Talab qo'yish tartibida xo'jalik nizolarni echish korxona, tashkilot va muassasalarining buzilgan huquqlarini tezroq tiklashni hamda xo'jalik shartnomalari bo'yicha paydo bo'lgan kelishmovchiliklarini o'zaro tartibga solishni ta'minlaydi. Temir yo'lga taqdim etilgan talablarni uning tegishli bo'limlari va taftishchilari tomonidan tekshirish va tahlil qilish, yuk tashish rejasi va shartnomasi majburiyatlarini bajarmaslik yoki lozim darajada bajarmaslik sabablarni aniqlashtirish va mukammal surishtirish hamda aniqlangan kamchiliklar bo'yicha muayyan choralar qabul qilish imkoniyatini yaratadi. Talab qo'yish tartiblariga qat'iy amal qilish, majburiyatni bajarmaslik yoki lozim darajada bajarmaslik oqibatidan temir yo'lga moddiy zarar etkazgan aniq shaxsni aniqlash va bunday shaxsni mulkiy javobgarlikka tortish imkoniyatini beradi. Talab qo'yish tartibi huquqni himoya qilish organlarini nisosiz ishlarni hal qilishga vaqt sarflashdan xalos etib, ularning asosiy

diqqatlarini xo‘jalik qonunlarini buzilishni oldini olish profilaktikasiga jalb qilishga imkoniyat beradi.

14.2. TALAB QO‘YISH TARTIBI VA MUDDATI

Ustavining 147-bandiga muvofiq, *temir yo‘lga, ushbu Ustavdan kelib chiqadigan da’vo qo‘zg‘atishdan avval unga albatta talab qo‘yilgan bo‘lishi shart.*

Temir yo‘lga talab qo‘yish huquqiga va tegishli holatlarda da’vo qo‘zg‘atish huquqiga quyidagilar ega bo‘ladilar:

a) yuk yo‘qolgan holatda:

yuk oluvchi – yukni kelmaganligi haqida tayinlangan stansiya belgilab bergan yuk pattasining asl nusxasini taqdim etish sharti bilan, yuk pattasini taqdim etish imkoniyati bo‘lmaganda esa – yukni bahosi to‘langanligi haqidagi xujjat va yukni jo‘natilganligi haqida temir yo‘l bergan, tayinlangan stansiya yukni kelmagani haqida belgilab bergan ma‘lumotnomani taqdim etish sharti bilan;

yuk jo‘natuvchi – yuk pattasining asl nusxasini taqdim etish sharti bilan;

b) yuk kam chiqqan, buzilgan yoki shikastlangan holatda – yuk oluvchi yukxatining asl nusxasini va temir yo‘l unga bergan tijorat aktini yoki tijorat akti tuzilganligi haqida temir yo‘l belgilab bergan yukxatining asl nusxasini (tijorat akti yo‘qolgan hollarda) yoki yukxatining asl nusxasini va yuk tashish Qoidalarida nazarda tutilgan tartibda temir yo‘l tijorat aktini tuzishni rad etganligini shikoyat qilganligi haqida xujjatlarni taqdim etish sharti bilan;

v) yukni etkazib berilishi kechiktirilgan holatda – yuk oluvchi yukxatining asl nusxasini taqdim etish sharti bilan;

g) bagaj yo‘qolgan holatda – bagaj egasi, bagaj pattasining asl nusxasini taqdim etish sharti bilan, bagaj kam chiqqan, buzilgan, shikastlangan yoki etkazib berishi kechiktirilgan holatlarda – bagaj egasi bagajni kam chiqishi, buzilishi, shikastlanishi yoki etkazib berishi kechiktirilganligi haqida temir yo‘l bergan aktini taqdim etish sharti bilan;

d) temir yo‘l tariflari, jarimalari va yig‘imlari noto‘g‘ri undirib olingan holatda – yuk jo‘natuvchi yoki yuk oluvchi tegishli holatlarda yukxatini asl nusxasini, vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish qaydnomasini, qo‘shimcha yig‘imlar uchun jamg‘arish kartochkasini, umumiy shakldagi aktini va to‘lovni tasdiqlovchi hujjat taqdim etish sharti bilan;

e) xususiy (privat) vagonlar shikastlangan yoki yo‘qolgan holatda – vagon egasi (sobstvennik) yukxatini asl nusxasini (yukxatini asl nusxasi bo‘lmasa vagonni tashishga qabul qilib olinganligi haqidagi patta yoki jo‘natish temir yo‘l stansiyasi boshlig‘ining mazkur vagonni tashishga qabul qilib olinganligi haqidagi ma‘lumoti taqdim etiladi), vagonning texnik pasporti, shikastlanganlik haqidagi akt va zararning hisob kitobi taqdim etish sharti bilan.

Talab qo‘yish muddati. Yuk tashish rejasi va yuk tashish shartnomasi majburiyatlaridan kelib chiqadigan munosabatlarning xarakteri murrakkab ekanligini e‘tiborga olib, temir yo‘l Ustavida talab qo‘yish muddati o‘ta boshlashdagi dastlabki paytni aniqlash Qoidasi berilgan. Masalan: yukning kam chiqishidan yuk oluvchi o‘ziga etgan zarar haqida yukni olgan kundan yoki temir yo‘ldan tijorat aktini olgan kundan boshlab bilishi mumkin. Yuk oluvchiga jo‘natilgan yuk yo‘qolganida esa yuk oluvchi qaysi kundan boshlab

yuk yo'qolganligini isbotlashi bir muncha murrakkab bo'ladi. SHuning uchun temir yo'l transporti qonunchiligida talab qo'yish muddatlari qaysi kundan o'ta boshlanishi Ustavining 152-bandida aniq va ravshan belgilangan bo'lib unda, *temir yo'lga 6 oylik muddat davomida, jarima to'lash haqida talablar bo'yicha esa – 45 kun davomida talab qo'yish mumkinligi –* qayd qilingan.

Ko'rsatilgan muddatlar:

a) yuk yoki bagajning buzilishni, shikastlanishni yoki kam chiqishini qoplash haqidagi talablar bo'yicha – yuk yoki bagaj topshirilgan kundan;

b) yukning yo'qolishini qoplash haqidagi talablar bo'yicha – yukni etkazib berish muddati tugagan kunidan 30 sutka o'tgandan so'ng;

v) bagajning yo'qolishini qoplash haqidagi talablar bo'yicha – bagajni etkazib berish muddati tugagan kundan 10 sutka o'tgandan so'ng;

g) yuk va bagajni etkazib berilishi kechiktirilganligi haqida talablar bo'yicha yuk va bagaj topshirilgan kundan;

d) tashish rejasini bajarmaganlik uchun jarima undirish haqida talab bo'yicha – jarima to'lash uchun belgilangan 5 kunlik muddat tugagandan so'ng;

e) vagonlarni to'xtab turishiga va konteynerlarni ushlanib qolishiga jarimani va akseptsiz tartibda undirilgan boshqa jarimalarni qaytarish haqidagi talablar bo'yicha – temir yo'l jarimani ustma hisoblash haqida to'lov talabnomasini (hisobni) talabni arz qiluvchi olgan kundan;

j) boshqa barcha vaziyatlarda - talab qo'yish uchun asos bo'ladigan holat boshlangan kundan, hisob etiladi.

Temir yo'l Ustavining 152-bandida berilgan qoida temir yo'lga talab qo'yish muddati qaysi kundan boshlanishini aniqlashni osonlashtiradi. Ustavning 147-bandiga muvofiq, *hususiy (privat) vagonlar shikastlangan yoki yo'qolgan holatda – temir yo'lga vagon shikastlangan yoki yo'qolgan paytdan boshlab 12 oylik muddat davomida talab qo'yish* mumkin.

14.3. TALABLARNI TAQDIM ETISH VA KO'RIB CHIQISH

Talablarni taqdim etish. Temir yo'lda tashish bo'yicha vujudga keladigan talablarni Ustavning 148-bandiga muvofiq – *yuk, yo'lovchi va bagaj tashishlardan vujudga keladigan talablar temir yo'lning rahbariga taqdim etiladi.*

Bevosita to'g'ri aralash qatnovlarda yuk tashishdan vujudga keladigan talablarni:

a) agar tashishning oxirgi punkti temir yo'l stansiyasi bo'lsa, temir yo'lga;

b) qolgan barcha holatlarda – boshqa turdagi transportning tegishli korxonasiga taqdim etiladi.

Yuk jo'natuvchilarning va yuk oluvchilarning jarimalar haqidagi talablari temir yo'lning rahbariga taqdim etiladi.

Temir yo'lning rahbari bunday talablarni ko'rib chiqishni temir yo'lning mintaqaviy va boshqa strukturaviy bo'linmasining zimmasiga yuklashi mumkin. Yuklarni tashish Qoidalarining 38-bo'limida aniq holatlarda talablarni taqdim etish tartiblari bayon etilgan.

Yuklarni yo'qolishi, kam chiqishi, buzilishi yoki shikastlanishini qoplash haqidagi talablar tayinlangan temir yo'lning yuk va tijorat ishlari xizmatiga yuboriladi.

Yo'lovchi poezdlarida tashiladigan yuk bagajlarni yo'qolishi, kam chiqishi, buzilishi yoki shikastlanishini qoplash haqidagi talablar taynlangan temir yo'lning yo'lovchi xizmatiga yuboriladi.

Yo'lovchi yoki bagaj tashishdan vujudga keladigan talablar, talabni arz qiluvchining hoxishi bo'yicha jo'natuvchi yoki taynlangan temir yo'lning yo'lovchi xizmatiga yuboriladi.

Yuklarni, yuk bagajlarni etkazib berish kechiktirilganlik uchun jarima to'lash haqidagi, vagonlarni yuk tushirishda, sisterna va bunkerli yarim ochiq vagonlarni tozalashda to'xtab turishiga hamda konteynerlarni yuk tushirish punktlarida ushlanib qolishiga undirilgan jarimalarni qaytarish haqidagi talablar tayinlangan temir yo'lning moliya xizmatiga yuboriladi.

Korxona, tashkilot, muassasalarning tasarrufidagi yoki ular ijaraga olgan vagon va konteynerlarni temir yo'l o'zboshimchalik bilan egallab olganligi uchun jarimalar to'lash haqidagi talablar vagon va konteynerlar egasi yoki ijarachi joylashgan xududdagi temir yo'lning yuk va tijorat ishlari xizmatiga yuboriladi.

Umumtarmoq parki vagon va konteynerlarini yuk jo'natuvchilar, yuk oluvchilar va temir yo'l shoxobcha yo'li egalari temir yo'lning ruxsatisiz o'zlarining ichki tashishlarida foydalanganliklari uchun undirib olingan jarimalarni qaytarish haqidagi talablar, bu jarimalarni undirib olgan temir yo'lning yuk va tijorat ishlari xizmatiga yuboriladi.

Yuk ortish punktlarida vagonlarni to'xtab turishiga va konteynerlarni ushlanib qolishiga, vagonlarni texnik normalarigacha yoki to'liq yuk ko'ratishigacha (sig'imigacha) chala yuklashga undirib olingan jarimalarni qaytarish haqidagi talablarni hamda yuk jo'natuvchiga yuk ortishga tozalanmagan harakatdagi sostav olib kirib berilganligi uchun jarima (Ustavning 14-band) to'lash haqidagi talablarni jo'natuvchi temir yo'lning moliya xizmatiga yuboriladi.

Yuk ortish, tushirish yoki temir yo'l shoxobcha yo'llaridan vagonlarni qabul qilish joylaridan vagonlarni ushlanib qolishiga jarima to'lash haqidagi talablar, ushlanib qolish sodir bo'lgan temir yo'l bo'limiga (O'TY AJda temir yo'l mintaqaviy bo'linmasiga) ko'rib chiqish uchun yuboriladi.

Korxona, tashkilot, muassasalarning tasarrufidagi yoki ular ijaraga olgan harakatdagi sostav va konteynerlarni temir yo'l shikastlantirganligi haqidagi talablar, nazarda tutilgan harakatdagi sostav yoki konteynerlar egasi yoki ijarachi joylashgan temir yo'l bo'limiga ko'rib chiqish uchun yuboriladi.

Tashish rejasini bajarmaganlik uchun va marshrutlarga yuk ortish ta'minlamaganlik uchun jarima to'lash haqidagi talablar yukni jo'natuvchi temir yo'l bo'limiga ko'rib chiqish uchun yuboriladi.

Temir yo'lning nomuvofiq xizmatiga kelib tushgan talablar tegishli xizmatga yoki temir yo'l bo'limiga topshiriladi.

Talab qo'yish huquqi. Ustavining 147-bandida muvofiq kerakli xujjatlar mavjud bo'lganida yuk jo'natuvchi yoki yuk oluvchi talab qo'yish xuquqiga ega bo'lishlari haqida yuqorida aytib o'tdik. Yuk jo'natuvchidan va yuk oluvchidan tashqari yon berishlik ust xati mavjud bo'lganida yuk oluvchining yoki yuk jo'natuvchining yuqori tashkilot organi yoki transport - ekspeditsiyasi tashkiloti talab qo'yishi mumkin.

Talab va da'volarni taqdim etish huquqini yuk jo'natuvchilar yuk oluvchilarga yoki yuk oluvchilar yuk jo'natuvchilarga, hamda yuk oluvchilar yoki yuk jo'natuvchilar o'zining yuqori tashkilotiga yoki transport - ekspeditsiyasi tashkilotiga berishi tegishli xujjat (yuk pattasi, yukxati va shu kabilar) ga **yon berishlik ust xati** yozib qo'yish bilan tasdiqlanadi: *"Talab va da'vo taqdim etish xusuqi beriladi"*.

(tashkilot nomi)

Yon berishlik ust xati tashkilot rahbarining va bosh hisobchining imzolari va korxona muhri bilan tasdiqlanadi.

Talablarni ko'rib chiqish. Yukni yo'qolishi, kam chiqishi, buzilishi yoki shikastlanishini qoplash haqidagi talablar har bir jo'natma bo'yicha alohida taqdim etilishi shart. Bir tayinlangan stansiyadagi bir yuk oluvchiga bir stansiyadan bir yuk jo'natuvchi ortgan bir jinsli yuklar bo'yicha beshtadan ziyod bo'lmagan guruh jo'natmasiga, bitta tijorat akti tuzilgan butun bir marshrutdagi yoki guruh vagonlardagi yuklar bo'yicha esa – aktda ko'rsatilgan jo'natmalar miqdoriga bitta talab taqdim etishga ruxsat beriladi. Ko'rib chiqish uchun yukxati yoki yuk pattasi zarur bo'lgan talablar, bunday hujjatlar zarur bo'lmagan talablar bilan bir talabnoma arizasida birlashtirib bo'lmaydi.

Talabnoma arizasida quyidagi ma'lumotlar ko'rsatilishi kerak:

a) *aynan nima uchun talab taqdim etilayapti (yukni yoki bagajni to'liq yoki qisman yo'qolishiga, shikastlanishga, buzilishga, etkazib berishni kechiktirishga va h.k.) va talabni qisqacha asoslash;*

b) *har bir alohida talabni turi bo'yicha va har bir alohida hujjat (yukxati, bagaj pattasi, rejani bajarish bo'yicha hisob kartochkasi va h.k.) bo'yicha talab summasi;*

v) *talabni arz qiluvchining to'liq pochta adresi (shaxar, ko'cha, uy nomeri);*

g) *talabni arz qiluvchining hisob raqami ochilgan bank bo'limi va hisob nomeri;*

d) *talab arizasini to'ldirilgan sana.*

Talabnoma arizasini tashkilot rahbari yoki uning muovini imzolashi kerak.

Talabnoma arizasiga Ustavning 147- va 151-bandlarida ko'rsatilgan hujjatlar taqdim etiladi. Ustavning 147-bandiga muvofiq tegishli holatlarda qanday hujjatlar taqdim etilishiga yuqorida to'xtalib o'tdik. Ustavning 151-bandida, *yuklarni yo'qolishiga, kam chiqishiga, buzilishiga yoki shikastlanishiga aloqador bo'lgan talablarga, talabni taqdim etish huquqini tasdiqlovchi hujjatlardan tashqari, jo'natilgan yukni miqdorini va bahosini tasdiqlovchi hujjat ilova qilinishi kerakligi* – ko'rsatib o'tilgan. Yuk pattasi, yukxati va tijorat aktining asli taqdim etiladi.

Yuk to'liq yo'qolganida va yuk pattasini taqdim etishning imkoniyati mavjud bo'lmaganida, yuk oluvchi talabnoma arizasiga yukni bahosi to'langanligi haqidagi hujjatni va mazkur yuk oluvchi nomiga jo'natuvchi stansiya yukni qabul qilib olganligi haqidagi ma'lumotnomani taqdim etadi. Tayinlangan stansiya esa bu ma'lumotnomada talabni taqdim etishga 10 kungacha yukni etib kelmaganligi haqida belgi qo'ygan bo'lishi kerak.

Jo'natuvchi stansiyaning ma'lumotnomasida: *yukxati nomeri; vagon nomeri; tayinlangan stansiya va temir yo'l; yuk jo'natuvchining va yuk oluvchining nomi; yukni nomi, soni va vazni hamda yuk qabul qilingan va jo'natilgan sana* ko'rsatilishi kerak. Ma'lumatnoma stansiyaning kalendar shtempelida tasdiqlanadi.

Yukni kam chiqishi haqidagi talabnoma arizasida yuk massasini tabiiy kamayish normasini inobatga olib tuzilgan talab summasini hisobi ilova qilinishi kerak, agar mazkur yukka bu norma belgilangan bo'lsa. Agar talab arizasida nazarda tutilgan hisob qilingan bo'lsa, talab summasi hisobi ilova qilish shart emas.

Jarimalar hisob – kitoblaridan kelib chiqadigan talablar bo'yicha arizalarga:

a) **tashish rejasini bajarmaslik** va **marshrutda yuk ortish ta'minlamaganlik** uchun jarima to'lash haqida – stansiya bergan yuklarni tashish rejasini bajarishni hisob kartochkasi (GU-1 shakl);

b) **tozalanmagan vagonlarni** yuk ortishga olib kirib berilganlik uchun jarima to'lash haqida – stansiya bergan umumiy shakldagi (GU-23) akti;

v) **vagonlarni to'xtab turishga** undirilgan jarimalarni qaytarish uchun – vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish qaydnomasi (GU-46 shakl);

g) **yukni etkazib berish kechiktirilganlik** uchun jarima to'lash haqida – yukxati;

d) **vagonlarga texnik normalargacha** yoki to'la yuk ko'ratishigacha (sig'imigacha) chala yuklash uchun undirilgan jarimani qaytarish haqida – undirilgan jarima noto'g'riligini tasdiqlovchi hujjat;

e) korxona, tashkilot, muassasalarning tasarrufidagi yoki ular ijaraga olgan vagon va konteynerlarni **temir yo'l o'zboshimchalik bilan egallab olganligi** uchun jarima to'lash haqida – o'zboshimchalik bilan egallab olganlik faktini tasdiqlovchi hujjat, jumladan yukxatini yoki yuk pattasini asli, umumiy shakldagi (GU-23) akti yoki boshqa dalillar, jarima summasini hisobi. Umumiy shakldagi (GU-23) aktini tuzish rad etilganida bunday rad etishni shikoyat qilish haqida dalil va temir yo'l ko'rsatilgan vagonlarni va konteynerlarni o'zboshimchalik bilan egallab olganlik faktini tasdiqlovchi boshqa hujjatlar;

j) yuk ortish va tushirish joylaridan **vagonlarni olib chiqish ushlanib qolishiga** yoki temir yo'l shoxobcha yo'lidan **vagonlarni qabul qilib olish ushlanib qolishiga** jarima to'lash haqida – vagonlarni olib kirib berish va olib chiqish qaydnomasi (GU-46 shakl) hamda vagonlarni olib chiqishga tayyorligi haqida xabarnoma, vagonlarni olib chiqish muddati ko'rsatilgan shartnomadan ko'chirma, yuqorida nazarda tutilgan ikki taraflama hujjatlarni taraflardan biri imzolashni rad etgan holatlarda tuzilgan umumiy shakldagi (GU-23) akti;

z) korxona, tashkilot, muassasalarning tasarrufidagi yoki ular ijaraga olgan harakatdagi sostav va konteynerlarni **temir yo'l shikastlantirganligi** uchun umumiy shakldagi (GU-23) akt, texnik akt (VU-25), temir yo'l ko'rsatib o'tilgan harakatdagi sostavni (konteynerni) shikastlantirganlik faktini tasdiqlovchi hujjat yoki bunday aktlarni va shikastlanish faktini va uni miqdorini tasdiqlovchi boshqa hujjatlarni berishdan temir yo'l bo'yin tovlaganligini shikoyat qilganlik dalili hamda talab summasini hisobi;

i) **temir yo'lni ruxsatisiz** yuk jo'natuvchilar, yuk oluvchilar, temir yo'l shoxobcha yo'li egalari umumtarmoq parki vagon va konteynerlarini o'zlarining ichki tashishlari uchun foydalanganliklari uchun undirib olingan jarimani qaytarish haqida – jarimani noto'g'ri undirilganligi tasdiqlovchi hujjat, ilova qilinadi.

Jarimalarni va yig'implarni qaytarish haqidagi talabnoma arizasiga yuklarni tashish Qoidalarining 38-bo'limi 9-§da nazarda tutilgan hujjatlardan tashqari jarimani va yig'imni to'langanligini tasdiqlovchi hujjat (bankdan olingan to'lovlar talabnomasi va bu talabnomani to'langanligi haqida bosh yoki katta buxgalter imzolagan ma'lumotnoma, turli yig'implar pattasi va boshqalar) ilova qilinishi kerak.

Etkazib beruvchi (yuk jo'natuvchi) va yuk oluvchi o'rtasidagi hisob – kitoblar yukning **normativ** va **haqiqiy namligini** inobatga olib amalga oshirilganda uning kam chiqishi uchun talab bo'yicha arizaga, qanday namlikdagi yuk ortib jo'natilganligini tasdiqlovchi hujjat (sifat guvohnomasi, sertifikat va boshqalar) va etib kelgan yukni namligi haqidagi ma'lumotnoma (agar shunday tahlil o'tkazilgan bo'lsa) ham ilova qilinadi.

Topshirish paytida **narhi orzonlashtirilgan** yoki **navi pasaytirilgan** tez buziluvchan yuklarni buzilishi uchun talab bo'yicha arizaga, narhi orzonlashtirilgan yukni qanday narhda sotganligini yoki hali yuk sotilmagan bo'lsa amalga oshirilgan qayta baholash haqidagi ma'lumotnoma savdo tashkiloti taqdim etishi shart. Ma'lumotnomani tashkilot rahbari va bosh (katta) buxgalter imzolashi muhir bilan tasdiqlashi shart.

Yuk oluvchi yukni bahosini to'laganligini tasdiqlovchi hujjat bo'lib **bank hujjati** yoki talab qiluvchi tashkilot rahbari va bosh (katta) buxgalteri imzolagan va muhir bilan tasdiqlangan qachon, kimga, qaysi hisob bo'yicha va qanday summada yukni bahosi to'langanligi haqidagi **ma'lumotnoma** xizmat qiladi.

Bevosita temir yo'lining tegishli xizmatiga yoki tegishli holatlarda temir yo'l bo'limiga talab taqdim etilganda, arz qiluvchiga talab qabul qilib olinganligi haqida **tilxat** beriladi. Pochta bo'limiga yoki bevosita temir yo'lga (temir yo'l bo'limiga) talabnoma arizasi topshirilgan kun **talab taqdim etilgan kun** deb hisoblanadi.

Agar talab arizasini **topshirish muddati** bayram kunlari yoki har haftalik dam olish kunlari tugasa va talabnoma arizasi bevosita temir yo'lga (temir yo'l bo'limiga) yoki pochta bo'limiga bayram kunlari yoki har haftalik dam olish kunlaridan keyingi birinchi ishchi kuni topshirilsa, talabni taqdim etish o'tkazib yuborilgan hisoblanmaydi.

Agar talabnoma arizasiga O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavining 147- va 151-bandlarida nazarda tutilgan hujjatlar ilova qilinmagan bo'lsa yoki yuklarni tashish Qoidalarining 38-bo'limi 3-, 4-§ga rioya qilinmay talablar birlashtirilganda, u holda bunday arizalar 10 kunlik muddatdan kechikmay arz qiluvchiga qaytarilishi kerak. Bunday holatlarda arz qiluvchi Ustavning 152-bandida belgilangan muddatlar doirasida kerakli hujjatlarni ilova temir yo'lga (temir yo'l bo'limiga) talab bilan yana murojaat qilishi mumkin.

Buzilish va shikastlanish uchun talab qondirilganida, qoplanishi shart bo'lgan yuk yoki yuk bagajni bahosi O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavining 127-bandda belgilangan tartibda aniqlanadi. Bu bandda, *temir yo'l yuk jo'natuvchining yoki yuk oluvchining talabi bo'yicha yo'qolgan, kam chiqqan, buzilgan yoki shikastlangan yukni bahosini yuk jo'natuvchining **schyoti** asosida, schyot mavjud bo'lmaganida esa – schyotni o'rnini bosadigan boshqa moliyaviy hujjat (schyot – faktura, spetsifikatsiya, shartnoma va h.k.) asosida qoplashi, xususiy shaxslarga tegishli bo'lgan yuklarni bahosi yuk berilishi kerak bo'lgan joyda va vaqtda o'xshash yuklarning bahosidan kelib chiqib aniqlanishi* – ko'rsatib o'tilgan.

Yo'l safarida yuk jo'natuvchining yoki yuk oluvchining aybi bo'yicha sodir bo'lgan yukni buzilishi va shikastlanishi tufayli keyingi tashish mumkin bo'lmagan holatlarda, yuk boshqa tashkilotga topshirilganida, qoplanishi shart bo'lgan **yukni bahosi** topshirishdagi tushgan mablag'dan mazkur yuk bo'yicha temir yo'lga tegishli bo'lgan to'lovlarni chegirilgan summa razmerida aniqlanadi.

Temir yo'l talabni ko'rib chiqish natijalari haqida O'zbekiston Respublikasi temir yo'l Ustavining 153-bandida belgilangan muddatlar doirasida talabni arz qiluvchiga xabar berishi

shart. Bu banda, *temir yo'l talabni olgan kundan boshlab quyidagi muddatlarda arz qilingan talablarni ko'rib chiqishi va talab qanoatlantirilganligi yoki rad etilganligi haqida: 3 oy davomida – temir yo'l qatnovlarida tashishlardan vujudga kelgan talablar bo'yicha va jarima to'lash haqidagi talablar bo'yicha 45 kun davomida arz qiluvchiga xabar berishi shartligi* – bayon etilgan.

Temir yo'l talabni rad etgan holatda xabarnomada talabni rad etilish sabablari ko'rsatilishi kerak. Temir yo'l talabni e'tirof etganligi haqidagi xabarnomada esa, talab qanday summada qanoatlantirilganligi ko'rsatiladi.

14.4. DA'VO QO'ZG'ATISH TARTIBI

Ustavning 155-bandiga muvofiq, *temir yo'l taqdim etilgan talabni to'liq va qisman rad etganida yoxud Ustavning 153-bandida nazarda tutilgan muddatlarda, ya'niy temir yo'l qatnovlarida tashishlardan vujudga kelgan talablar bo'yicha 3 oy davomida va jarima to'lash haqidagi talablar bo'yicha 45 kun davomida temir yo'ldan javob olinmaganida ushbu Ustavdan kelib chiqadagan da'voni temir yo'lga taqdim etish mumkin.*

Da'vo-manfaatdor shaxsning o'z huquqini yoki qonun bilan qo'riqlanadigan manfaatini himoya qilish to'g'risida, fuqarolik sud ishlarini yurgizish tartibida, sudga murojaat etishda ifodalanuvchi yuridik harakati. Sudga murojaat qilish da'vo arizasi da'voni taqdim etish yo'li bilan amalga oshiriladi. Da'vo arizasi - shaxsning buzilgan yoki nizolashilayotgan huquqini himoya qilish uchun sudga murojaat etish shakli. Da'vo arizasi yozma shaklda taqdim etilishi shart. Da'vo arizasida qilinayotgan da'voning mazmuni asoslantirilgan holda berilishi lozim. Da'vogar-o'z huquqini yoki qonun bilan qo'riqlanadigan manfaatini himoya qilish uchun sudga murojaat etuvchi shaxs. Da'vogarlar fuqarolar, yuridik shaxslarning va davlatning vakillari bo'lishi mumkin.

O'zbekiston Respublikasida yuk tashishdan kelib chiqadigan da'volarni xo'jalik sudlari ko'rib chiqadi. Lekin, yuk tashishdan kelib chiqadigan mulkiy nizoni hal qilishda talab qo'yish tartiblariga va muddatlariga rioya qilmaslik tashkilotni yuk tashuvchiga da'vo qo'zg'atish huquqidan mahrum etadi.

Davogar talab taqdim etish tartiblariga va muddatlariga rioya qilmaganlarida xo'jalik sudlari da'vo arizasini qabul qilishni rad etadilar. Bunday rioya qilmaslik xo'jalik sudinig yig'ilishida aniqlansa, ishni ko'rib chiqish to'xtatiladi.

14.5 TEMIR YO'L DAVLAT BOSHQARUVI NATIJALARI

Davlat boshqaruvi sohasi so'nggi ellik yil ichida faol ravishda kengayib borayotgani haqida hech qanday savol yo'q. Pochta xizmati yigirma marta oshdi va Ekspres biznesning bir qismini so'radi. Qo'shma Shtatlarga qo'shimcha ravishda, boshqa davlatlar telegraf to'lovini qabul qildilar. Davlat temir yo'lini boshqarish tendentsiyasi kamroq universal, ammo kamroq sezilarli edi. Yigirma yil muqaddam, Markaziy Evropada ham temir yo'llarga egalik qilish davlat tomonidan chiqarib tashlandi. Bugungi kunda hamma narsa boshqacha. Prussiya va Belgiyaga davlat mulkining deyarli to'liq tizimiga olib kelgan harakat boshqa joyda hech qanday oqibatlariga olib kelmadi. Biz Fransiya, Avstriya va Italiyada qanday his etilganini ko'rdik. Bu umumiy harakatning bir qismi edi, Evropa tarixida milliy hayotni va milliy birlikni kuchaytirdi; samarali tarif tizimini kengaytirish uchun deyarli universal urinish orqali o'zini butunlay boshqa tomonga ko'rsatgan harakat. Va bu harakatlar va boshqalar, ular kabi,

Italiya va Avstriya, Germaniya va Frantsiya, Rossiya va Turkiya o'rtasidagi Ulug' Vatan urushi ishlab chiqilgan ruh bir avlod edi. Angliya buyuk kuchlar orasida faqat bitta er harakatsiz qoldi. Urush yoki mudofaa yoki davlat temir yo'llarida.

Angliya va Qo'shma Shtatlar qanchalik deyarli yolg'iz ekanligi ma'lum xususiy korxonalar temir yo'llari uchun. Boshqa mamlakatlar ham davlat mulk ekstremal yetdi, yoki davlat qo'llab-quvvatlash va boshqarish aniq belgilangan tizimi bo'yicha qabul qilingan darajasi bor. Kichikroq yoki kamroq aholi punktlari birinchi siyosatni qabul qilib, ikkinchi yirik davlatlarni boshqaradi. Bu nafaqat Yevropaga (Shveytsariya faqat aniq istisnolarni tashkil etadigan), balki butun dunyodan ham qo'llaniladi. Umuman olganda, Janubiy Amerika davlatlari o'z temir yo'llariga ega; Braziliya qolgan eng o'tirgan uning faqat kichik bir qismini egalik. Davlat mulki Avstraliyada, Hindistonda va ingliz Amerikasida universaldir, bu istisno; ammo davlat subsidiyasi Hindistonda qoida bo'lib, Kanadada kamdan-kam uchraydi. Evropada, tarixi batafsil berilgan davlatlar bundan mustasno, masalan, Daniya, Shvetsiya, Norvegiya va Gollandiyada davlat mulki—Germaniya erlari. Ispaniya va Portugaliyada, birinchi navbatda, Rossiyada qo'llab-quvvatlash va nazorat qilish siyosati; Rossiyada davlat poytaxtning aksariyat qismini aslida sarmoya kiritgan va hali ham buni ko'rsatish uchun juda kam haqiqiy mulkka ega.

Hukumatlarni tadbirkorlik faoliyati sohasini kengaytirishga undagan sabablar uchta edi:

1. O'z siyosiy ta'sirini oshirish.
2. Xususiy tadbirkorlikning etishmasligini to'ldirish.
3. Suiiste'mollikdan qochish uchun xususiy boshqaruv hodisasi.
4. Bugungi kunda qo'shma Shtatlarda eng muhim bo'lgan so'nggi e'tibor faqat ikkinchi darajali rol o'ynadi.

Siyosiy ta'sirni kengaytirish istagi harbiy, fuqarolik, yoki moliyaviy-odatda asosiy sabablar edi. Harbiy kuch, Rossiyaning Markaziy Osiyo cho'llarida qurayotgan Kaspiy temir yo'lining Rimdagi Appy yo'lidan Transgacha bo'lgan ko'plab davlat transport tizimlarining asosiy maqsadi edi. Bu orzu Bismark temir yo'l sxemalari asosida amalga oshirilgan kuchga ega bo'lishi mumkin. Shu maqsadda frantsiyalik Louis XI to'rt yuz yil oldin qurilgan birinchi milliy pochta idorasi tomonidan tashkil etilgan.; boshqa mamlakatlarda uning vorislari va ularning imitatorlari, asosan, undan keyin uch asrdan ko'proq vaqt davomida foydalangan soliq solish vositasi sifatida edi.

Xususiy tadbirkorlikning etishmasligini to'ldirish istagi ko'pincha hukumatni sanoatni dastlabki bosqichlarda olishga undagan sabab bo'ldi. Shunday qilib, bu telegraf bilan bir xil bo'lgan kanallar bilan edi. Bu, ehtimol, milliy rivojlanish uchun zarur bo'lgan temir yo'llar bilan yanada sezilarli edi. Ba'zan subsidiyalar yoki kafolatlarga murojaat qilganlar, ba'zan davlat o'z mablag'lari hisobidan temir yo'llarni qurish uchun olingan. Har bir madaniyatli mamlakatda, Angliya mumkin bo'lgan istisno bilan, bu ehtiyoj his, va subsidiyalar yoki davlat egasi uchun ham murojaat kema. Hatto Qo'shma Shtatlarda ham shafqatsiz er subsidiyalari va teng darajada shafqatsiz shahar subsidiyalari mavjud edi. obunalarni, temiryo'lchi shartnoma

alohida davlatlar tomonidan juda boshida amalga oshirilgan tajribalar zikr uchun emas, balki, va telegraf milliy hukumat¹

Bugungi kunda biz ushbu motivlarning kuchini sezmaymiz. Sarmoyalarni investitsiyalashda xususiy tadbirkorlik juda oz, juda oz. Bizning ma'muriyatimizning siyosiy ta'siri kengaytirilmasdan tekshirilishi kerak. Nima? biz bu hozirgi bilan bog'liq suiiste'molliklar to'plami deb o'ylaymiz xususiy boshqaruv tizimi; va istaganlar telegraf yoki temir yo'llarni davlat boshqaruvi, bu suiiste'molliklarni tekshirish uchun vosita bo'lishiga umid qilamiz.

Temir yo'l stavkalari xususiy temir yo'llar ko'ra boshqacha ajratish kerak, nima uchun hech qanday ichki sababi bor. Har ikkisi ham bir xil printsiplarda boshqarilishi kerak, deb o'ylashlari mumkin emas, lekin ko'p hollarda bu haqiqatan ham sodir bo'ladi. Bu erda raqobatlashadigan davlat va xususiy liniyalarning "aralash tizimi" mavjud haqiqatan ham gullab-yashnamoqda, deyarli har doim shunday. Belgiya va Germaniyaning bu davlat temir yo'llari o'n besh yoki yigirma yil avval davlatga tushadigan oddiy yo'llar bo'lgan. Shippers uchun ularning munosabatlar xavotirda edi, deb, pul topish uchun ular yugurib; emas, balki jamoatchilik siyosati har qanday umumiy mulohazalar maqsadi bilan. Bu muqarrar edi. Soliq to'lovchilar hukumatga pul yo'qotish yoki raqobatlashadigan xususiy yo'l bilan o'z yo'nalishlarida kichik daromad olishlariga yo'l qo'ymaydi katta foyda. Ikkinchisi iloji boricha ko'p pul qilish uchun boshlangan bo'lsa, birinchi, shuningdek, albatta, uning misol amal qilish kerak va-ehtimol, bir oz kamufle shaklida transport oshiradi, deb bir zaryad. Bu ham aralash tizimning afzalligi va etishmasligi. U davlat yo'llarini ish bilan ta'minlash tamoyillariga muvofiq boshqarilishini ta'minlaydi. Biroq, hukumat ularni yanada kengroq printsiplar uchun erkin boshqarishdan voz kechmaydi davlat siyosati, to'g'ri yoki noto'g'ri. Ehtimol, Belgiya va Prussiya hukumatlari xususiy yo'llarning raqobatini sabrsiz deb hisoblashlari mumkin. qobiliyatli. Bu ularning daromadlariga to'sqinlik qilmadi; bu hukumatning harakat erkinligiga to'sqinlik qildi.

Davlat erkin qo'llarga ega bo'lsa, u yaxshi foyda olish uchun harakatni cheklash o'rniga bir nechta maqsadlarni tanlaydi. Hukumat korxonani boshqarish to'rtta tamoyildan biriga muvofiq amalga oshirilishi mumkin: 1. Soliq sifatida. 2. Foyda olish uchun. 3. Qo'shimcha xarajatlar. 4. Davlat xizmati uchun alohida e'tibor bermasdan xarajatlar masalasi.

Birinchi qoida ostida, davlat korxonasi to'lovlari xususiy biznes tomonidan undiriladi ko'proq. Amerikada bunday misollar juda kam. Evropada ular tamaki, tuz va h.k. bo'yicha monopoliya hukumati shaklida juda keng tarqalgan; qabul qilingan, biznesning har qanday ehtiyojlarini hisobga olishni o'z ichiga olmaydi, lekin qulay vosita sifatida odamlarni og'ir yuklaydi.

Ikkinchi tamoyilga muvofiq, hukumatning majburiyatlari har qanday xususiy korxona bilan bir xil tizimda - imkon qadar ko'proq pul topish uchun boshqariladi. Yuqorida aytib o'tilganidek, bu muntazam ravishda davlat, masalan, aralash temir yo'l tizimida yoki Ekspress kompaniyasi bilan raqobatchi sifatida posilkalarda xususiy bilan raqobatlashadigan sohalarda amalga oshiriladi. Bunday raqobat bo'lmasa-da, Ernst monopoliyasi hukumati mavjud bo'lsa, bu ikkinchi printsiplarga amalga oshirilmaydi tabiat narsalar, qo'llanilishi kerak. Davlat

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 236-237 pp

monopoliyasi hech qanday Poly ko'p pul topish uchun qabul qilinmasa, u daromad emas, balki soliq oladi¹

NAZORAT SAVOLLARI

1. Yuklarni tashish bo'yicha majburiyatlar buzilgan taqdirda yuk jo'natuvchilar va yukni oluvchilar qay yo'sinda ish tutadilar?
2. Temir yo'l transportiga taqdim etilgan talablar va da'volarni ko'rib chiqishning o'ziga xos xususiyatlar qaysi qonun hujjatida belgilab qo'yilgan?
3. Tashuvchiga nisbatan yuk tashishdan kelib chiqadigan da'voni qo'zg'atishdan oldin unga tegishli transport Ustavi yoki Kodeksida nazarda tutilgan tartibda talab qo'yilgan bo'lishi shartligi qaysi qonun hujjatida belgilab qo'yilgan?
4. Temir yo'lga Ustavdan kelib chiqadigan da'vo qo'zg'atishdan avval unga albatta talab qo'yilgan bo'lishi shartligi qaysi qonun hujjatida ko'rsatib o'tilgan?
5. Yuk yo'qolgan holatda temir yo'lga talab qo'yish huquqiga va tegishli holatlarda da'vo qo'zg'atish huquqiga kimlar ega bo'ladilar?
6. Yuk yo'qolgan holatda temir yo'lga talab qo'yishda va tegishli holatlarda da'vo qo'zg'atishda yuk oluvchi qanday hujjatni taqdim etishi shart?
7. Yuk yo'qolgan holatda temir yo'lga talab qo'yishda va tegishli holatlarda da'vo qo'zg'atishda yuk jo'natuvchi qanday hujjatni taqdim etishi shart?
8. Yuk kam chiqqan holatda temir yo'lga talab qo'yishda va tegishli holatlarda da'vo qo'zg'atishda yuk oluvchi qanday hujjatni taqdim etishi shart?
9. Yuk buzilgan yoki shikastlangan holatda temir yo'lga talab qo'yishda va tegishli holatlarda da'vo qo'zg'atishda yuk oluvchi qanday hujjatni taqdim etishi shart?
10. Yuk kam chiqqan, buzilgan yoki shikastlangan holatda temir yo'lga talab qo'yish huquqiga va tegishli holatlarda da'vo qo'zg'atish huquqiga kim ega bo'ladi?
11. Yukni etkazib berilishi kechiktirilgan holatda temir yo'lga talab qo'yish huquqiga va tegishli holatlarda da'vo qo'zg'atish huquqiga kim ega bo'ladi?
12. Yukni etkazib berilishi kechiktirilgan holatda temir yo'lga talab qo'yishda va tegishli holatlarda da'vo qo'zg'atishda yuk oluvchi qanday hujjatni taqdim etishi shart?
13. Temir yo'lga qancha muddat davomida talab qo'yish mumkin?
14. Temir yo'lga jarima to'lash haqida talablar bo'yicha necha kun davomida talab qo'yish mumkin?
15. Temir yo'lga yukning kam chiqishini qoplash haqidagi talab qo'yish muddati qaysi kundan hisob etiladi?
16. Temir yo'lga yukning buzilishni yoki shikastlanishni qoplash haqidagi talab qo'yish muddati qaysi kundan hisob etiladi?
17. Temir yo'lga yukning yo'qolishini qoplash haqidagi talab qo'yish muddati qaysi kundan hisob etiladi?
18. Temir yo'lga yukni etkazib berilishi kechiktirilganligi haqida talab qo'yish muddati qaysi kundan hisob etiladi?

¹Arthur Twining Hadley. Railroad transportation. Its history and its laws. January 28, 2009 – 280 c. ISBN-10 1103094025- 238-240 pp

19. Temir yoʻlga tashish rejasini bajarmaganlik uchun jarima undirish haqida talab qoʻyish muddati qaysi kundan hisob etiladi?

20. Temir yoʻl qatnovlarida tashishlardan vujudga kelgan talablar boʻyicha temir yoʻl qancha muddatda arz qilingan talablarni koʻrib chiqishi va talab qanoatlantirilganligi yoki rad etilganligi haqida arz qiluvchiga xabar berishi shart?